

# **INKONSISTENSI IMPLEMENTASI TARIF RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM KOTA BATU**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk Menempuh Gelar Sarjana  
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

**RIZQI NOVRI TA PUTRANTI**  
**NIM. 155030401111055**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**  
**FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI**  
**JURUSAN ADMINISTRASI BISNIS**  
**PROGRAM STUDI PERPAJAKAN**  
**MALANG**

**2020**



**MOTTO**

*Your efforts will never betray you, all your efforts will pay off.* (Lee Taeyong-NCT, 2019)

Usahamu tidak akan mengkhianatimu. Semua usahamu akan membuahkan hasil. (Lee Taeyong-NCT, 2019)



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul : Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan  
Umum Kota Batu

Disusun Oleh : Rizqi Novrita Putranti

NIM : 155030401111055

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Ilmu Administrasi Bisnis

Konsentrasi : Perpajakan

Malang, 19 Juni 2020

Komisi Pembimbing

Ketua

Anggota



**Dr. Sparila Worokinasih, S.Sos., M.Si**

**Damas Dwi Anggoro, S.AB., MA**

**NIP. 19750305 200604 2 001**

**NIK. 20160789 0626 1 000**



## TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi

Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Senin

Tanggal : 06 Juli 2020

Jam : 09.00

Skripsi atas nama : Rizqi Novrita Putranti (155030401111055)

Judul : Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di

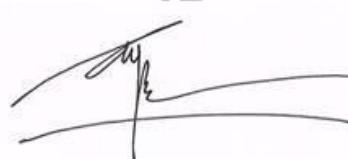
Tepi Jalan Umum Kota Batu

dan dinyatakan LULUS

**MAJELIS PENGUJI**

Ketua,

Anggota,



**Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos, M.Si**      **Damas Dwi Anggoro, S.AB., MA**

**NIP. 197503052006042001**

**NIK. 2016078906261001**

Anggota,

Anggota,



**Rosalita Rachma A, SE, MSA, Ak**

**Astri Warih Anjarwi, SE., MSA., Ak**

**NIP. 198708312014042001**

**NIK. 201304870316200**

### PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi 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 saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (UU No 20 Tahun 2003, Pasal 25 Ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, 20 Juni 2020



**Rizqi Novrita Putranti**

**NIM 15503040111055**



## RINGKASAN

Rizqi Novrita Putranti, 2020. **Inkosistensi Implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.** Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos., M.Si. Damas Dwi Anggoro, SAB., MA (181+xxviii halaman)

Kota Batu merupakan daerah otonomi yang berupaya untuk mengembangkan potensi sumber Pendapatan Asli Daerah guna menumbuhkan kemandirian daerah. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu setiap tahunnya selalu meingkat, begitu pula seharusnya dengan adanya peningkatan dari sektor Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu dalam beberapa tahun masih belum bisa memenuhi target yang sudah ditetapkan. Peraturan terkait Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di atur dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya inkonsistensi implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan empat variabel dari teori implementasi kebijakan Edward III antara lain komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi. Selain itu, juga untuk menganalisis strategi yang dilakukan oleh pemerintah Kota Batu dan mengetahui faktor pendukung dan faktor penghambat yang mempengaruhi implementasi kebijakan dengan menggunakan analisis SWOT. Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif. Lokasi penelitian di Dinas Perhubungan Kota Batu dan beberapa titik parkir di tepi jalan umum. Peneliti menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik untuk menguji keabsahan data. Analisis data menggunakan model Miles dan Huberman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa inkonsistensi implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum ditinjau dari teori implementasi kebijakan Edward III belum berjalan optimal karena belum terpenuhinya beberapa variabel antara lain komunikasi, sumber daya dan sikap atau disposisi. Adanya faktor yang mendukung pelaksanaan kebijakan antara lain *strenghts* yaitu adanya penyediaan sumber informasi dan adanya SOP, *opportunities* yaitu koordinasi yang baik dengan pihak terkait. Faktor penghambat pelaksanaan kebijakan antara lain *weakness* yaitu aturan yang belum jelas, jumlah personil yang terbatas serta fasilitas yang terbatas, *threats* yaitu cuaca yang tidak mendukung dan adanya parkir liar dan pungutan liar. Saran peneliti antara lain pemerintah perlu menerbitkan Peraturan Daerah dan Peraturan Walikota terkait aturan perparkiran, masyarakat harus lebih aktif dalam pengawasan dan pelaporan pelanggaran, adanya cctv disetiap titik untuk membantu kerja Dinas Perhubungan dan memberikan intensif terhadap petugas parkir.

**Kata Kunci: Inkosistensi Implementasi, Implementasi Kebijakan, Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**

## SUMMARY

Rizqi Novrita Putranti, 2020. **The Inconsistency of Public Roadside Parking Service Levy Implementation in Batu City**. Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos., M.Si. Damas Dwi Anggoro, SAB., MA (181+xxviii pages)

---

Batu City is an autonomous region which strives to develop the potential source of Locally-Generated Revenue to grow local independence. The sum of tourists who visit Batu City is increasing every year, so should with the increasing of parking service levy in the public roadside. Unfortunately, the parking service levy in the public roadside still has not fulfilled the target assigned. A regulation related to the public roadside parking service levy is regulated in the Batu City Regional Regulation Number 10 of 2010 concerning Public Roadside Parking Service Levy in the Batu City.

This study aims to find out the inconsistency of public roadside parking service levy by using four variables from the policy implementation in theory proposed by Edward III such as communication, resource, disposition, and bureaucratic structure. Furthermore, this study also focuses on analyzing the strategies done by Batu City government and determining the supporting and inhibiting factors that affect the implementation of the policy by using SWOT analysis. In this study, the researcher used a qualitative research method. The research took place in the Department of Transportation Batu City and several parking points in the public roadside. The researcher used source triangulation and method triangulation to examine the validity of data. The data analysis itself used Miles and Huberman model.

The result of the study shows that the inconsistency of public roadside parking service levy implementation in terms of the theory of Edward III's policy implementation has not run optimally. It is because several variables, such as communication, resource, and attitude or disposition, have not been fulfilled. Some factors that support policy implementation are strengths (the adequacy of the information resources and SOP) and opportunities (good coordination with related parties). Meanwhile, the inhibiting factors consist of weakness (unclear rules and a limited number of personnel and facilities) and threats (bad weather, illegal parking, and unlawful levy). The researcher suggests: (1) the local government have to publish a Local Regulation and Regent's Regulation concerning the parking rules; (2) the local community should be more active in supervising and reporting the rule violations; (3) installing some CCTV cameras on each parking points to assist the Department of Transportation and give incentives to the parking attendants.

**Keywords: Implementation Inconsistencies, Implementation of Policies, Public Roadside Parking Service Levy**

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji Syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan anugerahNya peneliti mampu menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan kali ini peneliti ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang yang menyayangi dan sudah selalu ada dan selalu mendukung selama ini :

1. Kedua orangtua peneliti yaitu Bapak Saiful Bari dan Ibu Indah Sulistyowati terimakasih untuk segala doa, cinta, kasih sayang, semangat, arahan, nasehat, dan segala bentuk dukungan yang telah diberikan kepada peneliti yang telah diberikan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik
2. Dosen pembimbing peneliti yaitu Ibu Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos., M.Si dan Bapak Damas Dwi Anggoro, S.AB., MA yang telah memberikan saran dan masukan sehingga skripsi ini selesai.
3. Dosen Penguji peneliti yaitu Ibu Rosalita Rachma A, SE., MSA., Ak dan Ibu Astri Anjarwi, SE., MSA., Ak yang telah memberikan saran dan masukan sehingga skripsi ini selesai
4. Para sahabat tercinta yang tak henti-hentinya memberikan semangat dan juga bantuan serta doa kepada peneliti yakni Citra, Amirul, Annisa, Daffa, Dita, Ristha, Ardian, Annas, Dinnisa, Sukma, Elsa, Sefni, Finny, Zahra, Cahyaning, dan Nina dan teman teman lainnya yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik serta teman-teman Prigram Studi Perpajakan 2015, terimakasih untuk kebersamaan dan dukungan serta bantuannya selama ini.

-Rizqi Novrita Putranti-

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan anugerahNya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu”**. Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Perpajakan pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.

Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak yang mendukung. Oleh karena itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Drs. Bambang Supriyono, MS, selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
2. Bapak Prof. Dr. Mochammad Al Musadieg, MBA selaku Ketua Jurusan Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
3. Ibu Dr. Saparila Worokinasih, S.Sos., M.Si., selaku Ketua Program Studi Perpajakan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya dan selaku ketua komisi pembimbing akademik skripsi yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing, membantu dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Damas Dwi Anggoro, S.AB., MA selaku anggota komisi pembimbing akademik skripsi yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk

membimbing, membantu dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.

5. Seluruh dosen Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberi ilmu kepada peneliti dari semester I-X

6. Bapak Bambang Priambodo selaku Kepala Seksi Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu yang telah memberikan informasi yang memberikan informasi yang dibutuhkan, ilmu dan kesempatan untuk mengikuti kegiatan di Dinas Perhubungan yang berhubungan dengan topik penelitian.

7. Bapak Nur Prihantoro Wahyu Bintoro selaku Kepala Seksi Pengendalian dan Operasi Dinas Perhubungan Kota Batu yang telah memberikan informasi yang dibutuhkan, ilmu dan kesempatan untuk mengikuti kegiatan di Dinas Perhubungan yang berhubungan dengan topik penelitian.

8. Seluruh personil Dinas Perhubungan Kota Batu atas bimbingan dan bantuannya selama kegiatan penelitian berlangsung

9. Seluruh informan atas ketersediaannya untuk diwawancarai karena tanpa bantuan para informan penelitian ini tidak akan berjalan dengan lancar.

10. Kedua orang tua peneliti yang telah senantiasa mendoakan kelancaran penyelesaian skripsi ini dan selalu memberikan dukungan baik dukungan moril serta materi kepada peneliti.

11. Seluruh keluarga besar yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu yang telah senantiasa mendoakan dan mendukung peneliti untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

12. Teman-teman seperjuangan Program Studi Perpajakan Angkatan 2015, terimakasih untuk kebersamaan dan kerukunan selama 5 tahun ini.

13. Sahabat tercintaku yakni Citra, Amirul, Annisa, Daffa, Dita, Ristha, Ardian, Annas, Dinnisa, Sukma, Elsa, Sefni, Finny, Zahra, Cahyaning, Nina dan member Eleven yang selalu mensupport dan menjadi tempat berkeluh kesah, teman diskusi, dan sumber pencerahan selama penyusunan skripsi ini.

14. NCT, WayV, EXO, Stray Kids, Black Pink, X1, dan Day 6 yang sudah setiap hari menemani peneliti selama pengerjaan skripsi dengan lagunya yang membuat semangat peneliti dan juga menyegarkan mata di saat penat dengan kuliah.

15. Dan terakhir, untuk seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu telah memberikan bantuan kepada peneliti hingga penyelesaian skripsi ini.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang bersifat membangun sangat peneliti harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang memerlukan informasi mengenai tema yang diangkat dalam skripsi ini.

Malang, Juli 2020

Peneliti

## DAFTAR ISI

<b>MOTTO .....</b>	<b>2</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>3</b>
<b>TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>4</b>
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....</b>	<b>i</b>
<b>RINGKASAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Kontribusi Penelitian.....	8
E. Sistematika Pembahasan.....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>13</b>
A. Tinjauan Empiris .....	13
B. Tinjauan Teoritis .....	19
1. Kebijakan .....	19
2. Implementasi Kebijakan .....	21
3. Retribusi Daerah.....	33
4. Parkir .....	37
5. Analisis SWOT.....	42
6. Strategi.....	43
7. Kerangka Pemikiran .....	47
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>50</b>

A. Jenis Penelitian.....	50
B. Fokus Penelitian.....	51
C. Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian.....	51
D. Sumber Data.....	52
E. Teknik Pengumpulan Data.....	54
F. Instrumen Penelitian.....	56
G. Metode Analisis Data.....	57
H. Keabsahan Data Penelitian.....	60
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>63</b>
A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian.....	63
1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	63
2. Gambaran Umum Situs Penelitian.....	64
B. Penyajian Data.....	69
1. Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.....	69
2. Strategi Yang Akan Dilakukan Pemerintah untuk menertibkan Implementasi Tarif yang telah ditentukan.....	109
3. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Terjadinya Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.....	113
C. Pembahasan.....	124
1. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.....	125
2. Strategi yang dilakukan Pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan.....	159
3. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Terjadinya Inkonsistensi Implementasi Tarif Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.....	162
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>173</b>
A. Kesimpulan.....	173
B. Saran.....	174
C. Keterbatasan Penelitian.....	176
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>178</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>182</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	15
Tabel 2.2 Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.....	41
Tabel 4.1 Hasil Penelitian dari Variabel Komunikasi .....	78
Tabel 4.2 Hasil Penelitian dari Variabel Sikap atau Disposisi.....	91
Tabel 4.3 Hasil Penelitian dari Variabel Sumber Daya .....	103
Tabel 4.4 Hasil Penelitian dari Variabel Struktur Birokrasi .....	108
Tabel 4.5 Target dan Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tahun 2014-2019 di Kota Batu.....	109
Tabel 4.6 Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.....	138



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Model Implementasi Kebijakan George C. Edawrd III .....	28
Gambar 2.2 Model Implementasi Kebijakan Van Metter dan Van Horn .....	31
Gambar 2.3 Analisis SWOT .....	43
Gambar 2.4 Kerangka Pemikiran .....	47
Gambar 3.1 Tahap-Tahap Analisis Data (Interaktif Model) .....	59
Gambar 3.2 Triangulasi Sumber .....	62
Gambar 4.1 Logo Dinas Perhubungan Kota Batu .....	65
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu .....	66
Gambar 4.3 Pelanggaran Parkir di Samping Batu Town Square .....	99
Gambar 4.4 Pemasangan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum .....	100
Gambar 4.5 Karcis Parkir untuk roda dua dan roda empat .....	101
Gambar 4.6 Alur pemungutan dan penyetoran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum .....	156
Gambar 4.7 Matriks Analisis SWOT .....	172

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Dokumentasi Gambar.....	182
Lampiran 2 Surat Riset atau Ijin Penelitian .....	186
Lampiran 3 Pedoman Wawancara Dinas Perhubungan.....	187
Lampiran 4 Pedoman Wawancara Petugas Parkir.....	190
Lampiran 5 Pedoman Wawancara Dengan Masyarakat.....	193
Lampiran 6 Wawancara Dengan Akademisi Hukum .....	196
Lampiran 7 Data Diri.....	197



**BAB I**

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Kota Batu merupakan salah satu kota di Jawa Timur yang memiliki potensi pariwisata yang menjadi tujuan destinasi yang sering dikunjungi oleh para wisatawan domestik maupun manca negara. Potensi Kota Batu meliputi sektor pariwisata, perkebunan dan pertanian. Peneliti mengambil salah satu potensi dari Kota Batu yang meliputi skala besar yang membantu perekonomian dan sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) terbesar yaitu dari sektor pariwisata. Kota Batu adalah destinasi wisata yang sangat diperhitungkan di Provinsi Jawa Timur karena memiliki berbagai atraksi wisata populer, diantaranya wisata air panas Cangar, Taman wisata alam Selecta, Jawa Timur Park Kota Batu secara keseluruhan menawarkan berbagai jenis wisata seperti : Wisata Agro, Wisata Alam, Wisata Budaya, Wisata Goa, Wisata Rekreasi.

Dibawah ini terdapat daftar jumlah wisatawan yang mengunjungi Kota Batu pada tahun 2016-2018 yang disajikan dalam bentuk tabel:

**Tabel 1.1 Jumlah Wisatawan Kota Batu Tahun 2016-2019**

No	Tahun	Jumlah Wisatawan
1	2016	3.950.000
2	2017	4.700.000
3	2018	5.600.000
4	2019	7.200.000

Sumber: Badan Pusat Statistik (2020)

Sejak tahun 2016 hingga 2018 ada kecenderungan setiap tahunnya meningkat dan selalu melebihi target yang sudah ditentukan, dan dari tabel tersebut membuktikan bahwa selalu terjadi peningkatan jumlah wisatawan yang mengunjungi Kota Batu disetiap tahun nya. Peningkatan jumlah wisatawan yang memasuki Kota Batu ini juga membantu adanya pemasukan sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah, dan salah satu sumber Penerimaan Asli Daerah dari sektor pariwisata yang juga berhubungan dengan penerimaan berasal juga dari Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum merupakan pembayaran atas jasa pelayanan tempat parkir di jalan umum.

Pemerintah Daerah Kota Batu menaikkan target penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan beberapa pertimbangan karena adanya potensi dalam penerimaan dengan semakin bertambahnya jumlah wisatawan yang mengunjungi Kota Batu setiap tahunnya. Di bawah ini terdapat target dan realisasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang disajikan dalam bentuk tabel.

**Tabel 1.2 Target dan Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Tahun 2015-2018**

Tahun	Target	Realisasi	(%)
2015	Rp. 669.000.000	Rp. 349.763.000	52,28
2016	Rp. 992.000.000	Rp. 365.140.000	36,80
2017	Rp. 992.000.000	Rp. 398.200.000	40,00
2018	Rp. 1.500.000.000	Rp. 623.7000.00	41,58

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Batu (2018). (Diolah Penulis,2019)

Berdasarkan tabel 1.2 diatas bahwa presentase realisasi retribusi parkir Kota Batu belum bisa mencapai target yang sudah ditetapkan. Target PAD yang telah ditetapkan oleh Pemerintahan Kota Batu dengan melihat hasil penerimaan tahun-tahun sebelumnya dikalikan dengan prosentase tertentu. Dari tahun 2016 ke tahun 2017 sudah mengalami kenaikan target tetapi masih belum mencapai target yang sudah di tetapkan, meskipun retribusi parkir bukan sumber penerimaan yang utama, retribusi parkir juga memiliki peranan yang cukup penting sebagai salah satu penyumbang PAD di pemerintahan Kota Batu.

Tujuan yang hendak dicapai dalam peningkatan target penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Untuk mencapai tujuan yang diinginkan maka dalam pelaksanaannya pemerintah berpedoman pada kebijakan yang mengatur pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum diatur lebih lanjut dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam tataran kebijakan merupakan suatu produk dari perumusan kebijakan yang kemudian dimuat dalam bentuk regulasi.

Suatu kebijakan agar dapat mencapai tujuan yang diharapkan, maka perlu untuk di terapkan. Menurut Agustino (2017: 126) implementasi kebijakan dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Tahap ini sebagai bentuk suatu gambaran pelaksanaan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum yang didasari pada Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Setiap proses dilakukan implementasi kebijakan tersebut pasti ada suatu hambatan yang tidak diharapkan oleh pembuat kebijakan. Begitu pula dengan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, terdapat beberapa kendala dalam implementasinya yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 mengatur bahwa atas penyediaan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah merupakan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam penetapan lokasi yang dijadikan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, Dinas Perhubungan mempertimbangkan dampak lokasi parkir terhadap kenyamanan masyarakat pula sebagai pengguna jasa parkir.

Pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum tidak terlepas dari peran petugas parkir sebagai pihak yang memungut retribusi dan memberikan pelayanan pada pengguna jasa parkir. Pemerintah Daerah telah mengatur dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 pasal 9 bahwa masa Retribusi Parkir Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah saat diberikan karcis. Karcis digunakan sebagai bukti pemungutan retribusi atas penggunaan layanan jasa parkir di suatu tempat parkir. Petugas parkir memiliki kewajiban untuk memberikan karcis kepada pengguna layanan jasa parkir di tepi jalan umum. Banyak pengguna parkir yang masih menjumpai petugas parkir yang tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa layanan parkir dalam melakukan pemungutan retribusi parkir. Hal tersebut bertentangan dengan Peraturan Daerah yang berlaku.

Peneliti juga masih menjumpai tarif parkir yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah yang berlaku. Sumber ini peneliti temukan pada kutipan berita di e-koran radar malang, yang berisi tentang petugas parkir atau pemungut retribusi banyak dijumpai peneliti dengan melakukan pungutan parkir yang tidak sesuai dengan karcis ataupun Peraturan Daerah yang berlaku. Seorang DPRD Kota Batu Bapak Ludi Tanarto mengatakan bahwa “masih ada oknum jukir yang belum tertib. Mereka tidak memberikan karcis pada pengguna parkir” tegasnya. (<https://radarmalang.jawapos.com/latest-news/19/12/2019/target-parkir-rp-2-miliar-mimpi-atau-nyata/>) (diakses pada tanggal 17 Juli 2020)). Di bawah ini terdapat tarif yang berlaku di Kota Batu yang sudah ditetapkan di Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 yang disajikan dalam bentuk tabel.

**Tabel 1.3 Tarif Parkir berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010**

No	Jenis Kendaraan	Tarif Parkir Sekali	Tarif Parkir Insidentil
1.	Motor dan Kendaraan Roda 3	Rp. 1.000	Rp. 2.000
2.	Mobil Pribadi, Taksi, Pick Up	Rp. 2.000	Rp. 3.000
3.	Bus Mini, MPU, Truck, Mobil Barang	Rp. 5.000	Rp. 10.000
4.	Bus	Rp. 10.000	Rp. 15.000

Sumber: Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010) (Diolah peneliti, 2019)

Berdasarkan Tabel 1.3 Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dibedakan menjadi 2 jenis. Pertama ada Tarif Parkir Sekali yaitu tarif parkir yang dibayarkan untuk sekali parkir dan sedangkan tarif parkir insidentil yaitu tarif

parkir yang diperuntukan secara mendadak dalam suatu kegiatan tertentu. Tabel di atas juga menunjukkan tarif yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Batu, namun pada implementasi pemungutannya tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku. Tarif yang ditetapkan bertolak belakang dengan apa yang terjadi di kawasan Alun-Alun Kota Batu. Tarif yang diterapkan untuk kendaraan bermotor roda dua dan kendaraan roda empat dipungut dengan tarif lebih tinggi dari tarif parkir di Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, sebagaimana terlampir pada bab 4 di gambar 4.4.

Permasalahan tersebut masih juga menimbulkan pertanyaan yang besar, dikarenakan pungutan yang sudah dipungut dengan yang berada di Peraturan Daerah sudah bertolak belakang, tetapi masih saja Pendapatan Asli Daerah sektor Retribusi Pelayanan Parkir masih belum bisa memenuhi target yang sudah ditetapkan oleh Pemerintahan Daerah. Adanya ketidak samaan dalam implementasi tarif yang berlaku, menimbulkan inkonsistensi dalam implementasi tarifnya. Naiknya tarif parkir juga memicu meningkatnya oknum-oknum yang khususnya juru parkir ilegal karena menjadikan pemasukan lebih dari pungutan parkir yang sudah dipungutnya tersebut. Persoalan ini berlanjut karena juga tidak adanya peraturan yang menjelaskan dengan jelas dan rinci mengenai hak dan kewajiban dari setiap wajib dan objek pajak dalam pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.

Hal ini pastinya mempengaruhi mekanisme pemungutan dan penerimaan Pendapatan Asli Daerah pada sektor ini. Keadaan demikian juga mengakibatkan pemerintah Kota Batu akan kehilangan sumber penerimaan dari sektor Retribusi

Pelayanan Parkir Kota Batu yang seharusnya menjadi salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah bagi Kota Batu.

Berdasarkan pemaparan yang telah dijelaskan diatas, menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum perlu mendapatkan perhatian. Implementasi kebijakan harusnya dilakukan dengan konsekuen dan tertib, tetapi disini masih ditemui pelanggaran yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Adanya kendala tersebut maka perlu dilakukan pengkajian lebih lanjut terkait Inkonsistensi implementasi tarif pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan model implementasi kebijakan. Diperlukan juga adanya solusi maupun strategi terkait dengan permasalahan yang terjadi. Maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu”**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana Implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Batu?
2. Bagaimana strategi yang dilakukan Pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan?

3. Apa saja faktor pendukung dan penghambat yang dialami dalam pelaksanaan untuk menertibkan implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.
2. Mengetahui dan membuat strategi yang efektif untuk Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.
3. Untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambur yang dialami dalam pelaksanaan strategi penertiban implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu

### **D. Kontribusi Penelitian**

Penelitian tentang Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu ini diharapkan dapat memberikan kontribusi, baik itu kontribusi akademis maupun kontribusi praktis.

1. Kontribusi Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ataupun bahan informasi dan menambah wawasan untuk penelitian selanjutnya yang terkait dengan Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

## 2. Kontribusi Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan pengetahuan dan sebagai bahan informasi bagi Pemerintahan Daerah Kota Batu agar mampu mengetahui solusi untuk mengoptimalkan dan strategi yang efektif untuk implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Sedangkan bagi penulis berharap hasil penelitian dapat menambah pengetahuan dan pengembangan terkait konsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Serta dapat menerapkan ilmu yang di dapat di bangku kuliah.

## 3. Kontribusi Kebijakan

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai saran atau masukan kepada Pemerintahan Kota Batu dan Wajib Pajak maupun pemungut Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu dalam perumusan kebijakan terkait Retribusi Parkir sebagai penunjang Pendapatan Asli Daerah di masa mendatang.

## E. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan mempunyai maksud untuk mempermudah pembaca dalam membaca penelitian, dalam skripsi ini terdiri dari beberapa bab yang disusun sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang yang mendorong peneliti dalam melakukan penelitian. Selain itu, bab ini juga

berisi mengenai rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian serta sistematika pembahasan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi tentang penelitian terdahulu yang menjadi referensi dalam melakukan penelitian. Selain itu, berisi tentang dasar-dasar teoritis terkait tema yang diangkat oleh peneliti.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang metode penelitian, meliputi jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, keabsahan data, dan teknik analisis data.

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menguraikan tentang pembahasan yang menguraikan hasil dari penelitian berdasarkan fokus penelitian untuk menjawab rumusan masalah. Isi dari pembahasan meliputi gambaran umum lokasi, situs penelitian, dan informasi yang diperoleh pada saat melaksanakan penelitian. Penyajian data akan menggambarkan terkait hasil penelitian yang telah diteliti sesuai dengan fokus penelitian. Setelah itu, dalam analisa data akan menguraikan terkait hasil penelitian yang

diperoleh untuk dibandingkan dengan teori untuk mencari kesenjangan atau kesesuaian antara teori dengan praktek yang ada. Penelitian yang dibahas dalam bab ini yaitu terkait Implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan Strategi untuk Penertiban Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.



## BAB V PENUTUP

Bab ini menguraikan kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan untuk menjawab rumusan masalah dan mencapai tujuan penelitian ini. Pada bab ini juga menguraikan saran-saran yang diberikan oleh peneliti yang mungkin dapat digunakan sebagai rekomendasi bagi para pemungut untuk perbaikan dalam Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.





## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Empiris

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa penelitian terdahulu sebagai tinjauan studi yang berkaitan dengan penelitian ini. Penelitian terdahulu tersebut yaitu, penelitian dari Utama (2016), Dewi (2014), Winarsih (2017), Rahman (2015), Wicaksono (2017), dan Moundri (2017). Penelitian ini memiliki keterbaruan dari enam penelitian terdahulu tersebut. Keterbaruannya adalah dalam penelitian ini membahas tentang Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Selain itu penelitian ini juga meneliti tentang apa saja penyebab inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Penelitian terdahulu juga mempunyai gap dengan penelitian ini yaitu pada fokus penelitiannya.

Penelitian milik Utama (2016), meneliti tentang mengenai Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir Sub Unit Tepi Jalan dalam Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Surabaya, sedangkan penelitian ini dilakukan untuk mengetahui strategi apa yang efektif untuk menertibkan implementasi tarif sesuai peraturan yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah setempat. Penelitian Dewi (2014) sama-sama membahas tentang Retribusi Parkir, dan perbedaan dari penelitian Dewi dan peneliti yaitu perbedaan dari segi rumusan masalah yang akan dilakukan.

Penelitian dari Winarsih (2017) memiliki persamaan di lokasi penelitian dan fokus penelitian, tetapi ada perbedaannya pada penelitian terdahulu menganalisis tentang Kebijakan Peraturan dan peneliti membahas tentang penyebab terjadinya Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Parkir.

Penelitian selanjutnya dari Rahman (2015) yang menghasilkan penelitian tentang faktor apa saja yang menjadi penghambat implementasi Retribusi Jasa Umum. Perbedaan dari penelitian terdahulu dengan penelitian yang dilakukan peneliti yaitu perbedaan fokus penelitian dan juga lokasi penelitian, penelitian terdahulu membahas tentang Retribusi Jasa Umum dan berlokasi di Kota Palu, sedangkan peneliti membahas tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan berlokasi pada Kota Batu. Penelitian yang ke lima dari Wicaksono (2017) meneliti tentang Analisis Pemungutan Retribusi Parkir sedangkan peneliti sendiri meneliti tentang Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Terakhir penelitian dari Moundri (2017) yang menghasilkan implementasi kebijakan pemungutan pajak parkir yang sudah berjalan dengan baik dan perbedaan dari penelitian ini yaitu dari fokus penelitian dan lokasinya, penelitian terdahulu melakukan penelitian di Kota Mojokerto dan sedangkan penelitian ini dilakukan di Kota Batu. Beberapa hasil penelitian terdahulu untuk lebih jelasnya disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir Sub Unit Tepi Jalan Dalam Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Surabaya	Nuh Cahya Utama (2016)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer dan sekunder	Dinas Perhubungan Kota Surabaya	Untuk mengetahui fungsi pengawasan dishub di dalam penerimaan pendapatan asli daerah yang memerlukan adanya perbaikan di sistem pengawasannya yang sering mengalami permasalahan-permasalahan.	Kesimpulan akhir tentang Fungsi Pengawasan Dishub UPTD Parkir dalam penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Surabaya dikatakan belum mampu melakukan pengawasan secara maksimal terhadap titik parkir yang tersebar di seluruh wilayah Kota Surabaya. Dalam artian bagaimana pengawasan itu sendiri, dari beberapa narasumber seperti Kantor UPTD Parkir, Juru Parkir, Koordinator Juru Parkir dan dari masyarakat yang telah peneliti wawancarai dan dokumentasikan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya khususnya UPTD Parkir masih belum mampu meminimalisir permasalahan yang dihadapi oleh perparkiran di Surabaya ini.	Penelitian Nuh Cahya Utama ini berfokus pada pengawasan dalam pemungutan retribusi parkir di Kota Surabaya, sedangkan penelitian ini berfokus pada strategi pengelolaan retribusi parkir dalam memenuhi target pendapatan asli daerah. Perbedaan fokus penelitian dapat menjadi pengaruh terhadap dapat menjadi pengaruh dalam memperdalam hasil dari penelitian.

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Peranan Retribusi Parkir Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang	Dewi (2013)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer	Dinas Perhubungan Kota Magelang	Untuk mengetahui solusi apa saja untuk mengoptimalkan penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang.	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwasannya peranan dari retribusi parkir kurang memenuhi target daripada pajak daerah dan retribusi daerah lainnya, namun masih berpengaruh untuk Pendapatan Asli Daerah. Retribusi parkir ini nantinya pasti bisa untuk memenuhi target yang sudah ditetapkan setiap tahunnya dengan lebih memaksimalkan penerimaan retribusi parkir Kota Magelang dengan menaikkan target Pendapatan Asli Daerah dan dengan menaikkan target retribusi parkir setiap tahunnya.	Penelitian dari Dewi memiliki rumusan masalah yaitu tentang bagaimana optimalisasi penerimaan retribusi parkir dalam meningkatkan pendapatan asli daerah dan sedangkan rumusah masalah dari peneliti adalah bagaimana strategi

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Analisis Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Batu	Winarsih, Setyawan, Setiamadani (2017)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer dan Sekunder	Dinas Perhubungan Kota Batu	Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Faktor penghambat dan Pendukung Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 dalam menunjang PAD Kota Batu.	Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 masih belum dapat meunjang PAD secara signifikan, menemukan faktor pendukung dari kebijakan tersebut yaitu sering diadanya operasi harian rutin oleh dinas perhubungan bekerja sama dengan Polisi Pamong Praja dalam operasi gabungan. Dan mengetahui faktor penghambat dari kebijakan ini ialah tidak adanya regulasi jelas tentang pemungutan secara teknis, dan tidak adanya sanksi hukum apabila menemui pemungut yang melanggar kebijakan yang sudah dibuat oleh Pemerintah setempat.	Penelitian dari Winarsih ini berfokus pada Implementasi tentang Perda Nomor 10 Tahun 2010 dan hanya berfokus pada Dinas Perhubungan saja, sedangkan penulis fokus penelitiannya juga akan meneliti ke juru parkir sebagai pemungut dan masyarakat sebagai pengguna jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Palu	Arif Rahman (2015)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer dan Sekunder	Dinas Pendapatan Dan Pengeluaran Keuangan dan Aset Daerah Kota Palu	Implementasi Retribusi Jasa Umum dengan dasar Peraturan Daerah Kota Palu Nomor 08 Tahun 2011	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini yaitu, menemukan faktor apa saja yang menjadi penghambat implementasi retribusi jasa umum yang kurang maksimal menunjang pendapatan asli daerah Kota Palu.	Penelitian terdahulu berfokus pada implementasi Retribusi Jasa Umum, sedangkan penelitian ini menganalisis apa penyebab dari inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Batu dan faktor apa saja penyebabnya. Lokasi Penelitian terdahulu ada di Kota Palu dengan menggunakan dasar Peraturan Daerah Kota Palu Nomor 08 Tahun 2011, sedangkan penelitian ini dilakukan di Kota Batu

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Analisis Mekanisme Pemungutan Retribusi Parkir Sebagai Upaya Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang. (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)	Septi-vani Wicaksono (2017)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer	Dinas Perhubungan Kota Malang	Untuk mengetahui mekanisme pemungutan retribusi parkir di Kota Malang, serta untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dari mekanisme pemungutan retribusi parkir di Kota Malang.	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini yaitu, mekanisme pemungutan retribusi parkir Dinas Perhubungan Kota Malang kurang baik, karena tidak berjalan sesuai dengan aturan dalam Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 tentang Rtribusi Parkir serta tidak adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) di Bidang Perparkiran, Faktor penghambat dalam mekanisme pemungutan retribusi parkir di Kota Malang	Penelitian terdahulu bertujuan untuk mengetahui mekanisme pemungutan retribusi parkir dan faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dalam pemungutannya di Kota Malang. Sedangkan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Kota Batu masih belum optimal dan untuk menemukan strategi apa yang efektif untuk menertibkan implementasi tarif yang telah diberlakukan.

Judul	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Lokasi	Fokus Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
Implementasi Kebijakan Pemungutan Pajak Parkir Melalui <i>Self Assesment</i> (Studi pada Badan Pendapatan, Pengelolaan, Keuangan, dan Aset Kota Mojokerto)	Nutfah Firman syah Moundri (2017)	1. Jenis Penelitian: Kualitatif 2. Sumber data: Primer dan Sekunder	Badan Pendapatan, Pengelolaan, Keuangan, dan Aset Kota Mojokerto	Mendeskripsikan dan menganalisis implementasi kebijakan pemungutan pajak parkir melalui sistem self assesment, faktor pendukung dan penghambat beserta strategi untuk mengatasinya.	Implementasi kebijakan pemungutan pajak parkir melalui sistem self assessment di Kota Mojokerto sudah berjalan baik. Hal ini terlihat dari sosialisasi kebijakan kepada wajib pajak telah dilaksanakan, sumber daya baik manusia dan non manusia yang terpenuhi, adanya disposisi dari pelaksana, dan tersedianya SOP Pemungutan dan minimnya fragmentasi. Hal tersebut juga didukung oleh beberapa faktor seperti konsistensi peraturan perpajakan, sarana dan prasarana memadai, implementasi SIMPATDA, serta disiplin dalam membayar pajak. Namun pelaksanaannya juga tidak terlepas dari hambatan seperti ketidakjujuran wajib pajak dan minimnya akses informasi bagi wajib pajak.	Penelitian terdahulu meneliti mengenai implementasi kebijakan pemungutan pajak parkir, sedangkan penelitian ini meneliti tentang Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Selain itu, lokasi penelitian terdahulu di Kota Mojokerto, sedangkan penelitian ini dilakukan di Kota Batu

Sumber: Diolah Peneliti, 2019

## B. Tinjauan Teoritis

### 1. Kebijakan

#### a. Pengertian Kebijakan

Kebijakan adalah aktivitas pemerintah yang mempunyai tujuan, memiliki nilai tertentu dan memberikan dampak positif bagi Masyarakat (Agustino, 2017:16). Kebijakan merupakan suatu program yang diproyeksikan berkenaan dengan tujuan, nilai, dan praktik. Abidin dan Heglo (2016:6) menyebutkan bahwa kebijakan sebagai salah suatu tindakan yang bermaksud untuk mencapai tujuan tertentu. Definisi heglo ini selanjutnya diuraikan oleh Jones dalam Abidin (2016:6) dalam kaitannya dengan beberapa isi kebijakan tersebut ialah:

- 1) Tujuan. Tujuan yang dimaksud adalah tujuan tertentu yang dikehendaki untuk dicapai, bukan sesuatu tujuan yang sekedar diinginkan saja. Perlunya ada usaha untuk mencapai tujuan tersebut dan ada faktor pendukung yang diperlukan.
- 2) Rencana atau yang merupakan sebagai cara untuk mencapainya.
- 3) Program atau rencana yang tertentu yang telah mendapat persetujuan dan pengesahan untuk mencapai tujuan yang dimaksud.
- 4) Keputusan, yaitu tindakan tertentu yang diambil untuk menentukan tujuan, membuat dan menyesuaikan rencana, serta melaksanakan dan mengevaluasi program yang dilakukan.
- 5) Dampak yang timbul dari suatu program dalam masyarakat.

#### b. Ciri-Ciri Kebijakan

Ciri adalah keterangan yang menunjukkan sifat khusus dari sesuatu. Tanpa mengetahui sifat khusus atau ciri-ciri dari kebijakan, sulit dibedakan antara kebijakan dengan keputusan biasa dalam birokrasi pemerintahan.

Anderson dalam Abidin (2016:22) mengemukakan beberapa ciri dari kebijakan sebagai berikut:

- 1) Suatu kebijakan tidak berdiri sendiri, terpisah dari kebijakan yang lain. Namun, ia berkaitan dengan berbagai kebijakan dalam masyarakat dan berorientasi pada implementasi, interpretasi dan penegak hukum.
- 2) Kebijakan dapat berbetuk negatif atau melarang dan juga dapat berupa pengarahannya untuk melaksanakannya.
- 3) Kebijakan harus berdasarkan pada hukum, sehingga mempunyai kewenangan untuk memaksa masyarakat untuk mengikutinya.
- 4) Kebijakan adalah apa yang dilakukan oleh pemerintah, bukan apa yang masih atau dikehendaki untuk dilakukan pemerintah.
- 5) Setiap kebijakan harus ada tujuannya. Artinya, pembuatan suatu kebijakan tidak boleh sekedar asal buat atau karena kebetulan ada kesempatan untuk membuanya.

### c. Unsur-Unsur Kebijakan

Sebagai sistem yang terdiri dari elemen atau subsistem, komposisi dari kebijakan dapat diikuti dari dua perspektif yaitu dari proses kebijakan dan struktur kebijakan. Memulai proses kebijakan terhadap tahap-tahap identifikasi masalah tujuan, formulasi kebijakan, implementasi dan evaluasi kebijakan.

Dari segi struktur, menurut Abidin (2016:25-30) terdapat beberapa unsur kebijakan antara lain:

- 1) Unsur yang pertama adalah tujuan kebijakan. Suatu kebijakan dibuat karena ada tujuan yang ingin dicapai. Kebijakan mempunyai tujuan yang baik, sekurang-kurangnya memenuhi empat kriteria yang ingin dicapai yaitu rasional atau realistik, berorientasi kedepan dan jelas.
- 2) Unsur kedua, adalah masalah. Kesalahan dalam menentukan masalah yang tepat, dapat menimbulkan kegagalan total dalam proses kebijakan.
- 3) Unsur ketiga adalah tuntutan. Tuntutan muncul karena salah satu dari dua sebab. Pertama karena terabaikannya kepentingan suatu golongan dalam proses perumusan kebijakan sehingga kebijakan yang dibuat dirasa tidak memenuhi, atau bisa dibilang merugikan kepentingan mereka. Kedua karena munculnya kebutuhan baru yang menyusul setelah tujuan tercapai atau suatu masalah terpecahkan.
- 4) Unsur keempat adalah dampak. Dampak ini merupakan tujuan lanjutan yang muncul sebagai pengaruh dari pencapaian suatu tujuan.

## 2. Implementasi Kebijakan

### a. Pengertian Implementasi

Implementasi bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem. Menurut Usman (2002:70) menyatakan bahwa implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan. Selanjutnya menurut Guntur (2004:39) implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana dan birokrasi yang efektif. Implementasi merupakan tindakan-tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

### b. Pengertian Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang paling penting dalam keseluruhan struktur kebijakan karena melalui prosedur ini rencana-rencana yang telah disusun sedemikian rupa oleh pembuat kebijakan harus segera dilaksanakan. Menurut Agustino (2017:126) menjabarkan secara sederhana bahwa implementasi kebijakan dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Kebijakan akan berupa impian atau rencana begitu yang tersimpan rapi dalam arsip jika tidak diimplementasikan.

Menurut Nugroho (2014:657) implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya.

Pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran yang diinginkan. Agustino (2017:128) mengatakan bahwa

implementasi kebijakan juga berkaitan dengan tiga hal, yaitu adanya tujuan, adanya aktivitas, dan yang terakhir adanya hasil. Namun, ketiga hal tersebut diyakini masih belum cukup, karena pada dasarnya implementasi itu merupakan suatu proses yang dinamis.

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian akhirnya dengan tujuan yang akan dicapai (Agustino, 2017:129). Implementasi kebijakan merupakan suatu tahapan yang mempengaruhi tingkat keberhasilan pencapaian tujuan tertentu. Implementasi yang kurang berhasil biasanya terjadi karena ketika kebijakan tertentu telah dilaksanakan sesuai rencana, tetapi terdapat kondisi eksternal yang merugikan (Wahab, 2015:129).

Implementasi kebijakan dapat berupa strategi ataupun program yang diciptakan untuk melaksanakan kebijakan untuk mencapai tujuan awal atas tercapainya suatu kebijakan tertentu. Biasanya suatu kebijakan memiliki resiko untuk gagal yang dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain, pelaksanaannya yang kurang matang rencananya, kebijakannya yang memang kurang bagus, atau kebijakan itu memang bernasib jelek (Wahab, 2015:129).

### **c. Model Implementasi Kebijakan**

Model merupakan alat sebagai pembimbing langkah yang digunakan dalam menganalisis kebijakan untuk memahami suatu proses berlangsungnya implementasi kebijakan. Sebuah model yang baik, pada derajat tertentu akan dapat memerankan kunci semacam penyedia hampan lahan atau pemberi gambaran secara grafikal dari beberapa aspek dari proses kebijakan (Laster dan

Stewart, 2002:51). Menurut Agustino (2017:130) terdapat beberapa pendekatan yang digunakan untuk memahami implementasi kebijakan antara lain:

- 1) Pendekatan *hybrid*: Pendekatan ini merupakan perpaduan antara pendekatan *top down* dan *bottom up*. Inti dari pendekatan ini ialah para pembuat kebijakan harus memulai dari mempertimbangkan instrumen kebijakan dan sumber daya yang tersedia untuk perubahan kebijakan serta harus mengetahui struktur insentif pelaksana dan kelompok sasaran.
- 2) Pendekatan *top down*: Pendekatan ini mengibaratkan bahwa implementasi kebijakan dimulai dengan keputusan yang telah dibuat oleh pemerintah sehingga pelaksanaannya bersifat desentralisasi. Inti pendekatan ini ialah mengukur kepatuhan para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan sesuai dengan yang sudah dibuat sebelumnya.
- 3) Pendekatan *bottom up* : Pendekatan ini mengibaratkan bahwa untuk menyelesaikan masalah dimulai dari bahwa dengan mengetahui dan memahami konteks yang dirasakan oleh masyarakat.

Dalam beberapa pendekatan implementasi kebijakan tersebut, terdapat beberapa model implementasi kebijakan yang mempengaruhi implementasi kebijakan. Adapun model implementasi kebijakan yang diperkenalkan oleh para ahli, sebagai berikut:

#### 1) Implementasi Kebijakan Model George C. Edward III

Model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George C. Edward III ini menggunakan pendekatan *top down*. Model implementasi dengan istilah *Direct and Indirect Impact on Implementation* merupakan salah satu yang dikembangkan oleh George C. Edward (Agustino, 2017:136).

Implementasi ini juga terdapat menjadi empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi sebuah kebijakan (Agustino, 2017:138) yaitu sebagai berikut ini:

#### a. Struktur Birokrasi

Sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, namun juga mempunyai kemungkinan kebijakan tersebut tidak bisa terlaksanakan atau realisasinya karena adanya kelemahan dalam sistem birokrasi. Birokrasi sebagai pelaksana harus dapat bisa mendukung kebijakan yang telah diputuskan dengan melakukan koordinasi dengan baik. Adapun struktu birokrasi yang mempengaruhi cara kerja implementasi antara lain:

- 1) Standar Operasional Prosedur (SOP): SOP merupakan suatu kegiatan rutin yang menurut pelaksana kebijakan untuk melaksanakan kegiatan dengan sesuai standar-standar yang sudah ditetapkan. SOP juga digunakan untuk mengatur dan memberikan persamaan bagi para pelaksana kebijakan.
- 2) Fragmentasi: Dalam struktur birokrasi seringkali dijumpai penyebaran tanggung jawab kegiatan atau program pada beberapa unit kerja sesuai dengan bidangnya masing-masing yang disebut fragmentasi. Dengan adanya fragmentasi tersebut, maka implementasi lebih efektif karena dilaksanakan oleh organisasi yang mempunyai kompeten bagus.

#### b. Komunikasi

Komunikasi merupakan variabel yang sangat menentukan keberhasilan pencapaian tertentu dari sebuah implementasi kebijakan.

Implementasi akan berjalan baik apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan dikerjakan melalui komunikasi.

Pengetahuan atas sesuatu yang dikerjakan dengan baik apabila komunikasi pada setiap keputusan dan peraturan pelaksanaan yang ditransmisikan kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu,

kebijakan yang dikomunikasikan bahwa tepat, dan komitmen. Terdapat

tiga indikator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi, yaitu:

- 1) Kejelasan: Komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas. Ketidakjelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi pelaksanaan pada tingkatan tertentu, namun para pelaksana membutuhkan kejelasan informasi dalam melaksanakan kebijakan agar tujuan yang hendak dicapai dapat diraih.
- 2) Konsistensi: Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten. Jika perintah yang diberikan sering berganti maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan.
- 3) Transmis: Penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan suatu implementasi yang baik juga. Seringkali yang terjadi dalam proses penyaluran komunikasi telah melalui beberapa tingkat birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan.

c. Disposisi atau sikap para pelaksana

Disposisi atau sikap para pelaksana adalah faktor penting dalam pelaksanaan kebijakan. Disposisi ialah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor seperti komitmen, kejujuran, kesediaan, dan sifat yang demokratis. Implementasi kebijakan akan berjalan efektif apabila para pelaksananya mengetahui masing-masing tugasnya dan memiliki kemampuan untuk melaksanakannya. Hal yang perlu dicermati pada disposisi dibagi menjadi 3 hal, yaitu:

- 1) Efek disposisi: Disposisi akan menimbulkan hambatan terhadap implementasi kebijakan apabila pelaksananya tidak dilaksanakan sesuai yang sudah ditetapkan. Oleh karena itu, pemilihan dan pengangkatan implementor kebijakan atau birokrat haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang sudah ditetapkan sebelumnya, dan khususnya untuk kepentingan masyarakat.
- 2) Insentif: Salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi sebuah masalah yang cenderung terhadap sikap perilaku kebijakan. Dengan menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin bisa menjadi salah satu faktor pendukung yang membuat implementor melaksanakan kebijakan dengan baik dan benar.
- 3) Melaksanakan pengaturan birokrasi: Pengaturan birokrasi merujuk pada penunjukkan dan pengangkatan staff dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan dan kompetensinya. Selain itu, pengaturan birokrasi juga berujung pada pembuatan sistem

pelayanan publik yang memiliki penilaian staff dalam bekerja dan selalu optimal.

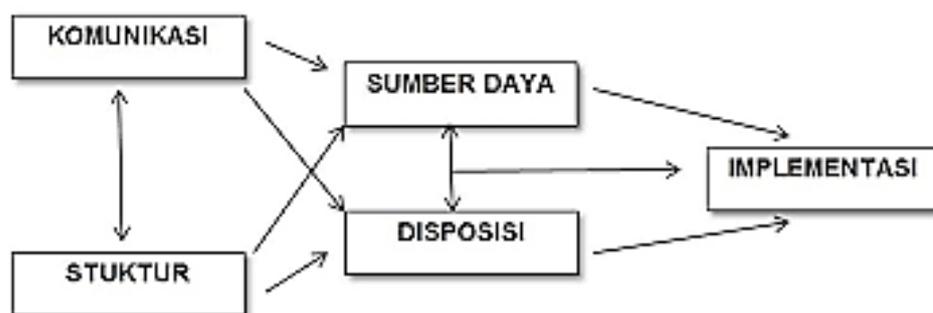
d. Sumber Daya

Sumber daya merupakan sumber penggerak dan pelaksana utama, Komunikasi yang terjalin dalam implementasi kebijakan akan diteruskan secara cermat, jelas, dan konsisten apabila sumber daya yang diperlukan selalu terpenuhi. Apabila sumber daya yang diperlukan belum terpenuhi, maka implementasi kebijakan cenderung tidak akan efektif. Keberhasilan proses implementasi kebijakan bergantung dari kemampuan memanfaatkan adanya sumber daya yang tersedia (Agustino, 2019:133). Terdapat beberapa sumber daya yang nantinya akan diperlukan antara lain:

- 1) Sumber Daya Manusia: Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan ialah Sumber Daya Manusia (SDM). Terjadinya kegagalan yang sering terjadi salah satunya oleh SDM yang tidak mencukupi atau tidak kompeten didalam bidangnya. Penambahan jumlah SDM harus diiringi dengan kemampuan dan keahlian yang diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan.
- 2) Kewenangan: Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal, agar perintah dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan awalnya. Kewenangan merupakan otoritas bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.

Ketika wewenang itu nihil, maka kekuatan implementor di mata publik tidak terlegitimasi sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan.

- 3) Fasilitas: Fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan, tanpa adanya fasilitas yang kurang memadai maka implementasi juga tidak akan berhasil.
- 4) Informasi: Terdapat dua bentuk informasi yang akan diperlukan. Pertama, informasi yang berhubungan dengan cara pelaksanaan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang akan mereka lakukan disaat mereka diberikan perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari pelaksana terhadap peraturan dan juga regulasi pemerintah yang sudah disetujui. Implementor harus mengetahui apakah orang lain terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh akan hukum.



Sumber: George C. Edward III (1980) dalam Agustino (2017:143)

**Gambar 2.1 Model Implementasi Kebijakan George C. Edawrd III**

Dalam model yang dikembangkan oleh George C. Edward III ini, menjelaskan bahwa terdapat dampak langsung dan dampak tidak langsung terhadap implementasi kebijakan. Struktur birokrasi dan komunikasi berpengaruh langsung dan tidak langsung terhadap implementasi, sedangkan sumber daya dan disposisi berpengaruh langsung terhadap implementasi kebijakan. Diantara ke empat faktor tersebut, terjadi hubungan yang saling timbal balik.

## 2) Implementasi Kebijakan Model Donald Van Metter dan Carl Van Horn

Model pendekatan *top down* yang dirumuskan oleh Van Metter Dan Van Horn disebut dengan istilah *A model of The Policy Implementation*. Proses implementasi ini merupakan suatu perfomansi dari suatu pelaksanaan kebijakan yang pada dasarnya secara sengaja dilakukan untuk meraih kinerja implementasi kebijakan publik yang tinggi dan berlangsung dalam hubungan dengan macam-macam variabel (Agustino, 2017: 133). Implementasi yang nantinya akan dijalankan pada program akan berhasil apabila perubahan yang diinginkan relatif sedikit dan sementara komitmen terhadap tujuan relatif tinggi (Wahab. 2015:164).

Ada enam variabel dalam model ini yang mempengaruhi kinerja implementasi kebijakan publik antara lain (Agustino, 2017: 134-136):

### a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika ukuran dan tujuan kebijakan memang realistis dengan kultur yang ada di tingkat kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal untuk dilaksanakan ditingkat wara,

maka akan sulit merealisasikan kebijakan tersebut hingga titik yang nantinya dinyatakan berhasil.

b. Sumber Daya

Kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia mempengaruhi keberhasilan proses implementasi kebijakan. Sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan merupakan hal terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Sumber daya lain yang perlu dihitung adalah sumber daya finansial dan waktu.

c. Sikap atau Kecenderungan Para Pelaksana

Sikap penerimaan atau penolakan dari pelaksana akan berpengaruh besar pada kinerja implementasi. Hal ini sering terjadi karena kebijakan yang dilaksanakan bukan hasil dari warga yang merasakan permasalahan melainkan dari para pengambil keputusan yang belum mengetahui kebutuhan, keinginan, atau permasalahan yang masyarakat yang ingin diselesaikan,

d. Komunikasi antar Organisasi dan Aktivistis Pelaksana

Koordinasi merupakan mekanisme sekaligus syarat utama dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Semakin baik koordinasi dan komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsi kesalahannya yang terjadi akan semakin kecil.

e. Karakteristik Agen Pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat dalam mengimplementasikan kebijakan publik. Hal ini sering dianggap penting karena kinerja dari implementasi sendiri sebagian dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat dengan para agen pelaksana. Selain itu, pada saat hendak menentukan agen pelaksanaan perlu memperhatikan cakupan atau luas wilayah yang nantinya akan dilakukan implementasi kebijakan tersebut.

f. Lingkungan Ekonomi, Politik dan Sosial

Variabel yang terakhir di dalam implementasi kebijakan ialah sejauh mana lingkungan eksternal yang meliputi lingkungan sosial, politik dan ekonomi harus saling mendorong keberhasilan satu sama lain yang sudah ditetapkan. Lingkungan yang tidak kondusif pun bisa menjadi salah satu sumber kegagalan kinerja dari implementasi kebijakan.



Sumber: Van Metter dan Van Horn (1975) dalam Agustino (2017:136)

**Gambar 2.2 Model Implementasi Kebijakan Van Metter dan Van Horn**

Dari beberapa model implementasi kebijakan yang telah dikemukakan oleh beberapa ahli diatas, dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh George C. Edward III untuk menganalisis data. Hal ini dikarenakan variabel-variabel yang dikemukakan oleh George C. Edward memiliki indikator yang sesuai dengan karakteristik dari Kebijakan Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sehingga dapat digunakan untuk mengukur keberhasilan setiap variabel. Variabel yang digunakan sederhana dan mudah dimengerti sehingga dapat dipahami oleh para pelaksana kebijakan. Berdasarkan fenomena yang terjadi di lapangan, model implementasi kebijakan dari George C. Edward dapat menjelaskan secara detail terkait kinerja pelaksanaan dan menjelaskan lebih jelas dari proses implementasi kebijakan sesuai dengan teori bahwa terjadi hubungan timbal balik antar variabel sehingga antara variabel satu dan yang lainnya saling akan berkaitan.

Pendekatan *top down* yang digunakan dalam model ini sesuai dengan karakteristik kebijakan dari Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Kebijakan tersebut disusun oleh pemerintah melalui Undang-Undang yang kemudian diturunkan ke masing-masing daerah sesuai dengan kewenangannya melalui Peraturan Daerah. Setelah itu, kebijakan tersebut di implementasikan kepada Dinas Perhubungan dan petugas parkir sebagai pelaksana kegiatan pemungutan dengan sasaran yaitu masyarakat. Oleh karena itu, peneliti menggunakan model implementasi dari George C. Edward III sebagai landasan teori untuk menganalisa hasil yang diperoleh.

### 3. Retribusi Daerah

#### a. Pengertian Retribusi Daerah

Menurut Munawir dalam Anggoro (2017:239) mengatakan bahwa retribusi merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan mendapat kontraprestasi secara langsung. Retribusi daerah sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan bagi penyelenggara pemerintahan untuk meningkatkan dan memeratakan kesejahteraan masyarakat. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyebutkan bahwa retribusi daerah yang selanjutnya disebut retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

#### b. Objek dan Golongan Retribusi Daerah

Obyek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh Pemerintahan Daerah. Tidak semua yang diberikan oleh Pemerintahan Daerah dapat dipungut retribusinya, tetapi hanya jenis jasa tertentu yang menurut pertimbangan ekonomi sosialnya yang layak untuk dilakukan pemungutan. Jasa tersebut dibagi menjadi 3 golongan, yaitu Jasa umum, Jasa Usaha dan Jasa Perizinan tertentu.

##### 1) Retribusi Jasa Umum

Obyek retribusi jasa umum adalah pelayanan yang disediakan oleh Pemerintahan Daerah untuk tujuan kepentingan umum serta bisa dinikmati

oleh pribadi maupun badan. Sesuai dengan Undang-Undang No.28 tahun 2009, retribusi jasa umum ditentukan berdasarkan kriteria sebagai berikut:

- a) Jasa tersebut dengan Retribusi jasa umum bersifat bukan pajak dan bersifat bukan retribusi jasa ataupun perizinan tertentu
- b) Jasa tersebut layak untuk dikenakan retribusi
- c) Pemungutan retribusi memungkinkan penyediaan tingkat dan atau kualitas pelayanan yang lebih baik
- d) Retribusi tersebut tidak bertentangan dengan kebijakan nasional mengenai penyelenggaraannya.
- e) Jasa bersangkutan merupakan kewenangan daerah dalam rangka pelaksanaan atas desentralisasi.
- f) Retribusi tersebut dapat dipungut secara efisien dan efektif.

Menurut UU No. 28 Tahun 2009 Pasal 110 Jenis-jenis retribusi jasa umum adalah:

- a) Retribusi Pelayanan Kesehatan;
- b) Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan;
- c) Retribusi Penggantian Biaya Cetak KTP dan Akta Catatan Sipil;
- d) Retribusi Pelayanan Pemakaman Dan Pengabuan Mayat;
- e) Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum;
- f) Retribusi Pelayanan Pasar;
- g) Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor;
- h) Retribusi Pemeriksaan Alat Pemadam Kebakaran;
- i) Retribusi Penggantian Biaya Cetak Peta;

- j) Retribusi Penyediaan Dan/Atau Penyedotan Kakus;
  - k) Retribusi Pengolahan Limbah Cair;
  - l) Retribusi Pelayanan Tera/Tera Ulang
  - m) Retribusi Pelayanan Pendidikan; dan
  - n) Retribusi Pengendalian Menara Telekomunikasi.
- 2) Retribusi Jasa Usaha

Obyek retribusi jasa usaha adalah pelayanan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah dengan menganut prinsip komersial. Pelayanan yang disediakan oleh Pemerintahan Daerah menganut prinsip komersial meliputi:

- a) Pelayanan oleh Pemerintah Daerah sepanjang belum memadai disediakan oleh pihak swasta.
- b) Pelayanan dengan menggunakan/memanfaatkan kekayaan daerah yang belum dimanfaatkan secara optimal.

Sesuai dengan Undang-Undang No. 28 Tahun 2009, Retribusi jasa usaha ditentukan berdasarkan kriteria berikut ini:

- a) Jasa yang bersangkutan adalah jasa yang bersifat komersial yang selayaknya disediakan oleh sektor swasta, tetapi belum adanya harta yang dimiliki/ dikuasai daerah yang belum dimanfaatkan secara penuh oleh pemerintah daerah.
- b) Retribusi jasa usaha bersifat bukan pajak dan bersifat bukan retribusi jasa umum atau retribusi perizinan tertentu.

Menurut UU No.28 Tahun 2009 Pasal 127 Jenis-jenis Retribusi

Jasa Usaha adalah:

- a) Retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah;
  - b) Retribusi Pasar Grosir Dan/Atau Pertokoan;
  - c) Retribusi Tempat Pelelangan;
  - d) Retribusi Terminal;
  - e) Retribusi Tempat Khusus Parkir;
  - f) Retribusi Tempat Penginapan/Pesanggrahan/Villa
  - g) Retribusi Rumah Potong Hewan;
  - h) Retribusi Pelayanan Kepelabuhan;
  - i) Retribusi Tempat Rekreasi Dan Olahraga;
  - j) Retribusi Penyeberangan Di Air; dan
  - k) Retribusi Penjualan Produksi Usaha Daerah.
- 3) Retribusi Perizinan Tertentu

Objek retribusi perizinan tertentu adalah kegiatan tertentu pemerintahan daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum. Jenis retribusi perizinan tertentu untuk daerah Provinsi dan daerah Kota/Kabupaten ditetapkan dengan kewenangan setiap daerahnya. Menurut Undang-Undang No 28 Tahun 2009, retribusi perizinan tertentu ditentukan dari kriteria sebagai berikut:

- a) Perizinan tersebut semu kewenangannya pada pemerintah yang diserahkan kepada daerah dalam rangka desentralisasi.
- b) Biaya yang jadi beban pemerintah daerah dalam penyelenggaraan izin tersebut dan biaya untuk menanggulangi dampak negatif dari perizinan tersebut cukup besar sehingga layak untuk dibiayai dari retribusi perizinan itu sendiri
- c) Perizinan tersebut benar-benar diperlukan guna melindungi kepentingan masyarakat.

Menurut Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 Pasal 141 Jenis Retribusi Perizinan Tertentu adalah:

- a) Retribusi Izin Mendirikan Bangunan;
- b) Retribusi Izin Tempat Penjualan Minuman Beralkohol;
- c) Retribusi Izin Gangguan;
- d) Retribusi Izin Trayek; dan
- e) Retribusi Izin Usaha Perikanan

#### **4. Parkir**

##### **a. Pengertian Parkir**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan menjelaskan bahwa parkir ialah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan oleh pengemudinya.

Sedangkan menurut Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menyebutkan bahwa parkir adalah menaruh kendaraan bermotor untuk beberapa saat di tempat yang sudah

disediakan. Berdasarkan pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa parkir merupakan suatu kebutuhan pemilik kendaraan untuk memberhentikan kendaraannya dalam beberapa saat untuk memenuhi kebutuhan lainnya di tempat-tempat tertentu.

#### **b. Pengelolaan Tempat Parkir**

Pengelolaan tempat parkir di Kota Batu diatur dengan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Peraturan pengelolaan retribusi parkir dilaksanakan berdasarkan asas manfaat dan ketertiban terhadap masyarakat ataupun lingkungan. Penggunaan fasilitas tempat parkir kendaraan yang dimiliki atau dikelola oleh Pemerintah Daerah dipungut retribusi oleh petugas parkir yang sudah ditunjuk oleh Pemerintah Daerah. Setiap petugas parkir mendapat surat penunjukan sebagai petugas parkir pada petak atau lokasi parkir yang bersangkutan dan Kartu Tanda Pengenal petugas parkir. Surat penunjukan dan Kartu Tanda Pengenal petugas parkir dikeluarkan oleh Kepala Dinas Perhubungan. Setiap petugas parkir yang telah diberikan surat penunjukan, wajib menggunakan rompi dan membawa surat penunjukan, wajib menggunakan rompi, dan membawa surat penunjukan dalam melaksanakan tugasnya.

#### **c. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**

##### **1) Pengertian dan Dasar Hukum Retribusi Parkir**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum mengatakan bahwa atas tempat parkir kendaraan di daerah yang dikuasai dan dikelola oleh

Pemerintah Daerah dipungut retribusi. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum merupakan program pemanfaatan tempat parkir yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah sebagai balas jasa atas pelayanan tempat parkir yang diberikan. Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dipungut retribusi sebagai pembayaran atas jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Dalam penyelenggaraan Retribusi Pelayanan Parkir berpedoman kepada dasar hukum yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah. Adapun dasar hukum yang digunakan untuk menganalisis Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu adalah sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- b. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

## **2) Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menyebutkan bahwa Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum termasuk dalam jenis Retribusi Jasa Umum. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dipungut retribusi sebagai pembayaran atas jasa pelayanan tempat parkir di tepi jalan umum. Objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum diatur pada pasal 3 yaitu penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh

Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun jenis-jenis tempat parkir kendaraan yang dipungut Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 adalah sebagai berikut:

- 1) Tempat parkir umum adalah tempat parkir yang berada di tepi jalan atau halaman pertokoan yang tidak bertentangan dengan rambu-rambu lalu lintas dan tempat-tempat lain yang sejenis yang diperbolehkan untuk tempat parkir umum dan dipergunakan untuk menaruh kendaraan bermotor dan atau tidak bermotor yang tidak bersifat sementara.
- 2) Tempat parkir insidental adalah tempat-tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan dan atau keramaian baik menggunakan fasilitas umum maupun fasilitas sendiri.

Subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum diatur pada pasal 4 yaitu orang pribadi atau badan yang menggunakan tempat parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh Pemerintah Daerah. Tingkat penggunaan jasa diukur berdasarkan jenis kendaraan dan frekuensi pemanfaatan pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menyebutkan bahwa masa Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah jangka waktu tertentu yang merupakan batas waktu bagi wajib Retribusi untuk memanfaatkan jasa pelayanan atas pemakaian pelayanan parkir di tepi jalan umum. Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum digolongkan berdasarkan jenis kendaraan bermotor. Besarnya tarif retribusi diklasifikasikan berdasarkan tempat parkir umum dan tempat parkir insidental. Adapun besarnya tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan

Umum berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum disajikan dalam tabel sebagai berikut:

**Tabel 2.2 Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu**

No	Jenis Kendaraan	Tarif Parkir Sekali	Tarif Parkir Insidentil
1.	Motor dan Kendaraan Roda 3	Rp. 1.000	Rp. 2.000
2.	Mobil Pribadi, Taksi, Pick Up	Rp. 2.000	Rp. 3.000
3.	Bus Mini, MPU, Truck, Mobil Barang	Rp. 5.000	Rp. 10.000
4.	Bus	Rp. 10.000	Rp. 15.000

Sumber: (Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010) (Diolah penulis, 2019)

### 3) Tata Cara Pemungutan dan Pembayaran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

Tata cara pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Adapun ketentuan mengenai tata cara pemungutan 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%o (dua persen) setiap bulan dari Retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan diragih 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.

Sedangkan untuk tata cara pembayaran diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 pasal 17 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan

Umum sebagai berikut:

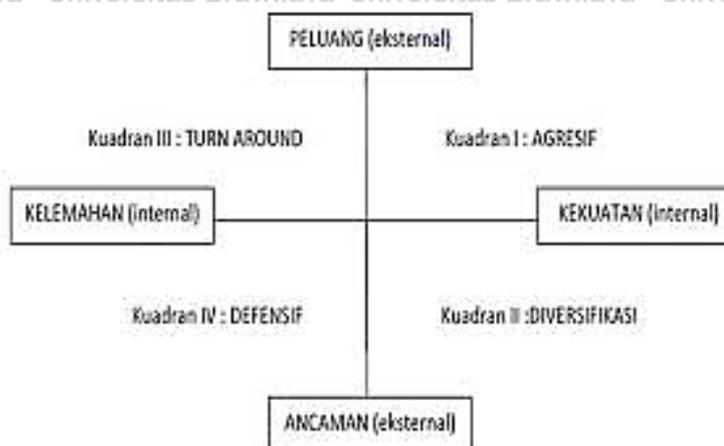
Retribusi yang terutang harus dibayar sekaligus secara tunai sejak diterbitkannya SKRD

### 5. Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Menurut Rangkuti (2008:19) menyatakan bahwa analisis SWOT didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strenghts*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, startegi dan kebijakan. Dengan itu perencana strategi harus menganalisis faktor strategis seperti kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam kondisi yang ada saat ini. Hal tersebut disebut dengan analisis situasi. Model populer untuk analisis situasi adalah analisis SWOT. SWOT sendiri adalah singkatan dari lingkungan internal *strenghts* dan *weakness* serta lingkungan eksternal meliputi *opportunities* dan *threats* yang dihadapi dalam dunia bisnis.

Adapun model analisis SWOT digambarkan pada 2.3 dibawah ini.

Sumber: Rangkuti (2018:19)



Gambar 2.3 Analisis SWOT

Adapun penjelasan analisis SWOT dari setiap kuadran sebagai berikut

(Rangkuti, 2008:20):

- Kuadran I: Situasi yang sangat menguntungkan. Perusahaan memiliki peluang dan kekuatan sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif.
- Kuadran II: Berbagai ancaman dihadapi namun perusahaan masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi divesifikasi (produk atau pasar).
- Kuadran III: Perusahaan menghadapi peluang pasar yang sangat besar tetapi dilain pihak, akan menghadapi beberapa kelemahan internal. Fokus strategi perusahaan ini adalah meminimalkan masalah masalah internal perusahaan sehingga dapat merebut peluang pasar yang lebih baik.
- Kuadran IV: Situasi yang sangat baik menguntungkan, perusahaan akan menghadapi berbagai ancaman dan kelemahan internal.

## 6. Strategi

### 1. Pengertian Strategi

Strategi adalah cara dan alat yang digunakan untuk mencapai tujuan akhir (sasaran atau *objective*). Strategi harus mampu membuat semua bagian dari suatu organisasi yang luas menjadi satu, terpadu untuk mencapai

tujuan akhir (Rivai, 2015:9). Definisi strategi mengandung dua komponen yaitu: *Future Intentions* atau tujuan jangka panjang dan *competitive advantage* atau keunggulan bersaing. Secara sederhana, kedua hal tersebut dinyatakan dalam sebuah definisi singkat oleh Michael Porter dari Harvard sebagai sebuah kombinasi akhir yang ingin dicapai perusahaan dan bagaimana untuk mencapai tujuan akhir (Dirgantoro, 2001:6).

Menurut Jauch (1993:12) strategi adalah rencana yang disatukan, menyeluruh dan terpadu yang mengaitkan keunggulan strategi perusahaan dengan tantangan lingkungan dan yang dirancang untuk memastikan bahwa tujuan utama perusahaan dapat dicapai melalui pelaksanaan yang tepat oleh perusahaan. Strategi ialah rencana yang disatukan: stragegi mengikat semua bagian perusahaan menjadi satu. Strategi itu menyeluruh: strategi meliputi semua aspek pentik perusahaan. Strategi itu terpadu: semua bagian rencana serasi satu sama lain dan berseduaian.

Menurut (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2019) strategi merupakan:

- a. Ilmu dan seni menggunakan semua sumber daya bangsa untuk melaksanakan kebijaksanaan tertentu dalam perang dan damai;
- b. Ilmu dan seni memimpin bala tentara untuk menghadapi musuh dalam perang, dalam kondisi yang menguntungkan;
- c. Rencana yang cermat mengenai kegiatan untuk mencapai sasaran khusus;

d. Tempat yang baik menurut siasat perang.

Dari beberapa pendapat tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian strategi adalah suatu hal yang dilakukan perusahaan atau organisasi untuk mencapai suatu tujuan atau visi misi yang telah ditetapkan dan direncanakan. Organisasi dapat disebut pemerintah daerah yang menerapkan visi misi rencana strategis.

## 2. Manajemen Strategi

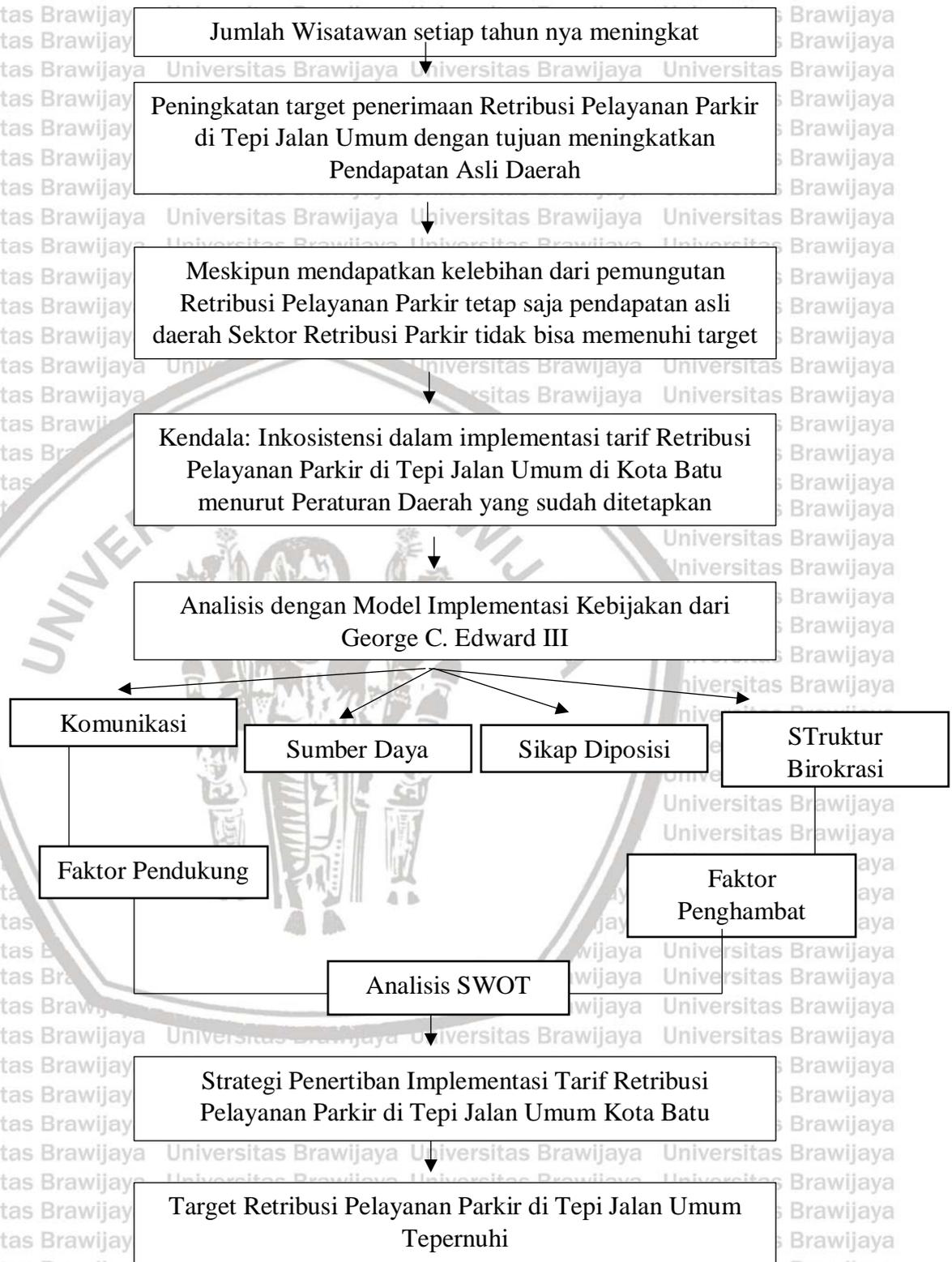
Pengertian manajemen strategi menurut Para Ahli:

- a) Menurut Rivai (2015:3), Manajemen strategi ialah seni dan ilmu menyusun, melaksanakan, dan menilai keputusan-keputusan lintas fungsi dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.
- b) Menurut Dirgantoro (2001:9), Manajemen strategi adalah usaha untuk mengembangkan kekuatan yang ada di perusahaan untuk menggunakan atau menangkap peluang bisnis yang muncul guna mencapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan sesuai misi yang telah ditentukan.
- c) Menurut Yunus (2016:5), Manajemen strategi merupakan proses atau rangkaian pengambilan keputusan yang bersifat mendasar dan menyeluruh, disertai penetapan cara melaksanakannya, yang dibuat oleh pimpinan dan diimplementasikan oleh seluruh jajaran di dalam suatu organisasi, untuk mencapai tujuan.

Dari paparan pengertian menurut para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen strategi merupakan bentuk perencanaan berskala besar yang mencakup seluruh komponen di dalam organisasi yang disebut rencana strategis pada program kerja dan proyek tahunan. Selain itu, manajemen strategi merupakan proses pengambilan keputusan yang bertujuan dalam pengembangan strategi yang efektif.



## 7. Kerangka Pemikiran



Sumber: Data Diolah Peneliti, 2019

**Gambar 2 4 Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran disusun dengan tujuan agar penelitian yang dilakukan dapat lebih mudah dipahami. Berdasarkan gambar diatas dapat dijelaskan bahwa semakin meningkatnya jumlah wisatawan mengakibatkan naiknya target Penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu juga semakin meningkat. Meskipun meningkatnya wisatawan yang tinggi, namun dari sektor ini masih belum bisa menunjukkan hasil yang optimal dan memenuhi target yang telah di tetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Batu. Tujuan yang akan di capai dalam peningkatan target penerimaan dalam sektor retribusi parkir adalah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Untuk mencapai target yang telah ditetapkan maka pemerintah berpedoman pada kebijakan yang mengatur pelaksanaan pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu diatur lebih lanjut di dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Namun, dalam pelaksanaannya masih terdapat kendala yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Kendala yang terjadi yaitu adanya inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu. Adanya faktor kendala yang menjadi faktor penghambat dalam implementasi kebijakan, maka diperlukan suatu pengkajian lebih lanjut untuk menganalisis Inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan model implementasi kebijakan.

Model Implementasi kebijakan yang digunakan adalah model yang dikembangkan oleh George C. Edward III. Indikator yang digunakan untuk

mengetahui keberhasilan suatu implementasi kebijakan yaitu, komunikasi, sumber daya, disposisi atau tingkah laku dan struktur birokrasi. Analisis terhadap faktor pendukung dan faktor penghambat yang mempengaruhi Inkonsistensi implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum juga diperlukan untuk mencari solusi terkait permasalahan yang terjadi. Dalam menganalisis faktor penghambat dan faktor pendukung menggunakan Analisis SWOT. Dengan demikian maka diharapkan kedepannya inkonsistensi implementasi Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu dapat berjalan lebih baik sehingga tujuan yang diharapkan menjadi terpenuhi.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa saja yang dialami oleh subyek peneliti misalnya perilaku, motivasi, persepsi, dan tindakan (Moleong, 2016). Adapun tujuan menggunakan metode deskriptif ini bertujuan untuk mencari landasan teoritis, sehingga diperoleh pemahaman yang lebih mendalam dan menyeluruh atas permasalahan yang diteliti. Pemahaman dalam hal ini, peneliti akan menggali sejumlah informasi dari narasumber. Informasi tersebut akan digunakan untuk menguji dan menganalisis permasalahan dalam penelitian ini. Jenis penelitian deskriptif bersifat menggambarkan objek yang diteliti dengan keadaan sesuai fakta secara sistematis dan karakteristik dari subjek dan objek yang diteliti secara tepat dan sesuai dengan apa yang ada di tempat kejadian.

Berdasarkan pendapat di atas maka peneliti beranggapan bahwa penggunaan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif merupakan metode yang paling tepat untuk merangkap permasalahan secara menyeluruh dan sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian. Metode deskriptif adalah sesuatu metode dalam meneliti suatu kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, ataupun suatu peristiwa di masa sekarang, serta tata cara yang berlaku di masyarakat yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena.

## B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan langkah awal yang sudah harus ditentukan peneliti terkait hal yang akan diteliti. Sebuah fokus penelitian dalam penulisan skripsi penting dilakukan supaya alur penulisan memiliki acuan dan batasan dalam mendeskripsikan hasil perumusan masalah yang telah dibuat. Menurut Moleong (2016: 94) fokus penelitian memiliki dua tujuan, yaitu membatasi subjek penelitian yang akan diteliti dan menentukan kriteria yang dapat dimasukan atau yang seharusnya dikeluarkan dari informasi yang diperoleh di lapangan. Adapun fokus penelitian yang ditetapkan peneliti dalam penelitian ini adalah:

1. Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 dan Implementasi Kebijakan berdasarkan Teori dari George C. Edward III.
2. Strategi dari Pemerintah setempat mengenai bagaimana penertiban implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.
3. Faktor Pendukung dan Penghambat yang mempengaruhi dalam melaksanakan penertiban implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.

## C. Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat peneliti untuk mendapatkan sumber data yang berkaitan dengan penelitian. Lokasi penelitian untuk memperoleh data primer.

Penetapan lokasi penelitian dalam penelitian kualitatif sangat penting, karena dengan ditetapkannya lokasi penelitian berarti objek dan tujuan penelitian sudah ditetapkan. Sementara situs penelitian adalah suatu tempat dimana peneliti

menangkap keadaan yang sebenarnya dari objek yang akan diteliti untuk memperoleh data dan informasi yang diperlukan.

Peneliti dalam hal ini melakukan pengambilan data dan melakukan penelitian bertempat pada Dinas Perhubungan Kota Batu yang terletak di Jalan Panglima Sudirman No. 117 Kota Batu Jawa Timur sebagai lokasi dan situs penelitian. Pemilihan tersebut di latarbelakangi dengan permasalahan retribusi parkir yang paling kompleks terjadi di Kota Batu dan subur data yang diperlukan peneliti terkait data retribusi parkir terdapat pada Dinas Perhubungan.

#### **D. Sumber Data**

Kelengkapan dalam sebuah penulisan skripsi sangat ditunjang dengan data-data yang relevan dan sesuai dengan hasil yang di kehendaki oleh peneliti. Sumber data dalam penelitian metode kualitatif ini, peneliti menggunakan jenis data primer dan data sekunder, sebagai berikut:

##### **1. Data Primer**

Menurut Sugiyono (2017:225) mengatakan bahwa “data primer adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung”. Sumber data primer merupakan kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai (Moleong, 2016:157).

Data primer pada penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan narasumber antara lain:

- a. Kepala Sesi Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu
- b. Tukang Parkir di sekitar Kota Batu
- c. Pengguna Jasa Parkir di sekitar Kota Batu
- d. Akademisi Hukum



## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data-data tidak langsung yang diperoleh dari dokumen-dokumen dan literatur-literatur (Sugiyono, 2017:225). Data ini merupakan data pendukung bagi penelitian dan tidak perlu diolah lagi.

Penelitian ini data sekunder dapat berupa:

- a. Peraturan Perundang-Undangan
- b. Peraturan Daerah Kota Batu
- c. Peraturan Walikota Kota Batu
- d. Dokumen dan Arsip Dinas Perhubungan Kota Batu.

## E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data yang diperlukan seperti yang dijelaskan sebelumnya, diperlukan sebuah teknik untuk mendapatkan data tersebut.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

### 1. Wawancara (*Interview*)

Wawancara merupakan kegiatan untuk memperoleh informasi secara lengkap untuk memperoleh informasi mengenai tema yang akan dilakukan dalam penelitian. Wawancara sebagai suatu proses komunikasi atau interaksi untuk mengumpulkan informasi dengan tanya jawab antara peneliti dengan narasumber atau subjek penelitian (Emzir, 2010:50). Menurut Sugiyono (2012:317) wawancara sebagai teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam.

Sugiyono (2017:233) menambahkan bahwa tujuan dari wawancara semi-struktur adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak sebagai informan memberikan pendapat dan ide-idenya atas suatu permasalahan. Pengumpulan data yang dilakukan peneliti melalui suatu wawancara yaitu untuk mengumpulkan informasi mengenai faktor penghambat apa saja yang mempengaruhi terjadinya inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu. Alasan peneliti menggunakan wawancara semi setruktur untuk mendapatkan informasi lebih mendalam terkait faktor apa saja yang menjadi penghambat dan strategi apa yang akan digunakan untuk lebih efisien dan tertib dalam melakukan implementasi tarif yang sesuai dengan Peraturan Daerah yang sudah disusun tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, namun tetap berpedoman pada pedoman wawancara.

## 2. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah informasi yang berasal dari catatan penting baik dari lembaga atau organisasi maupun perorangan. Menurut Sugiyono (2017:240), menjelaskan bahwa dokumentasi menjadi pelengkap dalam penelitian kualitatif karena lebih kredibel atau dapat dipercaya apabila didukung oleh foto atau karya tulis akademik dan seni yang telah ada. Peneliti mengumpulkan sumber data yang diperoleh dari pihak yang bersangkutan berasal dari Dinas Perhubungan seperti data target dan realisasi pendapatan retribusi pelayanan parkir Kota Batu tahun 2015 hingga tahun 2018, Peraturan

Walikota Batu Nomor 82 Tahun 2016 serta Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

## **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian merupakan suatu alat yang digunakan peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah dan hasilnya lebih baik, dalam arti lebih cermat, lengkap, dan sistematis sehingga lebih mudah diolah (Arikunto, 2006:150). Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **1. Pedoman Wawancara**

Pedoman wawancara berfungsi untuk membantu peneliti melakukan interview dalam penelitian agar pembahasan yang muncul tidak keluar dari fokus penelitian. Menurut Emzir (2012:53) panduan atau pedoman wawancara harus terlebih dahulu membuat suatu rencana dengan mempertimbangkan informasi dan data yang akan kita inginkan dan pribadi dari setiap individu yang akan kita wawancarai. Wawancara dilakukan terhadap narasumber atau informan yang bisa dijadikan sebagai landasan dalam melakukan penelitian dan dapat menjawab permasalahan yang sesuai dengan judul penelitian, sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang baik.

### **2. Pedoman Dokumentasi**

Peneliti menggunakan pedoman dokumentasi sebagai instrumen penelitian berupa dokumen yang tersedia untuk mendukung kebutuhan data dalam penelitian.



### 3. Perangkat Penunjang

Perangkat penunjang adalah data dan alat-alat yang menunjang dan memberikan bukti bahwa peneliti telah melakukan wawancara kepada informan (Sugiyono, 2017:239). Pada penelitian ini perangkat penunjang tersebut berupa *handphone*, buku catatan dan laptop.

### G. Metode Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu (Sugiyono, 2017:246). Analisis data menurut Bogdan dan Taylor (1975) dalam Moleong (2016:103) mendefinisikan analisis data sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menentukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu.

Miles dan Huberman (1984) mengatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus-menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Penelitian ini menggunakan metode analisis data menurut Miles dan Huberman model interaktif dikarenakan sesuai dengan tujuan penelitian untuk mengetahui faktor apa saja yang faktor yang menyebabkan inkosistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu yang sudah ditetapkan dan menganalisis apa solusi yang bisa diberikan untuk menertibkan implementasi tarif dari sektor Retribusi Daerah khususnya Retribusi Pelayanan

Parkir di Tepi Jalan Umum. Apabila jawaban yang disampaikan oleh narasumber setelah dianalisis dirasa kurang memuaskan, maka peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi sampai tahap tertentu sehingga diperoleh data yang lebih kredibel (Sugiyono, 2017:246). Berikut adalah komponen analisis datanya.

### 1. Pengumpulan Data (*data collection*)

Peneliti mencari informasi dan data yang dibutuhkan untuk penelitian ini dari beberapa sumber. Saat melakukan pengumpulan data, peneliti harus terjun langsung kelapangan tanpa diwakilkan oleh siapapun. Peneliti melakukan pengumpulan data berupa hasil wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan. Peneliti melakukan pengumpulan data dari wawancara di Dinas Perhubungan Kota Batu dengan beberapa narasumber yang telah disebutkan diatas.

### 2. Reduksi Data (*data reduction*)

Adalah merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal yang penting, dicari tema dan polanya dari informasi yang telah dikumpulkan. Peneliti nantinya akan mengurangi informasi yang sekiranya tidak dibutuhkan atau tidak diperlukan yang bersumber dari hasil wawancara. Setelah wawancara, peneliti akan memilah-milah informasi yang penting dan menunjang penelitian agar tidak keluar dari fokus penelitian.

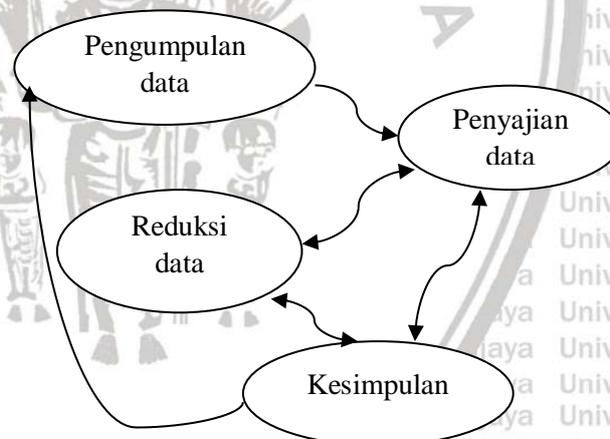
### 3. Penyajian Data (*data display*)

Adalah bentuk peneliti dalam menyampaikan hasil penelitian. Data kualitatif biasanya disampaikan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar

kategori, flowchart, dan sejenisnya. Peneliti nantinya akan membuat sajian data dari informasi yang sudah direduksi, apabila pada tahap ini dirasa sajian data yang dibuat kurang valid, maka peneliti dapat kembali ke tahap reduksi data maupun kembali ke tahap pengumpulan data.

#### 4. Kesimpulan (*conclusion*)

Adalah hasil akhir dari penelitian dengan bukti-bukti mendukung yang kuat. Kesimpulan akhir mungkin akan terlihat sampai pada pengumpulan data itu benar-benar selesai, sesuai dengan catatan dari lapangan, penyimpanan data, metode-metode, serta kecanggihan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data. Ditahap ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh dan telah dianalisa.



Sumber: Miles dan Huberman (1984) dalam Sugiyono (2017:247)

**Gambar 3.1 Tahap-Tahap Analisis Data (Interaktif Model)**

## H. Keabsahan Data Penelitian

Keabsahan data dilakukan untuk membuktikan apakah penelitian yang dilakukan benar-benar merupakan penelitian ilmiah sekaligus untuk menguji data yang diperoleh (Moleong, 2016). Triangulasi adalah teknik pengumpulan data yang menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada (Yusuf 2017:395). Ada beberapa macam triangulasi yang dilakukan untuk penelitian. Penelitian ini menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Menurut Ahmadi (2016:267) triangulasi sumber merupakan data yang diperoleh kemudian dicek kembali pada sumber yang sama dalam waktu yang berbeda, atau dicek dengan menggunakan sumber yang berbeda.

Untuk mengecek keabsahan data peneliti akan melakukan dua jenis triangulasi yaitu:

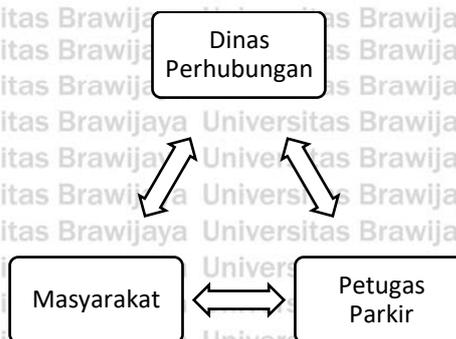
### 1. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber adalah pengumpulan data dengan satu teknik yang sama kepada sumber yang berbeda-beda (Sugiyono, 2017:274). Menurut Sugiyono (2017:274) pengujian ini dilakukan dengan mengecek data yang telah diperoleh dari beberapa sumber, sehingga bersifat objektif. Perolehan data tersebut selanjutnya akan dilakukan melalui member check oleh peneliti untuk menghasilkan suatu kesimpulan dan didukung oleh bahan referensi atau data pendukung. Penggunaan sumber yang banyak untuk triangulasi dapat dilakukan dengan mencari sumber yang lebih banyak dan berbeda dalam informasi yang sama.

Pengecekan sumber yang dilakukan dengan cara wawancara dengan narasumber yang berbeda yaitu Dinas Perhubungan, masyarakat dan juga Petugas Parkir. Alasan peneliti memilih Dinas Perhubungan Kota Batu sebagai instansi yang mempunyai tugas dalam pengelolaan dan kegiatan dalam bidang perpajakan khususnya retribusi juga mempunyai wewenang dalam pengelolaan retribusi parkir.

Peneliti memilih petugas parkir dan masyarakat menjadi narasumber karena petugas parkir merupakan pihak yang melakukan pemungutan retribusi parkir dan masyarakat merupakan objek sasaran pemungutan retribusi parkir. Data yang diperoleh dari narasumber akan di deskripsikan, dikategorikan menurut perbedaan dan persamaannya sehingga memperoleh hasil yang selanjutnya peneliti akan melakukan *check* dengan ke tiga narasumber tersebut.

Peneliti mendapatkan data dari beberapa sumber yang berbeda yaitu, Dinas Perhubungan, masyarakat dan petugas parkir. Peneliti akan menyesuaikan data hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan dengan keadaan di objek lapangan berdasarkan wawancara dengan petugas parkir dan masyarakat sekitar. Penggunaan triangulasi sumber bertujuan untuk data yang diperoleh peneliti melalui hasil wawancara kepada para narasumber dapat dipertanggungjawabkan keabsahannya. Penggunaan triangulasi sumber juga memiliki tujuan agar data yang didapat lebih akurat sesuai dengan hasil yang diinginkan peneliti sehingga mempermudah peneliti dalam melakukan pengelolaan data. Berdasarkan penjelasan sumber, triangulasi sumber yang dilakukan peneliti sebagai berikut:



Sumber: Data yang diolah peneliti (2019)

**Gambar 3.2 Triangulasi Sumber**

## 2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda (Sugiyono, 2016:274). Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti dengan melakukan wawancara kepada narasumber yang berbeda, kemudian melakukan dokumentasi dalam bentuk tertulis maupun tidak tertulis untuk mengetahui fakta di lapangan seperti foto kegiatan penelitian, perhitungan hasil retribusi, dan data target prosentase realisasi retribusi parkir dan terkait struktur birokrasi dan SOP pengelolaan parkir.

Selanjutnya peneliti menggunakan bahan referensi berupa buku dan peraturan perundang undangan untuk membandingkan hasil yang diperoleh. Apabila dengan dua teknik ini menghasilkan data yang berbeda-beda, maka penulis melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan untuk memastikan data mana yang dianggap benar dan menghasilkan kesimpulan yang diinginkan.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Batu merupakan salah satu kota admistartif berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2001. Kota Batu terletak di kaki gunung Paderman yang letaknya 700-1100 m di atas permukaan laut. Secara astronomi, Kota Batu terlihat berada pada posisi  $7^{\circ} 55' 20''$ -  $7^{\circ} 57' 20''$  Bujur Timur,  $115^{\circ} 17' 0''$ -  $118^{\circ} 19' 0''$  Lintang Selatan.<sup>47</sup> Sedangkan batas wilayah kota Batu, meliputi:

- Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan.
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Dau, Kabupaten Malang
- Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Pujon, Kabupaten Malang.
- Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Karang Ploso, Kabupaten Malang.

Kota Batu terbagi habis menjadi 3 kecamatan, 24 desa /kelurahan, 231 RW dan 1.092 RT. Dilihat komposisi jumlah desa/kelurahan, Kecamatan Bumiaji memiliki jumlah desa/kelurahan terbanyak yaitu masing-masing 9 desa/kelurahan. Banyaknya jumlah desa/kelurahan yang dimiliki tidak otomatis menjadi daerah dengan jumlah RW dan RT terbanyak pula. Terbukti jumlah RW dan RT terbanyak di Kecamatan Batu yaitu masing-masing 91 RW dan 427 RT.

Berikutnya Kecamatan Bumiaji 81 RW dan 426 RT dan sisanya berada di Kecamatan Junrejo. Dalam komponen sumber ekonomi Kota Batu, penyumbang terbesar dalam data PDRB yaitu sub sektor Penyediaan Akomodasi makanan dan minuman, Jasa perusahaan dan jasa lainnya menempati ranking tertinggi sebagai penopang laju pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Berlaku, yakni sebesar Rp. 3.181.724,10. Hal ini sesuai dengan ikon Kota Batu yang menempatkan pariwisata sebagai potensi unggulan daerah yang diharapkan mampu mendukung perkembangan sektor-sektor lain. Sebagai daerah tujuan wisatawan, Kota Batu memakai skema multi player effect yang ditimbulkan oleh pariwisata terhadap PDRB cukup besar, karena belanja wisatawan akan meningkatkan pendapatan daerah.

## **2. Gambaran Umum Situs Penelitian**

### **a. Gambaran Umum Dinas Perhubungan**

Dinas Perhubungan merupakan perangkat daerah yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Sejak diberlakukannya otonomi daerah, organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu merupakan penggabungan dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah (DLLAJD) dan Dinas Terminal Kota Batu. Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas yang dalam menjalankan tugas dan fungsinya berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Kantor Dinas Perhubungan Kota Batu terletak di Jalan Panglima Sudirman Nomor 507 Kota Batu. Aturan yang mengatur mengenai kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan tertuang dalam Peraturan

Walikota Nomor 83 Tahun 2016. Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang perhubungan.



Sumber: twitter @dishubkotabatu

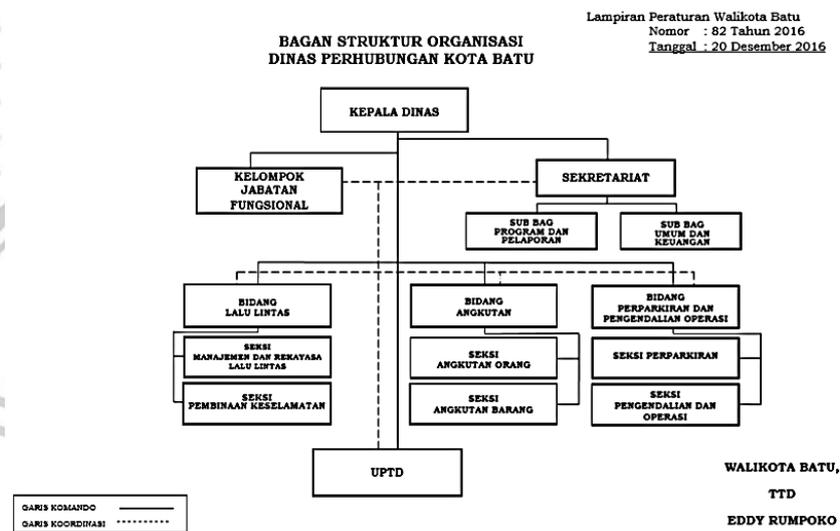
#### Gambar 4.1 Logo Dinas Perhubungan Kota Batu

Dinas Perhubungan mempunyai visi dan misi dalam menjalankan tugas dan fungsinya. Visi Dinas Perhubungan adalah “Terwujudnya Sistem Transportasi yang Handal dan Terintegrasi”. Misi Dinas Perhubungan adalah “Meningkatkan Kualitas Sistem Transportasi yang Aman, Nyaman, Tertib, dan Terkendali”.



## b. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu dipimpin oleh Kepala Dinas yang dibantu oleh Sekretaris Dinas. Dinas Perhubungan Kota Batu terdiri dari beberapa bidang yaitu bidang lalu lintas, bidang angkutan dan terminal dan bidang perparkiran dan pengendalian operasi. Setiap bidang dipimpin oleh Kepala Bidang.



Sumber: Arsip Dinas Perhubungan Kota Batu, diolah oleh peneliti (2020)

**Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu**

## c. Tugas Pokok dan Fungsi Bidang Perparkiran dan Pengendalian Dan Operasi Dinas Perhubungan

Bidang perparkiran dan pengendalian operasi dipimpin oleh Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugas dan fungsinya berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 82 Tahun 2016 bidang perparkiran dan pengendalian operasi mempunyai tugas membantu Kepala Dinas melaksanakan pengelolaan

program dan kegiatan di bidang perparkiran dan pengendalian operasi. Untuk melaksanakan tugasnya bidang perparkiran dan pengendalian operasi menyelenggarakan fungsi:

- a. perencanaan program bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas;
- b. perumusan rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas;
- c. penyusunan standar operasional prosedur bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas;
- d. pengendalian data informasi bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas;
- e. penyusunan pedoman teknis operasional kegiatan bidang perparkiran dan pengendalian operasi;
- f. pembinaan penyusunan pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir;
- g. pengkajian permohonan ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum di jalan Daerah;
- h. pengendalian teknis operasional perparkiran;
- i. pengendalian teknis operasional pengaturan lalu lintas jalan;
- j. pengendalian penggunaan jalan di luar kepentingan lalu lintas;
- k. pengawasan teknis pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan;
- l. pembinaan teknis perparkiran dan pengendalian operasional lalu lintas;
- m. pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; dan
- n. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Untuk melakukan tugas dan fungsinya, seksi perparkiran mempunyai tugas:

- a. menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan;

- b menyusun rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran;
- c menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi;
- d menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang perparkiran;
- e melakukan pendataan dan pemetaan informasi perparkiran;
- f melaksanakan pengaturan operasional kegiatan perparkiran;
- g melaksanakan pengelolaan tempat parkir;
- h melaksanakan pemungutan, pengadministrasian, dan penyetoran;
- i melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan tugas operasional pengelolaan parkir;
- j melakukan pendataan dan pemetaan fasilitas parkir;
- k menyiapkan bahan rekomendasi ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum;
- l melaksanakan penagihan retribusi parkir;
- m mengelola penerimaan retribusi parkir;
- n melakukan pembinaan teknis juru parkir;
- o menyusun pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir;
- p melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan seksi; dan
- q melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

## B. Penyajian Data

Penyajian data memuat hasil penelitian yang disajikan berdasarkan temuan di lapangan saat dilakukannya penelitian. Hasil temuan pada saat penelitian disajikan sesuai dengan rumusan masalah dan fokus penelitian. Peneliti memfokuskan pada inkonsistensi implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum beserta faktor yang mendukung dan faktor yang menghambat selama pelaksanaannya. Adapun penyajian data penelitian adalah sebagai berikut:

### 1. Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

#### Kota Batu

Secara sederhana, implementasi kebijakan dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan (Agustino, 2017:126). Menurut Edward III, terdapat empat variabel yang menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan antara lain:

#### a) Komunikasi antar Pelaksana Kebijakan

Menurut Edwards III dalam Agustino (2017:121) komunikasi antar pelaksana kebijakan merupakan aspek pertama dalam mengukur implementasi suatu peraturan. Salah satu faktor yang mempengaruhi kelancaran implementasi kebijakan adalah komunikasi yang baik antar pelaksana kebijakan. Menurut Edward III dalam mengukur keberhasilan komunikasi ada tiga indikator yaitu :

#### 1) Transmisi

Transmisi merupakan salah satu indikator pertama dalam komunikasi pelaksanaan kebijakan yang memuat penyaluran informasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan kepada target atau sasaran kebijakan. Peraturan terkait Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Lalu peraturan tersebut ditransmisikan ke daerah-daerah dalam bentuk Peraturan Daerah. Peraturan yang mengatur mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu tertuang pada Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2008 tentang Retribusi Jasa Umum dan didukung dengan peraturan yang terkait yaitu Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang pengelolaan parkir. Hal tersebut didukung dengan penjelasan yang disampaikan Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Sekarang masih mengacu dari PERDA yang sudah ada yaitu PERDA No 10 Tahun untuk pengelolannya selama ini sifatnya masih tarik ulur karena dari PERDA yang sudah ada yang kemarin ternyata masih timbul permasalahan- permasalahan yang muncul yang melibatkan anggota legislatif yang mungkin anda juga tau di berita berita juga ada sehingga menjadi tarik ulur sehingga belum bisa dikondisikan untuk mengeluarkan PERDA yang baru dan lebih khusus pengaturanya”.

(Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Pembuatan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan usulan aspirasi masyarakat terhadap kondisi dan permasalahan yang terjadi di lapangan. Dilihat dari apa yang terjadi di lapangan dan dari perhitungan setiap tahun nya di sektor retribusi parkir, tidak memenuhi target yang sudah ditentukan. Dinas Perhubungan

sebagai lembaga eksekutif dengan berbagai pembahasan, lalu diteruskan kepada lembaga legislatif untuk disempurnakan dan disetujui. Hal tersebut seperti kutipan hasil wawancara dengan Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Dengan pergerakan perekonomian yang terus menerus bergerak, masyarakat pada umumnya pasti berpikiran dengan adanya pergerakan ekonomi pasti ada sebuah peningkatan PAD sehingga masyarakat sudah selayaknya untuk dilakukan kajian lebih lanjut. Jadi usulan tersebut juga di tangguh dulu oleh Dishub sendiri. Untuk memutuskan melakukan kajian tersebut nantinya ditentukan oleh pemenang tender yang nantinya akan didanai oleh pemerintah. Setelah dilakukan kajian pada waktu tahun 2018 oleh rekan dari Universitas Brawijaya dan kajian tersebut juga mengkaji mengenai sudah layak kah mengganti tarif yang berlaku di PERDA dan permasalahan yang lainnya. Sebagaimana contoh yang di tarif yang berada di PERDA masih dengan tarif Rp. 1000,- untuk kendaraan roda dua dan Rp. 2000,- untuk kendaraan roda empat. Itu yang bersifat tarif parkir umum bukan insidentil. Insidentil itu sifatnya tidak tetap mbak, jadi sesuai dengan ijin dan prosedur yang sudah diterapkan”.

(Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Setelah peraturan disahkan oleh lembaga legislatif kemudian Dinas Perhubungan menyalurkan terkait informasi tersebut kepada koordinator parkir dengan melalui pembinaan. Lalu koordinator parkir mengkoordinir kepada petugas parkir wilayahnya sebagai pelaksana kebijakan di lapangan. Dinas Perhubungan juga menyampaikan informasi kepada masyarakat sebagai saran kebijakan yang dipungut retribusi. Penyaluran informasi kepada masyarakat dari media cetak dapat dilihat dari pemasangan tarif pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi

Jalan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 di beberapa tempat wilayah parkir. Hal tersebut sudah sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh Bapak Bambang sebagai Kepala Seksi Perpakiran:

“Waktu penyampaian informasi terkait dengan pembinaan langsung di sampaikan kepada koordinator parkir lalu koordinator menyampaikan ke petugas parkir di wilayahnya. Setiap bulan nya diadakan pembinaan dan setiap harinya juga ada penertiban”.

(Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Aturan terkait Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sudah diterima oleh petugas parkir sebagai pelaksana pemungut Retribusi Parkir. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari Bapak Agus yang bertugas di wilayah Parkir di depan Ayam Bakar Wong Solo:

“Iya mbak, setiap bulannya dilakukan pembinaan. Dan penertiban juga kalau ada petugas-petugas parkir liar”

(Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Namun di pernyataan lain Bapak Agus terkait dengan pembinaan:

“Dishub juga beberapa bulan sekali ngasih karcis parkir, tetapi kalau untuk pelatihan parkir yang benar atau bagaimana bagaimananya terkadang belum begitu jelas untuk di terapkan”.

(Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Hal ini dapat dimengerti bahwa penjelasan pembinaan oleh Dinas Perhubungan sendiri masih belum jelas penyampaiannya kepada petugas parkir yang bertugas. Pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan

membahas mengenai aturan dalam perparkiran yang berkaitan dengan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum maupun tanggung jawab petugas parkir. Pembinaan sendiri dilakukan secara berkala setiap bulannya.

Selain petugas parkir, informasi terkait Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum perlu juga diterima oleh masyarakat sebagai sasaran kebijakan pemungutan Retribusi. Hal itu tersebut diungkapkan oleh Saudari Annisa sebagai pengguna layanan parkir:

“Kalau informasinya seharusnya di Lapangan dan di PERDA semestinya tarif yang berlaku juga harus sama ya. Disini palang tarif parkirnya pun masih ada yang di tutupi sama kresek, tapi saya tau sebenarnya tarif yang di palang tarif itu berapa, tetapi saya juga terkadang masih di pungut dengan tarif yang berbeda dan tidak diberi karcis parkir yang resmi”. (Wawancara dilakukan pada Jum’at, 10 Januari 2020)

Menurut keterangan yang disajaikan diatas, proses pembuatan kebijakan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum didahului dengan dari proses usulan masyarakat lalu ditampung dan dilakukan pengkajian dengan Dinas Perhubungan dengan lembaga legislatif untuk pertimbangan lebih lanjut. Hasil yang nanti akan disetujui akan di informasikan oleh Dinas Perhubungan kepada petugas parkir selaku pelaksana kebijakan melalui pembinaan. Koordinator parkir menyampaikan informasi tersebut kepada petugas parkir di wilayahnya. Dinas Perhubungan juga menginformasikan kepada masyarakat sebagai sasaran pemungutan bisa melalui media elektronik maupun media cetak.

## 2) Konsistensi

Konsistensi merupakan suatu tindakan yang dilakukan secara terus menerus untuk mencapai suatu tujuan. Dalam menyampaikan perintah dalam pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dilakukan melalui pembinaan yang dilakukan secara konsisten kepada koordinator parkir. Pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dilakukan teratur setiap bulannya. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Dari Dishub sendiri secara berkala setiap bulan nya memberikan pembinaan secara masal kepada petugas parkir di Kota Batu dan dilakukan secara rutin. Jadi, pembinaan dan pelatihan sifatnya kontinu mbak untuk kedinasan mau gak mau secara rutin yaitu dilakukan serentak melakukan pembinaan di berbagai titik”. (Wawancara dilakukan hari Rabu, 04 Desember 2019)

Pernyataan tersebut juga didukung oleh Bapak Soleh selaku petugas parkir di parkiran Alun-Alun Kota Batu bahwa Dinas Perhubungan melakukan pembinaan secara teratur setiap bulan nya dengan pernyataan berikut:

“Memang benar kok mbak kalau ada pembinaan setiap bulannya, tapi memang cuman di beberapa titik saja setahu saya. Kalau urusan setoran, itu juga urusan dishub sama Koordinator saya”. (Wawancara dilakukan pada Selasa 17 Desember 2019)

Berdasarkan keterangan yang dijelaskan dalam indikator konsistensi bahwa diperlukan pemberian perintah secara konsisten kepada petugas parkir maupun koordinator parkir melalui pembinaan.

## 3) Kejelasan

Komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas sehingga tidak menimbulkan pertanyaan. Dalam Peraturan Daerah mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum membutuhkan kejelasan informasi terkait kebijakan di antara lainnya yaitu subjek dan objeknya. Subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yaitu pengguna layanan parkir yang mempunyai kewajiban membayar retribusi. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Saya berharap masyarakat juga jeli dengan menggunakan jasa parkir, dikarenakan banyak yang beranggapan bahwa parkir merupakan urusan Dishub. Sebenarnya tidak seperti itu, karena perparkiran itu ada 2 jenis yaitu ranahnya parkir yang dihandle oleh Dispenda dan Retribusinya di olah oleh Dishub. Tapi pada aslinya, masyarakat kurang memahami itu, dan memang hanya tau kewajiban nya untuk membayar parkir”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Dalam penjelasan mengenai subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sudah jelas diterima oleh petugas parkir sendiri. Hal ini dapat dilihat bahwa petugas parkir sudah memahami tentang Subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yaitu masyarakat yang menggunakan jasa parkir, seperti disampaikan oleh Bapak Agus selaku petugas parkir di depan Ayam Bakar Wong Solo:

“Ya mbak, saya tahu kalau yang dipungut retribusi parkir itu ya pengguna jasa parkir nya”. (Wawancara dilakukan pada Selasa, 17 Desember 2019)

Saudari Annisa sebagai pengguna parkir juga membenarkan bahwa telah dipungut retribusi parkir ketika menggunakan layanan parkir:

“Pengguna jasa parkir kaya saya ini kan mbak? Iya saya tau kewajiban nya ya bayar parkirnya, itu yang dipungut sama bapak tukang parkirnya”. (Wawancara dilakukan pada Jum’at 10 Januari 2020)

Selain kejelasan informasi dalam subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, kejelasan mengenai informasi mengenai objek juga diperlukan. Untuk penentuan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dimulai pengajuan dari masyarakat yang ingin mengelola tempat parkir. Selanjutnya pihak dari Dinas Perhubungan melakukan kajian terhadap tempat parkir dengan berbagai pertimbangan yang diperlukan. Jika sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku maka diterbitkan surat penunjukan. Objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum meliputi fasilitas umum termasuk tempat parkir yang berada di pinggir jalan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Pertama tama dengan berproses juga sama masyarakat yang mengajukan untuk pengelolaan tempat parkir dengan seijin pemilik usaha, dan kalau itupun tidak ada pemilik usaha tapi parkirnya di punggung jalan bagaimanapun tim dari Dishub yang nantinya akan memantau disitu. Nanti muncul kajian yang isinya tentang kegiatan pengelolaan parkir disitu mengganggu kegiatan masyarakat atau tidak. Lalu yang kedua, kewajiban pengelola parkir itu yang harus diperhatikan dan di penuhi. Jadi nanti muncul hak dan kewajiban dari petugas parkir. Yang ketiga nanti akan diberikan surat penunjukan. Tidak hanya di tepi jalan umum melainkan juga fasilitas umum itu sudah terjangkau secara keseluruhan karena pemerintah saat ini masih belum menyediakan tempat khusus parkir sehingga tidak ada retribusi tempat parkir khusus”. (Wawancara dilakukan pada Rabu, 04 Desember 2019)

Kejelasan informasi dalam penetapan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dipahami oleh masyarakat pengguna jasa parkir. Hal ini didukung dengan pernyataan Saudari Annisa yang mengaku bahwa telah dipungut retribusi di objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum seperti pada kutipan wawancara berikut:

“Yang saya tau mbak, kalau kayak objek parkir itu kayak yang dibahu jalan kan ya? Kaya yang di sekitar alun-alun, terus di depan bank jatim situ ya”. (Wawancara dilakukan pada Jumat, 10 Januari 2020)

Disamping itu dikarenakan belum adanya Peraturan Daerah yang jelas untuk mengatur hal khusus dalam perparkiran termasuk yang berkaitan dengan retribusi parkir. Pengenaan retribusi sendiri juga didasarkan adanya kebijakan bahwa yang mempunyai untuk melakukan pengelolaan parkir termasuk ijin dari Dinas Perhubungan maka muncul juga kewajiban dari pengelola parkir yang harus menyetor retribusi parkir ke Pemerintah Daerah. Berdasarkan dari paparan diatas mengenai kejelasan tersebut, kejelasan isi kebijakan terkait subjek maupun objek yang dipungut masih belum optimal. Kejelasan isi kebijakan dalam penetapan objek masih terkendala karena belum adanya Peraturan Daerah yang sudah diperbarui yang membahas lebih rinci mengenai acuan kebijakan yang baru dan sesuai dengan apa yang ada di lapangan, sehingga penentuan acuan kebijakan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan.

Menurut Pernyataan diatas bahwa pemberian perintah melalui pembinaan dan kajian lebih lanjut yang dilakukan Dinas Perhubungan telah dilakukan dengan baik meskipun masih ada kendala di kejelasan akan subjek dan objek nya di kondisi sekarang. Kesimpulan dari hasil penelitian pada variabel komunikasi disajikan pada tabel sebagai berikut:

**Tabel 4.1 Hasil Penelitian dari Variabel Komunikasi**

Variabel	Transmisi	Konsistensi	Kejelasan
<b>Dinas Perhubungan</b>	Selalu rutin menginformasikan	Konsistensi Pembinaan	Kejelasan aturan berkendala dikarenakan belum ada pembaruan PERDA
<b>Masyarakat</b>	Menerima informasi dengan baik	-	Mengetahui dengan jelas objek dan subjek pungutan retribusi
<b>Petugas Parkir</b>	Menerima dengan baik saat pembinaan, tapi belum untuk pelatihan parkir.	Menerima pembinaan dengan rutin setiap bulannya yang dilakukan oleh DISHUB	Mengetahui dengan jelas subjek dan objek pungutan retribusi parkir.

Sumber: Data diolah Peneliti, 2020

#### b) Sikap atau disposisi dari pelaksana kebijakan

Disposisi berkaitan dengan bagaimana sikap serta dukungan para pelaksana terhadap kebijakan yang dijalankan. Kecenderungan perilaku

atau karakteristik dari pelaksana kebijakan berperan penting dalam mewujudkan implementasi kebijakan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Untuk mewujudkan disposisi yang baik dari pelaksana kebijakan maka dapat dipenuhi melalui upaya-upaya yang dapat mendukung keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan antara lain efek disposisi, pengaturan birokrasi dan pemberian insentif seperti berikut:

1) Pengaturan Birokrasi

Pengaturan birokrasi merujuk pada penunjukkan atau pengangkatan staf dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas dan kompetensinya. Pengangkatan birokrat dapat direalisasikan melalui penempatan atau perekrutan. Adapun pengangkatan personil di Dinas Perhubungan melalui penempatan PNS sesuai dengan yang dibutuhkan sesuai dengan kualifikasi atau pertimbangan lain oleh dinas terkait. Untuk menjadi PNS pun juga melalui beberapa proses seleksi sehingga pegawai yang direkrut sesuai dengan kualifikasi yang diperlukan. Personil yang sudah ditempatkan di Dinas Perhubungan berupaya untuk mampu beradaptasi dengan baik dalam melaksanakan tugasnya terkait tugas di bidang parkir tentunya untuk mendapatkan disposisi yang baik dalam pelaksanaan suatu kebijakan yang telah dibuat oleh pemerintah. Untuk tenaga bantuan yang dibutuhkan oleh Dinas Perhubungan juga terdapat kualifikasi khusus yang nantinya dipertimbangkan sehingga mendapatkan personil yang sesuai dengan tupoksinya.

Sementara untuk menjadi petugas parkir tidak ada kualifikasi SDM

khusus yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Semua orang dapat mengajukan diri menjadi petugas parkir dengan memenuhi persyaratan administrasi yang dibutuhkan untuk pembuatan KTA antara lain foto, KTP, dan KK. Meskipun tidak ada kualifikasi SDM untuk petugas parkir, Dinas Perhubungan senantiasa melakukan pembinaan untuk menghadapi permasalahan di lapangan seperti manajemen uang setoran guna menutupi kekurangan pada situasi tertentu atau pada saat terjadinya kehilangan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Sekesi Perpajakan:

“Untuk kualifikasi SDM gak ada, Asalkan dia memenuhi persyaratan administrasi seperti foto, KTP, KK untuk pembuatan KTA bisa jadi petugas parkir. Untuk koordinator parkir persyaratan juga sama tapi harus memiliki surat penunjukkan lokasi itu mengajukan permohonan dulu di Dishub. SDM kita ajari di pembinaan bagaimana tata cara parkir yang benar, manajemen uang setoran apabila cuaca gak mendukung, manajemen uang untuk menutupi apabila ada kehilangan dan sebagainya. Dalam pembinaan kita juga mengajari gimana safety. Makanya walaupun SDM nya gak mempunyai pendidikan yang tinggi, DISHUB punya tugas untuk selalu memberi pembinaan. Kami merubah mindset kalian dengan sosialisasi dalam bentuk pembinaan”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Pernyataan tersebut dibenarkan oleh Bapak Agus selaku petugas parkir di depan ayam bakar Wong Solo bahwa untuk menjadi petugas parkir tidak ada kualifikasi khusus yang dibutuhkan, yang terpenting menjadi petugas parkir memiliki kemauan untuk bekerja sesuai dengan perintah yang diberikan oleh koordinator, seperti pada pernyataan berikut:

“Ya kalau jadi tukang parkir ya engga ada kualifikasi nya mbak, saya saja tidak lulus SMP, saya cari kerja ya buat anak istri dirumah mbak buat makan. Asal ada kemauan untuk bekerja ya bisa jadi apa

aja mbak”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti saat mewawancarai Bapak Bambang, beliau menjelaskan bahwa pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan juga memberi pelatihan kepada petugas parkir mengenai secara teknis yang dilakukan ketika di lapangan termasuk untuk hal tugas dan tanggung jawabnya. Jadi meskipun tidak ada klasifikasi SDM untuk petugas parkir, tetapi dengan adanya pembinaan tersebut menimbulkan kemampuan serta pemahaman petugas sebagai pelaksana pemungut di lapangan.

## 2) Intensif

Fungsi dari adanya insentif untuk memberikan dorongan semangat kerja bagi pelaksana kebijakan dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya sehingga dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Insentif yang dimaksudkan dalam model Edward III berupa keuntungan atau biaya tertentu yang dikeluarkan untuk pelaksana kebijakan agar para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik.

Dalam penelitian ini, pemberian insentif difokuskan kepada petugas parkir karena petugas parkir merupakan mitra dari Dinas Perhubungan yang mempunyai andil yang besar dalam membantu penyelenggaraan parkir dan pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya di lapangan, petugas parkir mempunyai sikap dan kepatuhan yang berbeda-

beda. Terkait petugas parkir melakukan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan aturan yang ditetapkan, penghargaan yang diberikan berupa keamanan dalam menjalankan tugas seperti tidak dikenakan sanksi ataupun razia. Tidak adanya insentif yang diberikan berupa uang karena dalam hal ini Dinas Perhubungan tidak memberikan gaji kepada petugas parkir. Petugas parkir mendapat penghasilan dari pemungutan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum yang telah dikurangi dengan setoran ke Dinas Perhubungan sehingga keuntungan atau penghasilan yang didapatkan sesuai kebijakan manajemen keuangan dari masing-masing pengelola parkir. Hal ini juga sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perpajakan:

“Ya petugas parkir nya mendapat penghasilan dari hasil pungutan retribusi parkir hari itu. Di PERDA Nomor 10 Tahun 2010 masih belum menjelaskan berapa bagi hasil yang nantinya akan disetorkan ke Dinas dan berapa yang dikantongi untuk mereka sendiri. Reward kalau petugas parkirnya sendiri ya semisal KTA masih aktif atau selalu memberikan karcis parkir, maka semisal ada razia mereka tidak kena ciduk oleh petugas, berarti mereka SAH. Lain hanya kalau mereka tidak sesuai dengan aturan yang sudah dibuat maka ada hukuman yang nanti akan diberikan. Fasilitas dari DISHUB sendiri sudah memberikan rompi, peluit, dan untuk pemuatan KTA pun tidak mengeluarkan biaya”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Dalam pelaksanaan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, menurut pernyataan ini bahwa petugas parkir tidak diberikan intensi apapun dari Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan sebagai instansi yang bekerjasama dengan petugas parkir pun dalam pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum diharapkan lebih mengayomi agar tidak terkesan hanya memungut hasil

pungutan saja. Petugas parkir tidak mengharapkan mendapat intensif besar melainkan hanya ingin mendapat penghargaan kepada petugas parkir yang sudah melakukan tugas dengan tanggung jawab dengan benar. Selain itu, Dinas Perhubungan seharusnya lebih memperhatikan kebutuhan dari petugas tersebut. Adapun pernyataan dari Bapak Agus selaku petugas parkir di depan ayam bakar Wong Solo sebagai berikut:

“Terkadang dinas perhubungan juga suka terlambat untuk memberikan karcis parkir mbak, dan dengan apa yang tadi mbak nya tanyakan saya juga ngga menerima penghargaan apa-apa dari dishub kalau saya sudah menyelesaikan tugas dengan baik”. (Wawancara dilakukan pada Hari Selasa, 17 Januari 2020)

Masyarakat sebagai pengguna layanan parkir menyatakan bahwa intensif dalam bentuk tambahan uang untuk petugas parkir yang melaksanakan tugas dengan baik seharusnya juga perlu untuk diberikan *reward* atau intensif yang sesuai agar dapat dengan senang hati saat menjalankan tugasnya. Hal tersebut dikemukakan oleh pendapat dari Saudari Annisa sebagai masyarakat yang menggunakan jasa parkir sebagai berikut:

“Kalau itu dipikir pikir lagi kayak nya gak ada deh mbak, tapi seharusnya diadakan. Siapa tau bapak parkir yang diberi malah senang, dan mungkin bisa meningkatkan kinerja mereka dengan baik.” (Wawancara dilakukan pada hari Jum’at 10 Januari 2020)

### 3) Efek Disposisi

Sikap dari para pelaksana kebijakan akan mempengaruhi proses implementasi kebijakan. Apabila pelaksana kebijakan menjalankan tanggungjawabnya dengan baik maka mereka akan dapat menjalankan kebijakan sesuai dengan yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Efek

disposisi dapat berupa sikap, komitmen atau tanggungjawab dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya terkait kebijakan yang telah dibuat. Dalam penelitian ini, kecenderungan sikap yang diamati adalah sikap dari personil Dinas Perhubungan dan sikap dari petugas parkir. Para personil bidang parkir terus berupaya untuk menjalankan perintah sesuai aturan sebagai bentuk loyalitas. Selain itu, dalam menjalankan tugasnya personil di bidang parkir selalu dipantau oleh atasannya. Terdapat penilaian yang diberikan oleh atasan kepada bawahan dalam bentuk tersurat disahkan dalam bentuk tanda tangan. Segala bentuk sikap dari para personil Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugasnya ada penilaian kinerja dari atasan. Sehingga personil di Dinas Perhubungan selalu berupaya untuk menjaga sikap sebagai bentuk loyalitas dan komitmen. Selain itu, dari pihak kedinasan selalu melakukan pembinaan kepada para personil bidang parkir untuk menjalankan tugas sesuai dengan tupoksi masing-masing.

Dalam menjalankan tugas di lapangan, personil bidang parkir Dinas Perhubungan akan berinteraksi secara langsung dengan petugas parkir. Petugas parkir berpendapat terkait sikap Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya dipandang berusaha dengan baik. Dinas Perhubungan sudah melakukan tugas dan tanggungjawabnya seperti dalam hal pemungutan dan pengawasan. Namun, terkait kontrol atau pengawasan diharapkan Dinas Perhubungan melakukan kontrol secara menyeluruh dan teratur ke setiap lokasi parkir serta bersikap baik

kepada petugas parkir. Adapun pernyataan petugas parkir adalah sebagai berikut:

“Selama ini orang dari DISHUB sendiri juga selalu ngecek hampir setiap minggu-nya, selalu ada yang cek di lapangan” (Petugas parkir di depan Apotek Sehat, wawancara dilakukan hari Selasa, 17 Desember 2019)

Menurut pandangan masyarakat yang disampaikan oleh Saudari Annisa selaku pengguna jasa parkir bahwa sikap dari Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sudah baik. Dinas Perhubungan sudah melakukan kontrol maupun penertiban terhadap pelanggaran parkir yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, namun karena keterbatasan personil maka masyarakat masih menjumpai lokasi parkir yang luput dari pengawasan dan melakukan pelanggaran.

Pernyataan tersebut disajikan sebagai berikut:

“Menurut saya pribadi ya mbak, sudah baik kok untuk penertiban yang dilakukan DISHUB yang sewaktu itu saya lihat di depan BATOS tapi ya masih sering saya lihat kalau saya lewat masih ada yang melanggar untuk parkir disitu dan padahal sudah ada palang untuk dilarang parkir disitu”. (Wawancara dilakukan pada hari Jum'at 10 Januari 2020)

Sebagai pelaksana kebijakan di lapangan yang berinteraksi langsung dengan pengguna parkir, sikap dari petugas parkir tidak kalah pentingnya. Dinas Perhubungan berharap petugas parkir senantiasa bersikap baik dalam menjalankan setiap tugas dan tanggungjawabnya. Sikap dari petugas parkir tergantung dengan individu karena memang tidak dipungkiri bahwa ada petugas parkir yang tidak sesuai aturan.

Petugas parkir memiliki tanggungjawab besar terhadap barang pengguna

parkir karena segala bentuk kehilangan yang dialami oleh pengguna parkir merupakan tanggungjawab dari petugas parkir. Hal ini disampaikan oleh Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Ya saya juga berkeinginan seperti itu juga mbak, tapi kembali lagi ke orangnya lagi. Kami sendiri pun masih banyak menemui petugas parkir yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku terkadang. Tetapi kita juga berusaha semaksimal mungkin untuk mengimplementasikan aturan ke praktik di lapangan. Kembali lagi dengan tanggung jawab dari masing-masing petugas parkir”.  
(Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Berdasarkan hasil wawancara dan dokumentasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap lokasi parkir yang menjadi fokus penelitian bahwa pernyataan petugas parkir memang benar memiliki tanggungjawab sikap yang baik dalam pengaturan kendaraan, ramah, dan menjaga. Petugas parkir juga bertanggung jawab dengan adanya kehilangan, dan petugas parkir pun berupaya semaksimal mungkin untuk pelayanan parkir. Apabila ada barang bawaan dari pengguna parkir yang hilang seperti helm, maka petugas parkir bertanggungjawab untuk mengganti kerugiannya. Adapun pernyataan dari Bapak Soleh selaku petugas parkir di Alun-Alun Kota Batu sebagai berikut:

“Kalau saya pribadi ya mbak, disini saya engga hanya jaga motornya aja, saya juga berusaha ramah ke semua pengguna parkir nya. Saya dan temen temen yang lain pun juga pasti bertanggung jawab kalau ada kunci yang ketinggalan di motor dan kalau semisal ada yang kehilangan helm pun kita juga ganti rugi mbak pastinya”.  
(Wawancara dilakukan pada Hari Selasa, 17 Desember 2019)

Sikap dari petugas parkir yang bertanggung jawab akan tugasnya dan mematuhi peraturan di objek penelitian pun sudah melakukan tugasnya dengan baik, seperti hal contohnya memberikan karcis parkir

yang tersedia untuk pengguna jasa parkir tersebut. Namun, di beberapa titik parkir di Kota Batu juga masih banyak ditemukan yang tidak memberikan karcis parkir pada saat pemungutan retribusi. Dari tugas yang di berikan oleh pemerintah setempat sebenarnya mengharuskan petugas parkir memberikan bukti karcis parkir terhadap pengguna jasa parkir, dan sebenarnya terlebih karcis itu diberikan masyarakat pun juga pasti menjadi merasa lebih tenang. Karcis parkir juga sebagai alat kontrol keamanan apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti pencurian kendaraan yang kerap terjadi. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Saudari Annisa selaku pengguna parkir yang dipungut retribusi, sebagai berikut:

“Sikap berarti personal ya mbak, ya ada yang baik ada yang gak, ya namanya orang mbak beda-beda. Saya kalau parkir di sekitar paradise situ sudah kasih karcis, dan keluarin motor saya kalau saya sudah selesai belanja. Kalau yang sikapnya kurang baik ya kaya di alfamart indomaret gitu, kadang saya parkir tidak ada pak parkirnya, tiba-tiba saya selesai orangnya datengin saya, kayak ghoib gitu mbak tukang parkirnya haha. Kalau saya pribadi, lebih *prefer* kalau petugas parkir ngasih karcis lebih tenang aja sama kita jadi punya bukti kalau parkir disitu. Jadi kalau ada apa-apa klaim nya ke mereka lebih gampang terus misal kalau kita ngurus ke kepolisian kan kita pasti ditanyain bukti parkir disana ya bukti satu-satunya kan karcis itu jadi ya menurut saya sih harus dikasih karcis. Jadi ya kaya alat kontrol keamanannya.” (Wawancara dilakukan pada hari Jum’at, 10 Januari 2020)

Selain peristiwa yang disebutkan pernyataan diatas, peneliti sendiri masih menjumpai pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir sendiri. Peneliti menemukan pungutan liar, atau pemungutan tarif retribusi nya diluar dari tarif yang berlaku di PERDA berlaku. Peneliti sendiri menemukan bukti-bukti bahwa masih banyak petugas parkir yang

melakukan pemungutan liar di beberapa titik parkir. Ditemukan nya pemungutan liar seperti contoh di Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 berlaku untuk tarif sekali parkir tertulis Rp. 1000,- untuk kendaraan roda dua, dan Rp. 2000,- untuk kendaraan roda empat. Terkait sikap petugas parkir yang melakukan pemungutan liar tersebut adanya tanggapan dari Bapak Bambang selaku Kepala Sekesi Perpajakan bahwa kode etik dari masing-masing individu itu berbeda, dan kajian tentang perbedaan tarif yang berlaku dan yang dipungut ini masih dikaji lebih dalam oleh pemerintah setempat. Individu yang memiliki mencari keuntungan dari pungutan tersebut juga berpikiran untuk tidak akan memberikan bukti karcis parkir. Hal tersebut juga sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang dibawah ini:

“Benar memang adanya pungutan liar di beberapa titik parkir mbak, sebetulnya ini juga masih dikaji oleh kami, kenapa masih banyak pungutan-pungutan liar. Jadi saya dan tim masih mengkaji hal ini, apa bisa jadi mereka melakukan pemungutan liar itu untuk pemenuhan kebutuhan-kebutuhan sehari mereka, atau peraturan yang berlaku sudah terlalu jadul dan belum di *upgrade* untuk kondisi sekarang. Kalau dari petugas parkir yang tidak memberi karcis itu, soalnya dari DISHUB sendiri masih memberlakukan karcis parkir yang tertulis tarifnya dengan sesuai PERDA. Mungkin apabila kalau karcis nya diberikan, pengguna jasa parkir mungkin bertanya-tanya dan siapa tau ada yang protes akan bedanya tarif yang di karcis dan tarif yang dipungut oleh petugas parkir”.  
(Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Menanggapi hal tersebut Bapak Agus selaku petugas parkir di depan ayam bakar Wong Solo ini menyatakan bahwa sikap dari dilakukan pemungutan yang tidak sesuai dengan PERDA yang berlaku karena keuntungan nya yaitu untuk pemenuhan kebutuhan sehari-hari beliau

sendiri. Dan nanti yang akan disetorkan kepada Dinas Perhubungan yaitu sesuai dengan yang tarif yang berlaku dan tarif lebihnya di simpan dikantong sendiri. Selebih itu, tidak memberi karcis parkir yaitu terkadang adanya Dinas Perhubungan yang masih terkadang telat memberi karcis parkir kalau petugas parkir sudah kehabisan karcis parkir.

Keterbatasan karcis parkir yang diberikan oleh Dinas Perhubungan sendiri juga mengakibatkan petugas parkir yang bertugas disitu juga mendesain karcis parkir dengan desain mereka sendiri. Petugas parkir juga menyayangkan untuk keterbatasan karcis yang tersedia karena bagaimanapun petugas parkir memiliki tanggung jawab oenuh atas dari segala bentuk resiko. Selain itu, petugas parkir juag sellau berkewajiban untuk menyetor kepada Dinas Perhubungan, hal tersebut sesuai dengan pernyataan tersebut:

“Kalau dari saya mbak, saya ngelebihi tarif parkir dikarenakan saya juga ada keluarga yang harus di penuhi juga kebutuhannya. Tarif yang berlaku sebenarnya harus dirubah juga, saya lihat-lihat di Kota Malang juga sudah berlaku tarif yang berbeda dari sini. Kalau dari pertanyaan selanjutnya saya terkadang tidak memberi karcis parkir juga sebenarnya dari DISHUB sendiri tidak *supply* karcis dengan sesuai kebutuhan kami. Lalu kalau memakai karcis dalam diapakai dua tiga kali untuk menimalisir pengeluaran yang akan disetorkan kepada DISHUB. Kalau mengandalkan karcis yang dari DISHUB kuotanya juga kecil, dan kita mendesain sendiri karena besaran yang nanti akan disetorkan juga akan berbeda dari yang diterima. Terlebih lagi juga DISHUB juga tahunya setoran harus lancar, dan resiko dilapangan dan kehilangan kita sendiri yang menanggung, yasudah kita ambil simple nya saja”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Penjelasan mengenai wawancara diatas bisa disimpulkan bahwa petugas parkir melakukan pemungutan yang tidak sesuai dengan ada yang berlaku

di peraturan. Masih banyak petugas parkir yang tidak sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang sudah diberikan, tetapi dilihat dari kacamata hukum mengenai adanya perbedaan ini menyebabkan kerugian yang dialami oleh negara, karena penyetoran yang nantinya dilakukan akan sesuai dengan apa yang tertera di peraturan, maka dari itu penyetoran tidak berdasarkan dengan potensi sesungguhnya. Peneliti melakukan wawancara dengan akademisi hukum mengenai adanya perbedaan tarif yang dipungut dengan tarif yang ada di dalam peraturan, berikut wawancaranya:

“Perbedaan tarif yang berada di lapangan dengan peraturan berbeda ya mbak? Kalau berbeda dari segi hukum sendiri itu tidak benar apa yang dilakukan oleh pemungut retribusinya dikarenakan apabila sudah termasuk merugikan terhadap keuangan negara, itu sudah termasuk tindakan pungutan liar. Tetapi kita juga tidak bisa menyalahkan satu sisi, mungkin pihak yang lain juga mempunyai alasan lain mengapa adanya terjadi beda tarif tersebut. Sebenarnya setiap tindakan hukum harus ada peraturan terkait mengenai hal ini, sayang sekali apabila belum ada peraturan yang bisa *me-handle* masalah ini”. (Wawancara dilakukan pada hari Kamis, 04 Juni 2020)

Dari wawancara diatas dengan akademisi dari kacamata hukum, bisa disimpulkan bahwa tindakan pemungutan yang dilakukan oleh petugas parkir belum bisa melaksanakan tanggung jawab nya dengan benar dan masih perlu adanya penegasan kembali mengenai tugas dan tanggung jawab untuk petugas parkir sendiri saat melakukan pemungutan terhadap pengguna jasa parkir.

Kesimpulan hasil penelitian yang didapat dari variabel sikap atau disposisi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2 Hasil Penelitian dari Variabel Sikap atau Disposisi

Variabel	Pengaturan Birokrasi	Efek Disposisi	Intensif
Dinas Perhubungan	Terdapat kualifikasi atas pengangkatan Dishub dan adanya pembinaan untuk meningkatkan kualifikasi petugas parkir	Belum Optimal dalam kontrol di lapangan	Belum ada intensif
Petugas Pakir	Tidak ada kualidikasi khusus untuk petugas parkir	Belum Optimal saat pemungutan retribusi parkir, dan masih belum bisa melaksanakan tanggung jawab nya dengan benar	Belum ada intensif dari Pemerintah Daerah Kota Batu untuk intensif bagi Petugas Parkir.
Masyarakat	-	Belum Optimal dikarenakan masih membayarkan retribusi bukan sesuai tarif dan belum menerima karcis parkir.	Mengetahui apabila petugas parkir pastinya tidak menerima intensif dari Pemerintah Daerah Kota Batu

Sumber: Data diolah peneliti, 2020

### c) Sumber Daya Yang Dimiliki

Variabel ketiga yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sumber

daya. Adapun indikator dalam sumber daya menurut Edward III adalah sebagai berikut:

#### 1) Sumber Daya Manusia

Sumber daya utama implementasi kebijakan adalah sumber daya manusia atau staf. Dalam penelitian ini sumber daya manusia yang dimaksud adalah personil bidang perparkiran Dinas Perhubungan dan petugas parkir. Dalam penelitian ini, kemampuan sumber daya manusia dilihat dari segi kuantitas dan kualitas. Dari segi kuantitas, bidang perparkiran Dinas Perhubungan memiliki keterbatasan personil, khususnya yang bertugas melakukan pengawasan. Jumlah personil yang bertugas melakukan pengawasan tidak sebanding dengan jumlah titik parkir yang dipungut retribusi. Hal tersebut sesuai dengan keterangan yang disampaikan oleh Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Dari jumlah personil saja sudah tidak banyak mbak, jumlah pengawas ada 3 tim, dan per tim sendiri ada 5 orang. Padahal titik parkir ada 128 titik”. (Wawancara dilakukan pada Hari Rabu, 04 Desember 2019)

Pengajuan jumlah personil di bidang parkir harus dilakukan sesuai prosedur. Pengajuan dilakukan melalui Kepala Seksi dengan alasan dan kriteria yang dibutuhkan dengan membuat nota dinas. Setelah itu, Kepala Seksi mengajukan ke Kepala Bidang dan Kepala Bidang mengajukan ke Kepala Dinas. Persetujuan penambahan personil dilakukan dengan berbagai pertimbangan dan skala prioritas kebutuhan. Kemampuan Dinas Perhubungan selain dari segi kuantitas, juga dilihat dari segi kualitas. Dari

segi kualitas dengan keterbatasan personil, Dinas Perhubungan berupaya melakukan tugas secara maksimal sesuai dengan tupoksi yang diperintahkan. Keterbatasan personil yang dimiliki Dinas Perhubungan mempengaruhi kemampuan dalam melakukan pengawasan. Pengawasan yang dilakukan berdasarkan laporan dari masyarakat. Maka masyarakat juga memiliki andil untuk membantu Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan karena Dinas Perhubungan tidak bisa menjangkau semua titik parkir. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Bambang selaku Kepala Sekesi Perparkiran:

“Kami menjalankan pengawasan juga berdasarkan dari laporan masyarakat, kalau sewaktu itu tidak ada laporan ya kita tidak ada pengawasan. Jadi saya rasa disini masyarakat pun juga memiliki andil, setidaknya masyarakat mengetahui dan bisa menilai hal positif dan negatifnya. Lalu, dari kami juga sudah melakukan operasi, dan pengawasan”. (Wawancara dilakukan pada Hari Rabu, 04 Desember 2019)

Keterbatasan jumlah personil mempengaruhi Dinas Perhubungan khususnya dalam pengawasan juga disampaikan oleh Saudari Annisa selaku pengguna jasa parkir yang menyatakan bahwa jumlah personil untuk pengawasan kurang mencukupi. Hal ini dapat dilihat dari masih adanya banyak parkir liar dan petugas parkir yang masih tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Untuk tugas dalam pengawasan sudah dilakukan oleh Dinas Perhubungan tetapi masih perlu adanya perbaikan.

Secara kuantitas Dinas Perhubungan memiliki keterbatasan personil khususnya yang bertugas dalam pengawasan. Secara kualitas, kemampuan Dinas Perhubungan dipandang baik karena dengan

keterbatasan personil, Dinas Perhubungan terus berupaya untuk menjalankan tugas dan tanggungjawab sesuai dengan tupoksinya.

Namun, dengan keterbatasan personil khususnya yang bertugas dalam pengawasan yang tidak menjangkau semua titik parkir menyebabkan masih terdapat parkir liar atau petugas parkir yang tidak menjalankan tugas sesuai dengan ketentuan.

Sumber daya manusia selanjutnya yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi

Jalan Umum adalah petugas parkir. Dari segi kuantitas, jumlah petugas parkir disetiap lokasi tidak merata. Hal tersebut dikarenakan tidak adanya aturan jumlah petugas parkir dalam suatu luas lahan parkir tertentu, sehingga yang terjadi dilapangan jumlah petugas parkir dalam suatu lokasi parkir tidak sebanding. Terkadang jumlah petugas parkir dalam suatu lokasi parkir berlebihan dan ada juga yang kurang. Hal tersebut didukung dengan pernyataan Bapak Soleh selaku koordinator parkir di Alun-Alun Kota Batu bahwa jumlah petugas dilokasi tersebut juga terlalu banyak. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan berikut:

“Sebenarnya disini juru parkirnya berlebih mbak. Disini ada sekitar 30 orang mbak, cuman dari situ sampai sana (sambil menunjuk). Ya akhirnya mau tidak mau kita juga kerjanya pasti dibagi sama *shift*, untuk bisa sama-sama kerja buat keluarga dirumah mbak”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Kemampuan petugas parkir selain dari segi kuantitas, juga dilihat dari segi kualitas. Dari segi kualitas dilihat dari kemampuan dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab serta ketrampilan yang dimiliki.

Petugas parkir mempunyai tugas dan tanggungjawab untuk mengatur, memberi keamanan serta memberi kenyamanan kendaraan yang diparkir.

Untuk menjadi petugas parkir, tidak dibutuhkan keahlian khusus, minimal ketrampilan yang dibutuhkan adalah bisa membaca situasi dan memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna parkir sesuai dengan tugas dan tanggungjawabnya. Hal ini dibuktikan dengan pernyataan yang disampaikan oleh Bapak Soleh selaku petugas parkir di Alun-Alun Kota

Batu yang menyatakan bahwa petugas parkir memiliki tugas untuk menjaga barang yang dititipkan dan bertanggungjawab atas segala bentuk kehilangan. Sebagai petugas parkir yang bekerja di lapangan mereka sudah mempunyai ketrampilan yang dibutuhkan khususnya dalam pengaturan kendaraan yang diparkir. Hal ini sesuai dengan pernyataan tersebut berikut:

“Apapun segala bentuk resiko atau segala bentuk kehilangan, tetap kami yang tangguh mbak, contohnya kayak kehilangan helm gitu ya kami ganti nantinya. Berapapun dan apapun itu karena orang parkir itu kan bukan hanya sekedar bayar dua ribu, tapi kan barangnya juga dititipkan kepada kita. Kalau barangnya gak ada, kan berarti nanti penggelapan. Ketrampilan yang harus dimiliki mungkin ya mengatur, bertanggungjawab ya kita mengawasi terus mengatur sepeda”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Berdasarkan uraian kemampuan dari sumber daya manusia petugas parkir, dari segi kuantitas jumlah petugas parkir di setiap lokasi parkir tidak merata karena tidak adanya peraturan mengenai jumlah petugas parkir yang ditetapkan dalam suatu luas lahan parkir tertentu.

Dari segi kualitas, petugas parkir di situs penelitian telah menjalankan

tugas dan tanggung jawabnya sesuai ketentuan serta memiliki ketrampilan diantaranya dalam pengaturan kendaraan.

## 2) Wewenang

Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki kewenangan apabila terjadi pelanggaran terhadap permasalahan parkir di tepi jalan umum dan memiliki kewenangan dalam memberi izin lokasi parkir. Kewenangan

Dinas Perhubungan apabila terdapat pelanggaran parkir yang tidak sesuai peraturan bersifat persuasif dalam bentuk teguran atau pembinaan. Dinas

Perhubungan mempunyai tim yang terus bergerak secara dinamis bertugas mengawasi perparkiran di Kota Batu. Apabila pelanggaran sudah bersifat fatal maka akan ditindaklanjuti oleh kepolisian sebagai pihak yang berwenang dalam hal pemberian sanksi bersifat represif.

Dalam hal pengawasan, dengan keterbatasan personil yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan maka diperlukan peran aktif dari masyarakat untuk membantu melaporkan apabila ada pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir untuk kemudian ditindaklanjuti. Sanksi yang diberikan dapat berupa teguran, pencabutan KTA (Kartu Tanda Anggota) ataupun

Tindak Pidana Ringan. Untuk sanksi yang bersifat represif merupakan kewenangan kepolisian, oleh karena itu dalam melakukan penertiban

Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan kepolisian. Apabila dalam menindak suatu pelanggaran yang berkaitan dengan permasalahan parkir pihak kepolisian juga harus tetap berkoordinasi dengan Dinas

Perhubungan. Petugas parkir yang melakukan pelanggaran harus selalu

dilakukan pembinaan oleh Dinas Perhubungan karena mereka juga adalah mitra pemerintah yang membantu proses pelaksanaan perparkiran khususnya dalam pemungutan retribusi parkir. Pernyataan tersebut juga didukung oleh Bapak Agus:

“Gini kewenangan polisi itu gini lo dia yang melaksanakan tugas menindak pelanggaran, tapi untuk besaran nilai parkir itu dia tidak berhak karena urusannya Dishub. Tetapi kalau ada yang melanggar Perda dia berhak menindak gitu itupun kalau Dishub gak memperbolehkan ya gak diteruskan karena disini pihak yang dirugikan kan pihak Dishub kalau gak ada yang menuntut ya sudah. Dalam hal ini sering kita diselesaikan secara kekeluargaan. Kasian mereka karena apapun peraturan ataupun undang- undang itu untuk mensejahterakan atau mendidik masyarakat supaya patuh jadi ya tetep harus dibina” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Pendapat serupa juga disampaikan oleh Saudari Annisa sebagai pengguna layanan parkir bahwa Dinas Perhubungan memiliki kewenangan untuk menindaklanjuti pelanggaran pada penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum yang menjadi kewenangannya. Saudari Annisa menyampaikan hal serupa bahwa dalam melakukan penertiban Dinas Perhubungan bekerjasama dengan pihak terkait seperti kepolisian. Pernyataan Saudari Annisa sebagai berikut:

“Ya seharusnya nertibin sih mbak kan masyarakat pengennya gitu itu kaya parkir liar, pelanggaran lainnya itu gak ada. Kan kalau masyarakat sendiri yang gerak kan gak mungkin, jadi Dishub juga nertibin gitulah. Kalau nertibin sama pihak lain kaya kepolisian kaya gitu sih.” (Wawancara dilakukan pada hari Jum’at 10 Januari 2020)

Kewenangan Dinas Perhubungan selanjutnya adalah pemberian izin lokasi parkir. Setelah proses pengajuan oleh petugas parkir atas suatu lokasi parkir, Dinas Perhubungan memiliki wewenang untuk menerima atau menolak pengajuan tersebut. Proses perijinan terlebih dulu melalui

pertimbangan beberapa aspek dari beberapa pihak terkait khususnya mengenai Analisis Mengenai Dampak Lingkungan untuk Lalu Lintas (Amdalalin). Untuk pengajuan lokasi parkir yang tidak sesuai ketentuan seperti menyebabkan kemacetan, menyalahi Amdalalin dan merugikan masyarakat maka atas berkas pengajuan lokasi tersebut tidak akan diproses untuk ditindaklanjuti pemberian ijin. Apabila setelah tidak diberikan ijin tetap ada kegiatan perparkiran maka akan ditindaklanjuti oleh pihak kepolisian. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan dari petugas parkir bahwa Dinas Perhubungan memiliki kewenangan untuk memberi ijin lokasi parkir berdasarkan persyaratan dan pertimbangan penentuan lokasi berdasarkan hasil survei. Dinas Perhubungan juga mempunyai kewenangan untuk menolak suatu lokasi untuk dijadikan tempat parkir.

Hal tersebut juga sesuai dengan pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Kalau titik parkir itu mereka sendiri yang mengadakan, adanya pusat keramaian seperti toko toko begitu pasti nanti muncul titik parkir. Dan kalau sudah ada titik parkir, tinggal kami beri ijin untuk adanya lahan parkir disitu, tetapi perlu adanya kajian terlebih dahulu”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2020)



Sumber: Hasil Dokumentasi tanggal 6 Februari 2020

### Gambar 4.3 Pelanggaran Parkir di Samping Batu Town Square

Sebelum tempat tersebut ditetapkan menjadi lokasi parkir resmi, dilakukan kegiatan perparkiran dengan memungut retribusi dari pengguna layanan parkir. Dinas Perhubungan mempunyai kewenangan untuk menindaklanjuti pelanggaran tersebut karena hal tersebut menyalahi ketentuan. Dapat dikatakan bahwa Dinas Perhubungan menjalankan kewenangannya dengan baik. Dinas Perhubungan bekerjasama dengan kepolisian melakukan operasi gabungan untuk menertibkan parkir di area tersebut.

#### 3) Informasi

Dinas Perhubungan sudah menyediakan sumber informasi kepada petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan untuk membahas mengenai aturan dalam perparkiran termasuk mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dinas Perhubungan sudah menyediakan wadah dalam bentuk pembinaan secara persuasif yang membahas terkait tugas, tanggungjawab, tarif pemungutan, tata cara pemungutan dan lain sebagainya. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan

Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Didalam sebuah pembinaan kami menyediakan wadah untuk menginformasikan dalam bentuk persuasif itu bahwa didalamnya sudah disosialisasikan terkait tugas, tanggungjawab, tarif, tata cara pemungutan dan lain sebagainya. terkait tugas, tanggungjawab, tarif, tata cara pemungutan dan lain sebagainya. Untuk tarif juga sudah kita informasikan yang bersifat umum bukan insidental untuk sepeda motor 1000, mobil atau sedan 2000. Kalau insidental roda dua 2000, roda 4 kendaraan kecil 3000. Truk sama minibus itu berlakuannya sama kalau umum 5000” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember

2019)



Sumber: Hasil Dokumentasi di Jalan Gajahmada, 14 Februari 2020  
**Gambar 4.4 Pemasangan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**

Berdasarkan uraian pernyataan diatas menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan sudah menyediakan sumber informasi untuk petugas parkir terkait tugas, tanggungjawab, tata cara pemungutan, penyetoran dan tarif melalui pembinaan. Dinas Perhubungan juga sudah memasang papan tarif pemungutan retribusi kendaraan bermotor di pinggir jalan. Selain informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, diperlukan juga informasi mengenai kepatuhan para pelaksana yaitu petugas parkir terhadap peraturan.



Sumber: Hasil Dokumentasi di deretan ruko Jl. Gajahmada, 14 Februari 2020

**Gambar 4.5 Karcis Parkir untuk roda dua dan roda empat**

#### 4) Fasilitas

Fasilitas merupakan salah satu sumber daya non manusia yang dibutuhkan dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Fasilitas yang dimaksud yaitu berupa sarana prasarana yang dibutuhkan guna melaksanakan suatu kegiatan. Keberadaan sarana dan prasarana yang memadai diharapkan dapat membantu proses implementasi dan dimanfaatkan sesuai dengan kebutuhan. Ketersediaan sarana prasarana yang baik, memadai, dan representatif dapat dijadikan dukungan dalam rangka pemenuhan tujuan kebijakan. Tanpa adanya dukungan dari sarana dan prasarana maka pelaksanaan suatu kebijakan dapat terhambat. Sarana prasana dalam penelitian ini meliputi sarana prasarana yang digunakan oleh Dinas Perhubungan, sarana prasana yang digunakan oleh petugas parkir dan ketersediaan lahan parkir untuk pemungutan retribusi. Fasilitas atau sarana prasarana yang diperlukan dapat berbentuk fisik seperti bangunan, perlengkapan kantor,

perengkapan petugas parkir dan lain sebagainya.

Dapat dikatakan bahwa fasilitas pokok yang dibutuhkan oleh Dinas Perhubungan sudah tersedia. Namun untuk kendaraan yang tersedia untuk melakukan pengawasan belum memenuhi kebutuhan.

Kendaraan yang tersedia saat ini untuk melakukan pengawasan hanya terdiri dari dua mobil dinas. Berdasarkan juga hasil penelitian dari peneliti sendiri, fasilitas yang tersedia di Dinas Perhubungan berupa

komputer, printer, AC, tripod, kamera dan bangunan kantor beserta

perengkapan lainnya. Kegunaan tripod dan kamera untuk keperluan

pendataan petugas parkir dan koordinator parkir. Selain itu, kendaraan

operasional lain nya adanya mobil derek untuk penindakan terhadap

kendaraan yang parkir nya tidak sesuai dengan ketentuan. Sarana dan

prasarana yang tidak kalah pentingnya adalah perlengkapan yang

digunakan petugas parkir saat melakukan tugasnya. Pemerintah Kota

Batu melalui Dinas Perhubungan menyediakan perlengkapan yang

dibutuhkan oleh petugas parkir antara lain Kartu Tanda Anggota (KTA),

surat penunjukkan dan rompi. Untuk penyediaan rompi menurut Bapak

Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran selalu tersedia dan memang

warnanya beragam dikarenakan biasanya pembuatan setiap rolling baru

pasti berganti warna, seperti pernyataan berikut ini:

“Selama ini, yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Batu tidak memungut apapun dalam pengelolaan, kecuali untuk kebutuhan administrasi keperluan mereka. Sarana prasarana sementara ini yang diberikan pemerintah adalah KTA, SP dan rompi itu sepeser pun tidak dipungut biaya. Kalau untuk rompi sendiri ada macam-macam warna tapi itu tidak menjadi

pembeda, sebenarnya sama saja tetapi terkadang kita pesan setiap rolling an berbeda warnanya mbak'. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Selain rompi, sarana prasarana yang dibutuhkan oleh petugas parkir yaitu tempat untuk berteduh baik berupa payung ataupun tenda. Tempat berteduh diperlukan khususnya apabila terjadi hujan, namun selama ini pemerintah belum menyediakan sehingga untuk penyediaannya didanai sendiri oleh petugas parkir. Fasilitas selanjutnya yang penting dalam pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah lahan parkir. Lahan parkir merupakan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang salah satunya berperan penting dalam memberi kenyamanan pengguna parkir.

Kesimpulan hasil penelitian pada variabel sumber daya adalah sebagai berikut:

**Tabel 4.3 Hasil Penelitian dari Variabel Sumber Daya**

Variabel	SDM	Informasi	Kewenangan	Fasilitas
<b>Dinas Perhubungan</b>	SDM dishub terbatas dan penyebaran petugas masih tidak merata	Sudah menyediakan informasi dan adanya pembinaan	Menjalankan kewenangannya	Sudah terpenuhi
<b>Petugas Parkir</b>	Cukup memadahi dengan kerja secara <i>shift</i> .	Menerima pembinaan tetapi juga masih memungut retribusi tidak sesuai dari peraturan yang berlaku	-	Di beberapa titik parkir belum ada seperti fasilitas tenda.

Masyarakat	-	Masih menjumpai banyak titik parkir yang melakukan pungutan liar	-	Menerima fasilitas ganti rugi dari petugas parkir, apabila mengalami kehilangan seperti helm.
------------	---	--	---	---

Sumber : Data diolah peneliti, 2020

#### d) Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi yang lemah akan memiliki kemungkinan kegagalan dalam pelaksanaan suatu kebijakan walaupun sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau komunikasi para pelaksana serta disposisi pelaksana juga dipenuhi dan dilaksanakan dengan baik. Struktur birokrasi diukur dari dua aspek yaitu *Standar Operasional Prosedures* (SOP) dan fragmentasi.

##### 1) *Standar Operasional Prosedures* (SOP)

Dinas Perhubungan mempunyai SOP sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab berdasarkan pembagian dalam struktur organisasi. Bidang parkir dibagi menjadi tiga seksi yaitu pendataan, pelayanan dan pengawasan yang dalam melaksanakan tugasnya berdasarkan SOP yang telah ditetapkan dengan menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Berdasarkan hasil dokumentasi Dinas Perhubungan juga membuat SOP secara tertulis untuk mendapatkan rekomendasi mengelola tempat parkir baik umum maupun insidental, prosedur menjadi koordinator petugas parkir,

dan prosedur pembuatan Kartu Tanda Anggota (KTA). Berikut ini penyampaian dari Bapak Bambang selaku Kepala Sekesi Perparkiran:

“Struktur organisasi dan profil Dishub minta disana ya mbak/ Semua yang kami lakukan ya sesuai dengan SOP yang berlaku. Dengan adanya struktur organisasi maka selalu adanya SOP. Dengan struktur organisasi tadi, kepala dinas, sekretariat, bidang lalu lintas, bidang angkutan dan terminal dan bidang perparkiran dan pengendalian operasi. Retribusi parkir juga ada prosedur pemungutan dan penyetoran sesuai dengan PERDA yang berlaku. Bahkan untuk pengajuan untuk koordinator parkir, pengelolaan tempat parkir dan untuk mendapatkan KTA juga ada SOP nya sendiri”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Terkait dengan prosedur atau tata cara dalam pemungutan dan penyetoran Bapak Bambang memperjelas bahwa pemungutan dimulai pengguna parkir jasa datang ke lokasi parkir, lalu petugas parkir memberikan karcis sebagai tanda bukti dan pengguna parkir berkewajiban untuk membayar retribusi. Setelah selesai, pengguna parkir memberikan karcis yang telah didapat untuk dicocokkan dengan kendaraan yang diparkir. Setiap harinya, hasil dari pemungutan retribusi yang didapatkan oleh petugas parkir sebagian diambil oleh juru pungut Dinas Perhubungan sesuai dengan kesepakatan untuk nantinya disetorkan ke Pemerintah Daerah. Untuk koordinator parkir yang menghendaki melakukan penyetoran ke Dinas Perhubungan secara bulanan, maka untuk lokasi tersebut tidak dipungut oleh juru pungut Dinas Perhubungan melainkan koordinator parkir yang setiap bulannya melakukan penyetoran ke kantor Dinas Perhubungan. Lalu untuk penyetoran yang diberikan kepada Dinas Perhubungan dari koordinator parkir diberikan bukti pembayaran berupa kwitansi. Dinas Perhubungan melakukan penghitungan ulang terhadap jumlah setoran yang terkumpul. Setelah proses penghitungan

selesai, pukul 11.00 hasil dari retribusi tersebut disetorkan ke kas daerah sehingga tidak ada dana yang mengendap.

Penyampaian Bapak Bambang dibenarkan oleh Bapak Agus selaku petugas parkir di depan Ayam Bakar Wong Solo bahwa terdapat SOP yang jelas agar pelaksanaan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berjalan dengan teratur mulai dari prosedur dalam pengajuan pengelolaan tempat parkir sampai dengan penyetoran ke Dinas Perhubungan.

Adapun prosedur pemungutan yang dimulai dari memberikan karcis kepada masyarakat yang akan menggunakan jasa parkir, masyarakat berkewajiban membayar Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sesuai dengan tarif yang tertera pada karcis. Setelah selesai parkir, karcis dikembalikan ke petugas parkir. Hasil dari pemungutan setiap harinya sebagian akan disetorkan ke Dinas Perhubungan. Personil Dinas Perhubungan yang melakukan pemungutan ke petugas parkir disebut dengan juru pungut yang melakukan pemungutan setiap harinya. Hal tersebut agar pendapatan retribusi tepi jalan umum terus terpenuhi dari setiap lokasi resmi yang dipungut retribusi dan mencegah terjadinya keterlambatan penyetoran. Adapun Bapak Agus selaku petugas parkir di depan Ayam Bakar Wong Solo sebagai berikut:

“iya mbak, semua pasti sudah jelas ada prosedurnya mulai dari awal kita mau menjadikan tempat tersebut menjadi lahan parkir sampai prosedur penyetoran ke kantor Dishubnya. Terkadang, petugas dishub yang datang kesini untuk menarik retribusinya ke saya”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

## 2) Fragmentasi

Pelaksanaan suatu kebijakan tidak terlepas dari penyebaran tanggung jawab diantara beberapa unit kerja sesuai dengan bidangnya masing-masing.

Dengan kondisi tersebut maka dalam melaksanakan suatu kebijakan membutuhkan kerjasama serta koordinasi antara pihak-pihak yang terkait dalam pelaksanaan kebijakan. Di bidang parkir Dinas Perhubungan pembagian tanggung jawab terbagi menjadi tiga seksi yaitu seksi pendataan perencanaan tata kelola perparkiran, pelayanan dan pengawasan yang tentunya memiliki tugas berbeda sesuai dengan SOP yang ditentukan. Pihak-pihak tersebut mempunyai tanggung jawab yang berbeda-beda sesuai dengan bidang kerjanya. Terkait pembagian tugas di bidang parkir dapat dinilai efektif jika dilihat dari personil bidang parkir sudah melakukan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan tupoksinya dan tidak mengintervensi satu sama lain melainkan hanya sebatas pemberian saran untuk kepentingan perbaikan khususnya di dalam bidang parkir.

Terkait spesifikasi pembagian tugas dan tanggung jawab petugas parkir di setiap lokasi parkir merupakan kebijakan dari masing-masing koordinator parkir agar tidak terjadi tumpang tindih antar kewenangan dan memberikan rasa nyaman dalam melakukan pekerjaan. Kewenangan Dinas Perhubungan dalam hal ini memungut hasil retribusi parkir dari petugas parkir yang diperoleh dari pengguna layanan parkir. Namun, dalam hal ini Dinas Perhubungan tetap bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran sebagai berikut:

“Untuk pembagian dari tugas petugas parkir sendiri kita serahkan ke koordinator masing-masing wilayah parkir nya. Dishub sendiri hanya memungut hasil setoran mereka yang diperoleh dari masyarakat yang menggunakan jasa parkir, tetapi kita juga tidak asal lepas tangan juga

sepenuhnya". (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Bapak Agus sebagai salah satu petugas parkir membenarkan bahwa pembagian tugas di lokasi parkir berdasarkan kebijakan dari masing-masing koordinator parkir di suatu lokasi parkir. Dalam hal ini Dinas Perhubungan tidak mempunyai wewenang untuk membuat kebijakan intern dalam setiap lokasi parkir. Pembagian tugas di lokasi parkir berdasarkan sistem shift. Hal ini berdasarkan pertimbangan jumlah keseluruhan petugas parkir sehingga dengan adanya pembagian shift dipandang lebih efektif dan sudah diterapkan beberapa tahun. Terkait pembagian tugas Dinas Perhubungan sebagai pengawas dan juru pungut memudahkan mereka dalam penyeteroran retribusi.

Adapun pernyataan adalah sebagai berikut:

"Iya mbak, dibagi pasti dan ada *shify-shift* an juga. Seperti sekarang ini saya nanti selesai jam 5 sore terus dilanjutkan sama teman saya satunya sampai sekitar jam 2 pagi. Dishub tidak mengatur pembagian jadwal *shift* nya, dan menurut saya sangat efektif kalo ada pembagian nya dan ini sudah bertahun-tahun juga kok seperti ini". (Wawancara ini dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

Kesimpulan hasil penelitian pada variabel struktur birokrasi sebagai berikut:

**Tabel 4.4 Hasil Penelitian dari Variabel Struktur Birokrasi**

Variabel	SOP	Fragementasi
Dinas Perhubungan	Tersedia	Terdapat penyebaran tanggungjawab dan koordinasi yang baik
Petugas Parkir	Tersedia	Penyebaran tanggungjawab dan koordinasi baik
Masyarakat	-	

Sumber: Data diolah peneliti (2020)

## 2. Strategi Yang Akan Dilakukan Pemerintah untuk menertibkan Implementasi Tarif yang telah ditentukan

Kebijakan yang sudah dibuat pasti memiliki tujuan yang diharapkan akan berhasil. Dalam kebijakan dari Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan Umum memiliki tujuan untuk memberikan pelayanan yang maskimal kepada pengguna atau masyarakat yang membutuhkan jasa parkir dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui penerimaan dari sektor Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Jika dilihat dari target yang selalu ditetapkan, realisasi dari sektor Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum masih belum bisa mencapai target di beberapa tahun terakhir ini. Hal ini dapat dilihat dari data target dan realisasi penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dibawah ini:

**Tabel 4.5 Target dan Realisasi Retribusi Pelayanan Parkir Tahun 2014-2019 di Kota Batu**

Tahun	Target	Realisasi	(%)
2014	Rp 620.000.000	Rp 334.354.000	53,93%
2015	Rp 669.000.000	Rp 349.763.000	52,28%
2016	Rp 996.000.000	Rp 347.883.000	35,07%
2017	Rp 992.000.000	Rp 347.883.000	35,07%
2018	Rp 2.050.000.000	Rp 317.913.000	15,51%
2019	Rp 2.050.000.000	Rp 320.840.000	15,65%

Sumber: Hasil Wawancara di Dinas Perhubungan Kota Batu, 2020

Target penerimaan dari tahun 2014-2019 mengalami penurunan setiap

tahunnya. Target yang ditetapkan berdasarkan hasil kajian yang dilakukan oleh beberapa elemen masyarakat, akademisi termasuk dengan berbagai usulan di platform media. Kajian dilakukan untuk membahas mengenai pergerakan perekonomian di Kota Batu yang semakin meningkat, salah satunya diakibatkan juga bertambahnya jumlah pedatang. Salah satu dampak yang ditimbulkan semakin meningkatnya jumlah pedatang adalah bertambahnya jumlah kendaraan yang berakibat meningkatnya kebutuhan akan lahan parkir.

Hasil dari melakukan kajian ditampung, lalu dilakukan pembahasan lebih lanjut dan dipertimbangkan oleh Dinas Perhubungan terkait pemmasalahan parkir dengan pihak-pihak terkait. Selanjutnya Dinas Perhubungan menyampaikan hasil pembahasan ke lembaga legislatif yaitu DPRD untuk memperoleh hasil keputusan. Akhirnya munculah salah satu keputusan untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui peningkatan target dari sektor Retsibusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Oleh karena itu, untuk penetapan besarnya target penerimaan tersebut melalui proses yang panjang dan melalui beberapa pertimbangan. Target yang ditetapkan sebagai tolak ukur yang harus diterima oleh Dinas Perhubungan.

Strategi adalah cara dan alat yang digunakan untuk mencapai tujuan akhir (sasaran atau objective). Strategi harus mampu membuat semua bagian dari suatu organisasi yang luas menjadi satu, terpadu untuk mencapai tujuan akhir (Rivai, 2015:9). Berikut Strategi yang dilakukan Pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan, yang telah disampaikan

oleh Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran, sebagai berikut:

“Selama beberapa tahun ini memang dari sektor reribusi parkir sendiri memang belum pernah memenuhi target yang sudah ditentukan, Strategi kita di beberapa tahun ini masih belum maksimal sebenarnya dalam implementasi nya, tapi kita coba untuk bisa meningkatkan pendapatan di sektor ini. Beberapa strategi yang kita lakukan yaitu dengan kegiatan yang sebisa mungkin kita lakukan rutin dengan setiap bulannya yaitu dengan cara Pembinaan terhadap koordinator parkir dari titik-titik parkir yang tersebar di kota batu”. (Wawancara dilakukan pada Rabu, 04 Desember 2019)

Pembentukan strategi dalam penertiban implementasi tarif yang telah dilakukan sektor Retribusi Parkir di Kota Batu berdasarkan dengan kondisi yang terjadi di lapangan. Salah satunya dengan pembinaan lebih lanjut terhadap petugas parkir yang bertugas di titik-titik parkir yang tersebar di penjuru Kota Batu. Hasil strategi ini melihat dari masih ada beberapa petugas parkir yang masih kurang paham dengan aturan yang tertera di Peraturan Daerah. Dan selanjutnya juga masih ada strategi yang bisa menambah pendapatan dari sektor Retribusi Parkir dengan adanya pengawasan dari Dinas Perhubungan ke titik-titik wilayah parkir, hal tersebut juga didukung dengan kutipan wawancara dengan Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran, sebagai berikut:

“Selanjutnya juga ada pengawasan dari Dishub sendiri untuk terjun ke setiap titik-titik parkir yang tersebar mbak, tetapi kita juga masih sedikit kewalahan dalam pengawasan tersebut”. (Wawancara dilakukan pada Rabu, 04 Desember 2019)

Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dikatakan masih belum maksimal dikarenakan masih kurangnya dari personil yang turun ke lapangan mengetahui banyaknya titik parkir. Tim dari Dinas Perhubungan sendiri masih kurang memadahi, maka dari itu pengawasan masih belum maksimal dan bisa

menyebabkan terjadinya kebocoran dari sektor Retribusi Parkir sendiri. Untuk strategi yang terakhir yaitu dengan melakukan teguran terhadap petugas parkir yang masih melanggar aturan yang sedang berlaku. Hal tersebut sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perpajakan, sebagai berikut:

“Ya kita tim Dishub sendiri, biasanya memberi teguran kepada petugas-petugas parkir disitu, petugas parkir biasa narikin uang parkirnya itu lebih dari tarif yang sudah di tetepakn oleh Pemerintah sendiri, Biasanya teguran nya dilakukan pada saat kita melakukan pengawasan ke titik-titik parkir”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Ternyata, dilapangan peneliti juga masih banyak menemui petugas parkir yang masih melakukan pemungutan lebih atas tarif yang di peraturan. Disini Dinas Perhubungan juga masih kewalahan dengan masalah tersebut. Teguran yang diberikan juga sepertinya belum bisa membuat petugas parkir untuk taat dengan peraturan yang ada.

### 3. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Terjadinya Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu

Strategi pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan untuk Retribusi Parkir Kota Batu mempunyai beberapa faktor yang dapat mempengaruhi. Faktor yang dapat mempengaruhi berupa faktor pendukung dan hambatan atau kendala. Faktor pendukung merupakan faktor yang memberikan dukungan sebagai kekuatan dan peluang dalam pelaksanaan strategi penertiban implementasi tarif Retribusi Parkir di Kota Batu. Hambatan atau kendala merupakan faktor yang menunjukkan kelemahan dan ancaman dalam pelaksanaan strategi implementasi tarif Retribusi Parkir.

Dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi inkonsistensi pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Batu peneliti menggunakan analisis SWOT. Adapun faktor-faktor yang nantinya mempengaruhi kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sebagai berikut:

#### a. *Strengths* (Kekuatan)

*Strengths* merupakan salah satu faktor internal berkaitan dengan kekuatan atau faktor yang mendukung keberhasilan dari implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam hal ini, faktor internal yang mendukung ialah sebagai berikut:

##### 1. Penyediaan Sumber Informasi

Dinas Perhubungan telah menyediakan sumber informasi dalam bentuk

pembinaan petugas parkir maupun koordinator parkir sebagai wadah untuk membahas mengenai aturan perparkiran termasuk mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dinas Perhubungan juga memasang palang tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di pinggir-pinggir jalan sebagai sumber informasi untuk masyarakat/ pengguna jasa parkir.

Selain itu, terkait itu informasi mengenai kepatuhan para pelaksana terhadap peraturan yang telah ditetapkan Dinas Perhubungan menyediakan sumber informasi dalam bentuk layanan aduan secara personal melalui media sosial untuk menampung keluhan dan laporan masyarakat sebagai bentuk pengawasan kepada petugas parkir dalam menjalankan tugasnya.

## 2. *Standart Operating Producedurs* (SOP)

SOP sendiri bertujuan untuk untuk menyeragamkan tindakan dari pelaksana kebijakan dalam melaksanakan tugasnya. Dalam hal ini Dinas Perhubungan mempunyai SOP sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab berdasarkan pembagian tugas dalam struktur organisasi.

Adapun SOP yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan adalah prosedur menjadi koordinator parkir, rekomendasi mengelola tempat parkir, prosedur pembuatan Kartu Tanda Anggota, tata cara pemungutan dan penyetoran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dengan adanya SOP menciptakan keteraturan dan memudahkan dalam pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

### b. *Weaknesses* (Kelemahan)

Selain faktor pendukung pasti juga tidak terlepas dari faktor penghambatnya yang menyebabkan terjadinya inkonsistensi implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam pelaksanaan suatu kebijakan terdapat kendala atau hambatan yang harapannya nanti dapat diperbaiki demi mendapatkan hasil yang lebih baik dari sebelumnya. Adapun hambatan dalam implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sebagai berikut:

#### 1. Belum jelasnya aturan

Kebijakan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum ini tertuang pada dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Peraturan Daerah mengatur secara umum, maka untuk mencapai tujuan yang diharapkan diperlukan Peraturan Walikota sebagai aturan yang mengatur lebih rinci terkait pelaksanaan dari Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Namun pada kenyataannya, salah satu faktor penghambat kelancaran dari pelaksanaan pemungutan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang sesuai dengan tarif yang berada di Peraturan Daerah berbeda dengan apa yang dilapangan. Peraturan Daerah diperlukan sebagai payung hukum untuk mendukung kejelasan akan sistem yang nantinya akan dilakukan dilapangan sehingga menciptakan keteraturan dan dapat mendukung tujuan dari terbentuknya aturan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan

Umum yaitu meningkatkan penerimaan dari sektor retribusi parkir. Adapun pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran sebagai berikut pernyataannya:

“Kalau dari internalnya sendiri mungkin dari PERDA yang berlaku yaitu PERDA nomor 10 Tahun 2010 mungkin kalau menurut kami belum ada *upgrade* dari PERDA ini mbak, jadinya belum diatur juga hak dan kewajiban dari petugas parkir yang bertugas dilapangan. Dan belum juga di jelaskan mengenai sistem bagi hasil atas Retribusi Parkirnya. Saat ini kami masih menindak lanjuti bagaimana sepatatnya, dan dilihat dari target yang semakin besar tapi realisasinya berbanding jauh. Mungkin memang perlu *upgrade* PERDA dikarenakan sudah adanya perkembangan zaman kan”. (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Peraturan Daerah yang berlaku di Pemerintah Kota Batu mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum tersebut masih belum *upgrade* dan masih kurang adanya evaluasi dari sisi internal sendiri. *Upgrade* Peraturan Daerah mengenai aturan tersebut sebenarnya lebih baik mengevaluasi setiap 2 atau 3 Tahun sekali dengan melakukan penyesuaian sesuai dengan yang terjadi lapangan sebenarnya. Hal ini dikemukakan oleh Bapak Bahrul selaku Akademisi dari Bidang Hukum, menyatakan sebagai berikut:

“Sebaiknya dari pemerintah Kota Batu sendiri juga selalu mengadakan evaluasi terkait peraturan yang berlaku. Dan, harus selalu *upgrade* dengan kondisi sekarang. Melakukan pembaruan strategi maupun pembaruan Peraturan Daerah terkait sebaiknya dilakukan kurang lebih antara 2 sampai 3 tahun sekali seharusnya begitu mbak, mengenai pembaruan aturan kalau dari sisi kita ya. Soalnya ini retribusi juga termasuk bidang pelayanan yang langsung berhubungan dengan masyarakat sendiri jadinya harus cepat di evaluasi apabila terjadi kendala di sekitar”. (Wawancara dilakukan pada hari Kamis, 04 Juni 2020)

Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum termasuk di bidang pelayanan masyarakat yang langsung berhubungan langsung dengan masyarakat sendiri,

harusnya langsung dilakukan evaluasi apabila sudah terjadi kendala sewaktu itu. Lalu segera memperbarui Peraturan yang lama dengan peraturan yang baru. Nilai nominal juga berpengaruh atas menentukan tarif yang berlaku, nominal pada tahun 2010 berbeda dengan nominal uang tahun 2020. Dengan nilai nominal yang berbeda seharusnya pemerintah juga segera tanggap memperbarui ataupun mengevaluasi aturan yang berlaku pada saat itu, hal ini juga dijelaskan dengan pernyataan dari Bapak Bahrul selaku akademisi dari bidang hukum, sebagai berikut:

“Sekarang aturan yang berlaku pada tahun lalu jelasnya masih menggunakan peraturan yang 2010 kan mbak, jelasnya nilai nominal mata uang juga berbeda. Nilai mata uang seribu pada saat itu juga sudah termasuk nominal besar, dibandingkan dengan sekarang nilai nominal seribu pastinya termasuk nominal kecil. Di dompet mbak pasti nilai uang paling kecil uang 2 ribu kan, sekarang harusnya pemerintah juga melakukan penyesuaian dengan kondisi sekarang”. (Wawancara dilakukan pada hari Kamis, 04 Juni 2020)

Disimpulkan berarti harus ada pembaruan untuk aturan yang berlaku, dikarenakan harus segera menyesuaikan dengan keadaan sekarang. Nilai nominal uang jelasnya juga berbeda. Dengan adanya pembaruan peraturan yang berlaku diharapkan menciptakan keadaan yang nanti sesuai dengan visi-misi yang sudah ditentukan oleh Pemerintah Daerah itu sendiri.

## 2. Keterbatasan Personil Dinas Perhubungan

Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah sumber daya manusia atau staf. Kemampuan sumber daya manusia dapat dilihat dari segi kuantitas dan kualitas. Secara kuantitas dilihat dari kecukupan jumlah pegawai untuk pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum termasuk diantaranya kecukupan jumlah personil Dinas

Perhubungan. Namun dalam pelaksanaan kebijakan masih terhambat dengan keterbatasan personil Dinas Perhubungan khususnya yang bertugas melakukan pengawasan dan pemungutan. Jumlah titik parkir kurang lebih berjumlah 128 titik yang bergerak secara dinamis mengakibatkan Dinas Perhubungan harus berupaya dengan keras karena setiap harinya melakukan pemungutan di titik parkir yang ada di Kota Batu. Pengawasan yang dilakukan juga masih terbatas dengan hanya 3 tim yang setiap tim dengan 5 personil saja dan kurang cukup untuk menjangkau semua titik parkir. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perparkiran:

“Keterbatasan personil sendiri dari kami juga termasuk permasalahan internal. Tidak mepungkiri jumlah titik parkir yang ada sekitar 120 an titik dan bisa saja lebih dengan jumlah personil dari kami juga yang hanya 15 orang , tidak mungkin juga semua titik terjangkau oleh kami, maka tidak maksimal waktu mendata maupun penarikan pemungutan dari petugas parkir”/ (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

### 3. Keterbatasan Fasilitas

Fasilitas merupakan salah satu sumber daya non manusia yang dibutuhkan dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Fasilitas yang dimaksud yaitu berupa sarana prasarana yang dibutuhkan guna melaksanakan suatu kegiatan. Keberadaan sarana dan prasarana yang memadai diharapkan dapat membantu proses implementasi dan dimanfaatkan sesuai dengan kebutuhan. Disini peneliti hanya menemukan kurangnya fasilitas untuk petugas parkir. Penyediaan karcis parkir juga masih belum memenuhi kebutuhan sehingga di beberapa tempat sebagai objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum membuat karcis sendiri dan tarif yang berbeda dengan yang ada di

Peraturan Daerah yang berlaku. Hal tersebut dapat dimengerti karena masih dalam oengkajian terlebih soal tarif yang baru untuk diberlakukan di lapangan. Penyediaan lahan parkir di beberapa titik juga masih belum memadai, sehingga dijumpai parkir di badan jalan yang melebihi marka jalan sehingga adanya kemacetan.

### c. *Oppotunities* (Peluang)

*Oppotunities* (peluang) merupakan peluang dari faktor eksternal yang mendukung implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam penelitian ini yang menjadi faktor eksternal yang mendukung keberhasilan kebijakan adalah adanya dukungan koordinasi yang baik dengan pihak terkait dalam penyebaran tanggung jawab (fragmentasi). Pelaksanaan dari kegiatan penyelenggaraan perparkiran khususnya terkait pelaksanaan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan tentunya membutuhkan kerjasama serta koordinasi antara beberapa pihak terkait antara lain dengan koordinator parkir dan pihak kepolisian.

Dalam menjalankan tugasnya Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan pemerintah membutuhkan koordinasi yang baik khususnya dengan koordinator parkir sebagai mitra kerja di lapangan yang bertanggungjawab terhadap lokasi parkir sesuai dengan surat penunjukkan dan petugas parkir di lokasi tersebut. Selain itu, koordinasi oleh Dinas Perhubungan juga dilakukan dengan kepolisian. Apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir dalam hal memungut retribusi di lokasi yang tidak resmi

ataupun tidak mempunyai Kartu Tanda Anggota, maka Dinas Perhubungan berwenang melakukan tindakan yang bersifat pembinaan.

Adanya pembagian tugas membuat pihak-pihak yang terkait dalam pelaksanaan kebijakan akan menjalankan tugas sesuai dengan tupoksinya, tidak mengintervensi satu sama lain sehingga tidak menimbulkan tumpang tindih kewenangan. Selain itu, Dinas Perhubungan dan petugas parkir harus bekerjasama dengan baik. Adapun pernyataan Bapak Agus selaku petugas parkir di depan Ayam Bakar Wong Solo sebagai berikut:

“Ya kerjasama dari yang memegang wewenang dengan yang dibawah itu harus saling berhubungan”. (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 17 Desember 2019)

#### d. *Threats* (Ancaman)

Kebijakan sendiri juga tidak terlepas dari faktor eksternal yang telah menghambat pelaksanaannya yang disebut dengan *threats* (Ancaman).

Faktor penghamat yang berasal dari luar dapat menghambat dalam mencapai tujuan dari suatu kebijakan. Adapun faktor eksternal yang menghambat pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai berikut:

##### 1. Parkir Liar

Berdasarkan hasil penelitian, masih banyak dijumpai oknum petugas parkir tidak resmi di tepi jalan umum yang tidak memiliki ijin dari Dinas Perhubungan dengan tidak memiliki Kartu Tanda Anggota sebagai petugas parkir memungut retribusi. Beberapa tempat parkir yang efemenyatakan area bebas parkir seperti di depan alfamart atau indomaret

masih terdapat oknum sebagai petugas parkir yang memungut retribusi.

Oknum yang bertindak sebagai petugas parkir tidak menggunakan rompi resmi dari Dinas Perhubungan dan tidak memberikan karcis dalam pemungutan retribusi. Hasil dari pemungutan retribusi tidak disetorkan ke Dinas Perhubungan melainkan untuk penghasilan pribadi. Adanya parkir liar merupakan ancaman pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum karena mengurangi kepercayaan masyarakat kepada petugas parkir dan berdampak pada parkir resmi yang melakukan pemungutan sesuai dengan aturan yang ditetapkan. Adapun pernyataan dari Bapak Soleh selaku petugas parki di Alun-Alun:

“Sering juga mbak sepengetahuan saya banyak di pinggir-pinggir jalan banyak parkir liar itu habis ambil ya pergi begitu aja. Imbasnya sebenarnya bisa ke kita yang resmi-resmi gini. Harapan dari saya sendiri, dishub segera memberantas parkir liar.” (Wawancara dilakukan pada hari Selasa, 04 Februari 2020)

## 2. Pungutan Liar

Berdasarkan hasil penelitian, masih banyak di hampir semua titik parkir sering dijumpai pungutan retribusi yang tidak sesuai dengan tarif yang berlaku di Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 . Petugas parkir juga ada yang sampai membuat karcis sendiri dan ditulisi dengan tarif yang berbeda dari Peraturan Daerah yang berlaku. Dinas Perhubungan juga masih belum bisa menanggulangi permasalahan atas pungutan liar tersebut dikarenakan kajian ini masih di proses untuk aturan yang baru.

Adapun pernyataan dari Bapak Bambang selaku Kepala Seksi Perpajakan sebagai berikut:

“Saya juga sebenarnya resah dengan banyaknya pungutan liar, tetapi ya kita juga tidak bisa menyalahkan pungutan liar tersebut. Di beberapa sisi mungkin peraturan yang sekarang berlaku kurang update mbak, mungkin mereka juga melakukan itu juga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Jadi kita masih mengkaji itu, di atas belum selesai selesai cuman untuk memperbaiki perda tersebut. Mungkin di era sekarang memang normalnya ya tarif nya seperti yang berlaku di malang kota, untuk sepeda motor Rp 2000.- jadi wajar sebenarnya masihan. Tetapi saya juga kecewanya meskipun mereka sudah melakukan seenaknya sendiri, setoran juga tak kunjung terpenuhi. Dan dishub juga masih mengkaji apa yang terjadi soal kebocoran di sektor retribusi parkir” (Wawancara dilakukan pada hari Rabu, 04 Desember 2019)

Pada saat di lapangan, disalah satu titik parkir peneliti juga menemukan pernyataan dari salah satu petugas parkir yang menyatakan kenapa mereka melakukan pungutan liar, pernyataan nya sebagai berikut:

“Sebenarnya saya juga seharusnya mematuhi aturan yang berlaku seperti yang tertulis di tiang tarif ini (sambil memunjuk) tetapi ya sekarang kebutuhan sehari-hari juga perlu mbak, jadi mau tidak mau ya saya nariknya tidak sesuai dengan aturan yang ada. Saya harap dari pemerintah sendiri meneliti lagi yang sekarang harusnya sudah berkembang peraturannya sesuai dengan keadaan sekarang”. (Wawancara dilakukan pada Selasa, 17 Desember 2019)

Di lapangan peneliti menemukan adanya *gap* antara tarif di aturan yang berlaku dengan yang terdapat di lapangan, diantaranya sebagai contoh dari tarif parkir untuk pengguna roda dua dan roda empat. Perbedaan tarif tersebut sebenarnya juga termasuk salah satu perbuatan pungutan liar yang dilakukan oleh pemungut retribusi. Hal ini disesuaikan dengan pernyataan wawancara dengan salah satu akademisi dari bidang hukum yaitu Bapak Bahrul selaku akademisi hukum, sebagai berikut:

“Sebenarnya mbak, setiap pungutan yang sah yaitu pungutan yang sesuai dengan dasar yang berlaku. Apabila pungutan yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku di daerah tersebut bisa disebut dengan pungutan liar. Pungutan liar kalau menurut mbaknya salah kan ya?

Menurut mbak itu jadi kerugian negara tidak? Iya kan, jadi kerugian negara. Bisa jadi kalau terjadi kerugian untuk negara kalau sesuai dengan hukum yang berlaku pasti bisa jadi akan dilakukan tindak pidana” (Wawancara dilakukan pada Hari Kamis, 04 Juni 2020)

Pungutan liar yang dilakukan oleh petugas parkir tersebut bisa dikatakan sebagai pungutan liar yang bisa berakibat adanya tindakan pidana. Di peraturan juga sebenarnya sudah menjelaskan dengan jelas apabila pungutan liar bisa dikenakan sanksi. Pungutan liar yang dilakukan tersebut juga merugikan untuk kas negara, maka dengan jelas bisa dikenakan tindak pidana juga apabila peraturan yang terlampir juga sudah menjelaskan dengan detail.

Terkait dengan pungutan liar yang sekiranya dilakukan oleh beberapa oknum petugas parkir yang berada di beberapa titik-titik parkir tersebut, peneliti juga memiliki wawancara bersama salah satu narasumber yang berinisial “T”, beliau menjelaskan bagaimana sikap beliau mengenai terkaitnya dengan pungutan liar yang dilakukan beberapa petugas parkir.

Wawancaranya sebagai berikut:

“Terkait mengenai hal pungutan liar ya mbak, kita sebenarnya sudah mengingatkan tetapi dari petugas sendiri tidak ada kemawasan diri dari mereka ya kita akhirnya bosan juga menegur mereka, jadi acuh tak acuh juga dengan yang mereka lakukan, toh dari atasan juga tidak ada tindakan lebih lanjut, kita bisa apa mbak”. (Wawancara dilakukan pada hari Senin, 15 Juni 2020)

Anonim tersebut mengatakan sedemikian rupa mengenai masih banyak yang melakukan pungutan liar tetapi sikap dari salah satu pelaksana kebijakan sikapnya menunjukkan sikap acuh terhadap hal tersebut.

Pungutan liar bisa terus terjadi apabila tidak ada nya regulasi yang jelas

dari peraturan daerah setempat.

### 3. Cuaca

Faktor paling penting yang mempengaruhi kelancaran dalam hal pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah cuaca. Objek pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berada di luar ruangan yang tidak memiliki pelindung berupa atap dan sejenisnya sehingga ketika hujan sangat mempengaruhi pelaksanaannya. Cuaca juga mempengaruhi pendapatan dari sektor parkir, dengan cuaca yang tidak mendukung akan mengurangi penerimaan setoran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dari petugas parkir.

### C. Pembahasan

Pada sub bab ini peneliti akan menyajikan pembahasan dari hasil penelitian. Pembahasan akan disajikan berdasarkan temuan di lapangan saat penelitian berlangsung serta menguraikan hasil penelitian yang diteliti. Hasil temuan kemudian dianalisis dengan teori yang digunakan. Adapun yang dibahas dalam pembahasan adalah mengenai Kebijakan Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu beserta Strategi yang efektif untuk Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu.

## 1. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu

Kebijakan adalah aktivitas pemerintah yang mempunyai tujuan, memiliki nilai tertentu dan memberikan dampak positif bagi masyarakat (Agustino, 2017:16). Kebijakan yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang tertuang pada Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010. Kebijakan ini dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan pemerintah yang mempunyai wewenang dalam pengelolaan program dan kegiatan dalam bidang manajemen perparkiran khususnya dalam ranah retribusi. Dinas Perhubungan yang mempunyai wewenang adalah bidang manajemen parkir. Dalam melaksanakan kebijakan tentunya Dinas Perhubungan dibantu dengan petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan dilapangan yang bertugas memberikan pelayanan parkir dan memungut retribusi sesuai dengan aturan yang ditetapkan. Adapun sasaran kebijakan ini yaitu masyarakat yang menggunakan layanan parkir yang menjadi subjek pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Menurut Usman (2002:70) implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan. Pengimplementasian suatu kebijakan menurut Nugroho (2014:657) terdapat dua pilihan yaitu langsung mengimplementasikan kedalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan *derivate* atau turunan dari kebijakan publik tersebut. Dalam konteks ini, kebijakan yang

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

Dalam penelitian ini, untuk menganalisis keberhasilan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menggunakan model Edward III. Model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George C. Edward III menggunakan pendekatan *top down* yang digunakan dalam model ini sesuai dengan karakteristik kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Kebijakan tersebut disusun oleh pemerintah pusat melalui Undang-Undang yang kemudian diturunkan ke masing-masing daerah sesuai dengan kewenangannya melalui Peraturan Daerah. Setelah itu, kebijakan tersebut diimplementasikan kepala Dinas Perhubungan dan petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan dengan sasaran kebijakan tersebut adalah masyarakat. Untuk mengukut keberhasilan implementasi dengan model Edward III mencakup empat variabel yaitu, komunikasi, sumber daya, sikap pelaksana dan struktur birokrasi. Edward III menyatakan bahwa terjadi hubungan timbal balik antar variabel sehingga anatar satu variable dengan variabel lainnya saling berkaitan.

### a) Komunikasi antar pelaksana kebijakan

Menurut Edrward III dalam Agustino (2017:137) komunikasi antar pelaksana kebijakan merupakan aspek pertama dalam mengukur implementasi suatu peraturan. Implementasi akan berjalan efektif apabila para implementor sudah mengetahui apa yang akan dikerjakan melalui komunikasi. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan harus tepat, akurat dan konsisten. Terdapat tiga indikator yang digunakan Edward III dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi antara lain:

#### 1) Transmisi

Transmisi merupakan penyaluran informasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan kepada target atau sasaran kebijakan. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah ada kesalahan pengertian yang disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkat birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan (Agustino, 2017:137). Adapun transmisi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum melibatkan beberapa pihak antara lain lembaga legislatif, lembaga eksekutif (Dinas Perhubungan), petugas parkir dan masyarakat.

Peraturan terkait Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum tertuang pada Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peraturan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di

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

Proses pembuatan kebijakan diawali dengan diadakannya kejian untuk menampung dan membahas aspirasi masyarakat terhadap kondisi dan permasalahan yang terjadi di lapangan. Pembahasan dilakukan dengan lembaga eksekutif sebagai perpanjangan tangan pemerintah yang berwenang dalam urusan retribusi parkir yaitu Dinas Perhubungan. Selanjutnya, hasil kajian diteruskan kepada lembaga legislatif untuk disempurnakan dan disetujui menjadi suatu peraturan.

Proses transmisi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum setelah disahkannya peraturan diawali dari Dinas Perhubungan sebagai aparatur pelaksana yang berwenang dalam menangani manajemen perparkiran dalam ranah retribusi, Dinas Perhubungan menginformasikan terkait kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 kepada pihak terkait yaitu petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan yang memungut retribusi di lapangan dan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir sebagai sasaran kebijakan yang dipungut retribusi.

Proses tranmisi dilakukan dari Dinas Perhubungan kepada petugas parkir disampaikan melalui kegiatan pembinaan. Pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan membahas mengenai aturan yang berlaku di dalam perparkiran yang berkaitan dengan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum maupun mengenai tugas dan tanggungjawab sebagai petugas parkir.

Pembinaan dilakukan dengan mendatangkan beberapa pihak seperti

kepolisian, DPR dan pihak lain yang berkepentingan dalam pelaksanaan perparkiran. Dinas Perhubungan kurang lebih mendatangkan beberapa koordinator parkir dari jumlah titik parkir sebanyak 128 titik.

Proses selanjutnya dilakukan dari koordinator parkir kepada petugas parkir lainnya. Koordinator parkir mentransmisikan informasi yang telah didapatkan dari Dinas Perhubungan kepada petugas parkir. Berdasarkan hasil penelitian, transmisi informasi terkait aturan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sudah diterima dengan baik oleh petugas parkir melalui pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. . Namun karena terkendala dengan *budget* dan tempat proses transmisi melalui pembinaan yang dilakukan belum mencakup semua koordinator parkir dari setiap lokasi parkir.

Proses transmisi selanjutnya diinformasikan dari Dinas Perhubungan kepada masyarakat pengguna layanan parkir yang dipungut retribusi. Dinas Perhubungan menginformasikan melalui media elektronik maupun media cetak. Penyaluran informasi dari media cetak dapat dilihat dari pemasangan tarif pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 tahun 2010 di beberapa tempat strategis tepi jalan umum, tepatnya di beberapa titik juga ada palang tarif parkir yang berlaku.

## 2) Kejelasan

Menurut Agustino (2017:137) menjelaskan bahwa Komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas sehingga tidak

menimbulkan kebingungan. Ketidakjelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi implementasi pada tingkatan tertentu, namun para pelaksana membutuhkan kejelasan informasi dalam melaksanakan kebijakan agar tujuan yang hendak dicapai dapat diraih.

Kejelasan informasi mengenai kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dituangkan dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai acuan bagi para pelaksana. Dalam peraturan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum membutuhkan kejelasan informasi terkait isi kebijakan diantaranya subjek dan objek. Berikut penjelasan di peraturan terkait subjek dan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum:

#### Pasal 3

Objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### Pasal 4

Subyek Retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan tempat parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.

Berdasarkan hasil penelitian, kejelasan isi kebijakan mengenai objek terkendala karena belum adanya Peraturan Walikota yang mengatur secara rinci terkait lokasi yang menjadi kewenangan pemungutan Pemerintah Daerah sehingga terdapat perbedaan pemahaman terhadap objek pemungutan retribusi. Objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan

Umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh Pemerintah Daerah. Tempat parkir yang dipungut retribusi adalah semua lahan parkir di Daerah yang dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah diantaranya adalah tempat parkir umum yang berada di tepi jalan umum atau halaman pertokoan yang tidak bertentangan dengan rambu-rambu lalu lintas dan tempat lain yang sejenis yang diperbolehkan untuk tempat parkir umum dan dipergunakan untuk menaruh kendaraan bermotor dan atau tidak bermotor.

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan lokasi yang dikenakan retribusi didasarkan pada aturan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan.

Hal ini disebabkan karena belum adanya Peraturan Walikota yang memuat aturan terperinci mengenai lokasi-lokasi yang diperbolehkan memungut retribusi. Penentuan objek diawali dari proses pengajuan dari masyarakat yang ingin mengelola tempat parkir dengan melengkapi prosedur yang telah ditetapkan. Selanjutnya dari Dinas Perhubungan melakukan survei terhadap tempat parkir dengan berbagai pertimbangan. Jika tempat tersebut sesuai dengan ketentuan, maka diterbitkan surat penunjukkan sebagai pemberian izin terhadap objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Kejelasan isi kebijakan juga terkait subjek yang dikenakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam informasi mengenai subjek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sudah jelas diterima oleh petugas parkir maupun masyarakat. Para pelaksana kebijakan maupun masyarakat sasaran kebijakan sudah memahami aturan bahwa subjek

Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yaitu pengguna layanan parkir di objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang mempunyai kewajiban membayar retribusi sesuai dengan tarif yang ditetapkan.

3) Konsistensi

Menurut Agustino (2017:138) konsistensi merupakan suatu tindakan yang dilakukan secara terus menerus untuk mencapai suatu tujuan. Jika pemberian perintah tidak dilakukan tidak secara konsisten maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan. Penyampaian komunikasi dalam pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Komunikasi antara Dinas Perhubungan kepada petugas parkir dilakukan secara konsisten melalui kegiatan pembinaan. Kegiatan pembinaan dilakukan secara konsisten setiap tahunnya. Berdasarkan dari keterangan diatas, dapat disimpulkan bahwa komunikasi antar pelaksana kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum belum optimal karena belum tepenuhinya indikator kejelasan. Kejelasan aturan masih terkendala karena masih belum adanya Peraturan Walikota yang secara rinci terkait aturan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Hasil penelitian serupa dengan penelitian yang dilakukan oleh Rahman (2015) bahwa implementasi kebijakan tentang Retribusi Jasa Umum dalam menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Palu dalam dimensi komunikasi tidak optimal karena isi dari aturan tidak dapat diterima oleh

sasaran kebijakan dikarenakan transmisi tidak efektif oleh pelaksana kebijakan, ketidakjelasan informasi menyebabkan *misscommunication* antara SKPD dengan masyarakat atas pemberian informasi sosialisasi tidak dilakukan secara konsisten. Dalam penelitian ini, dari aspek transmisi terdapat penyaluran informasi mengenai Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 dimulai dari Dinas Perhubungan kepada beberapa koordinator parkir melalui pembinaan. Kemudian koordinator parkir tersebut melanjutkan informasi tersebut kepada petugas parkir di wilayahnya. Dinas Perhubungan selanjutnya mentransmisikan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum melalui media cetak maupun media elektronik. Indikator selanjutnya yaitu kejelasan, bahwa informasi terkait isi aturan di dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 diantaranya merupakan terkait subjek dan objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum masih belum diterima terlalu jelas. Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan objek yang dikenakan retribusi didasarkan pada aturan yang ditetapkan sendiri dari Dinas Perhubungan.

Sehubungan dengan ketentuan yang dibuat oleh Dinas Perhubungan, masih belum bisa diterima dengan jelas dikarenakan masih belum adanya Peraturan Walikota yang membahas lebih lanjut mengenai data lokasi-lokasi yang diperbolehkan memungut retribusi. Selanjutnya juga dari aspek konsistensi, komunikasi yang dilakukan sudah secara konsisten kepada petugas parkir, tetapi petugas parkir sendiri yang masih belum konsisten dalam pemungutannya, masih sering ditemukan petugas parkir yang

memungut lebih dari tarif yang sudah ditetapkan padahal sudah dilakukan pembinaan secara berkala oleh Dinas Perhubungan sendiri untuk membina terkait implementasi tarif yang berlaku, tapi masih banyak petugas parkir yang tidak mematuhi tentang tarif yang dipungut.

**b) Sikap atau disposisi dari pelaksana kebijakan**

Disposisi atau sikap para pelaksana adalah faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementasi kebijakan akan berjalan efektif apabila para implementor mengetahui tugasnya dan memiliki kemampuan untuk melaksanakannya (Agustino, 2017:139). Untuk mewujudkan disposisi yang baik dari pelaksana kebijakan maka dapat dipenuhi melalui upaya-upaya yang mendukung keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan antara lain pengaturan birokrasi, efek disposisi, dan pemberian intensif.

**1) Melakukan Pengaturan Birokrasi**

Menurut Agustino (2017:140) Pengaturan birokrasi merujuk pada penunjukkan dan pengangkatan staf dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas, dan kompetensinya. Pengangkatan birokrat dapat direalisasikan melalui penempatan atau perekrutan. Adapun pengangkatan personil di Dinas Perhubungan melalui penempatan PNS sesuai dengan kebutuhan, kualifikasi atau pertimbangan lain oleh dinas terkait. Untuk tenaga bantuan yang dibutuhkan oleh Dinas Perhubungan juga terdapat kualifikasi tertentu yang dipertimbangkan sehingga menghasilkan personil yang memiliki kemampuan dalam menjalankan tugasnya.

Sementara untuk menjadi petugas parkir tidak ada kualifikasi SDM

khhusus yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Semua orang dapat mengajukan diri menjadi petugas parkir dengan memenuhi persyaratan administrasi yang dibutuhkan. Meskipun tidak ada kualifikasi SDM untuk petugas parkir, Dinas Perhubungan senantiasa melakukan pembinaan. Dalam pembinaan yang dilakukan, Dinas Perhubungan juga memberi pelatihan kepada petugas parkir mengenai hal teknis yang dilakukan di lapangan termasuk dalam memenuhi tugas dan tanggungjawab, hal-hal yang tidak boleh dilakukan, upaya yang harus dilakukan untuk memenuhi target penerimaan retribusi parkir dari pemerintah dan hal lain yang bertujuan untuk meningkatkan kemampuan dan pemahaman petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan. Jadi walaupun Dinas Perhubungan tidak mempunyai kualifikasi SDM untuk petugas parkir, tetapi dengan adanya pembinaan tersebut meningkatkan kemampuan serta pemahaman petugas parkir sebagai pelaksana di lapangan.

## 2) Efek Disposisi

Dalam Agustino (2017:140) menjelaskan bahwa Disposisi akan menimbulkan hambatan terhadap implementasi kebijakan apabila implementor tidak melaksanakan kebijakan yang ditetapkan. Apabila pelaksana kebijakan menjalankan tanggung jawabnya dengan baik maka mereka akan dapat menjalankan kebijakan sesuai dengan yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Efek disposisi dapat berupa sikap, komitmen atau tanggung jawab dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya terkait kebijakan yang telah dibuat. Dalam penelitian ini, kecenderungan sikap yang

diamati adalah sikap dari personil Dinas Perhubungan dan sikap dari petugas parkir.

Sikap para personil bidang parkir Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sudah baik. Para personil bidang parkir terus berupaya untuk menjalankan perintah sesuai aturan dan menjaga sikap sebagai bentuk loyalitas dan komitmen. Segala bentuk sikap dari para personil Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugasnya ada penilaian kinerja dari atasan. Terkait tugas dan tanggung jawab, personil Dinas Perhubungan diharapkan dapat melakukan kontrol secara menyeluruh dan teratur ke setiap lokasi parkir serta bersikap baik kepada petugas parkir.

Sebagai pelaksana kebijakan di lapangan yang berinteraksi langsung dengan pengguna parkir, sikap dari petugas parkir tidak kalah pentingnya. Petugas parkir di objek penelitian menjalankan tugas sesuai dengan peraturan dan memiliki sikap yang baik dalam pengaturan kendaraan, ramah, menjaga kendaraan yang diparkir, serta bertanggung jawab terhadap bentuk kehilangan pengguna layanan parkir. Namun disayangkan bahwa tidak semua petugas parkir melakukan tugasnya sesuai aturan. Tidak adanya kualifikasi dalam pengangkatan petugas parkir menyebabkan perbedaan komitmen dan kepatuhan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan peraturan.

Dibeberapa lokasi parkir di tepi jalan umum masih dijumpai petugas parkir yang tidak memberikan karcis pada saat melakukan pemungutan retribusi. Hal ini tidak sesuai dengan aturan dalam Peraturan Daerah Nomor

10 Tahun 2010 pasal 11 yang menyatakan bahwa masa Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah saat diberikan karcis. Peraturan tersebut mensyaratkan bahwa petugas parkir berkewajiban untuk memberikan karcis kepada pengguna layanan parkir. Karcis disediakan oleh Dinas Perhubungan yang sudah diporporasi. Sikap dari petugas parkir yang tidak memberikan karcis selain disebabkan oleh sikap masing-masing individu juga dikarenakan keterbatasan ketersediaan karcis yang diberikan oleh Dinas Perhubungan. Hal ini dikarenakan tidak adanya aturan yang mengatur terkait jumlah persebaran karcis di setiap titik parkir dan adanya kendala terkait keterbatasan anggaran dalam penyediaan karcis.

Didalam karcis telah tertera tarif penarikan retribusi yang mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010. Adapun tarif yang ditentukan dalam pemungutan retribusi berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai berikut:

**Tabel 4.6 Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu**

No	Jenis Kendaraan	Tarif Parkir Sekali	Tarif di Lapangan sejak ± tahun 2017
1.	Motor dan Kendaraan Roda 3	Rp. 1.000	Rp. 2.000
2.	Mobil Pribadi, Taksi, Pick Up	Rp. 2.000	Rp. 3.000
3.	Bus Mini, MPU, Truck, Mobil Barang	Rp. 5.000	Rp. 10.000
4.	Bus	Rp. 10.000	Rp. 15.000

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

Tidak diberikannya karcis dalam pemunguan mengakibatkan kemungkinan dinaikannya tarif parkir yang tidak sesuai dengan aturan yang sedang berlaku. Masyarakat masih sering menjumpai petugas parkir yang memungut retribusi diatas tarif yang ditentukan baik pada tarif sekali parkir maupun insidentil. Tempat parkir dengan tarif sekali parkir yang ditemui oleh peneliti sendiri, masih sering memungut parkir dengan tarif yang berbeda dengan tarif yang belaku dan diberikan karcis yang bukan dari Dinas Perhubungan, melainkan karcis yang di desain sendiri dengan tarif yang berbeda. Dari pernyataan petugas parkir yang bertugas mereka mendesain kartu parkir sendiri dikarenakan tidak ada karcis parkir apabila habis dan Dinas Perhubungan tidak memberikan lagi karcis yang sebenarnya belaku sesuai dengan paraturan. Perbedaan tarif yang ada di lapangan dengan yang

diperaturan diturunkan karena, kalau dengan sesuai yang diperaturan masih belum cukup memenuhi kebutuhan mereka setiap harinya, dikarenakan bahan-bahan pokok di pasaran juga selalu naik setiap waktunya.

Dalam penelitian yang dilakukan Winarsih (2017) menjelaskan juga bahwa dalam penelitiannya juga menemukan mengenai implementasi tarif retribusi parkir di Kota Batu sudah tidak sesuai dengan tarif yang ada di aturan. 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 tertera pada pasal 7 dijelaskan bahwa dalam upaya meningkatkan PAD, daerah dilarang menetapkan peraturan Daerah yang menyebabkan biaya tinggi, dan menetapkan peraturan daerah yang menghambat mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antar daerah, dan kegiatan ekspor/impor.

Adanya perberdaan sendiri dari tarif di lapangan dengan tarif di peraturan juga bisa peneliti simpulkan dari wawancara dengan akademisi hukum . Dengan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa implementasi ini bisa menyebabkan terjadinya kerugian untuk negara, dan perlu sebaiknya segera ditindak lanjuti untuk melakukan evaluasi terkait hal ini. Jika perlu, segera untuk disahkan Peraturan Daerah yang baru-baru ini telah dirancang. Tempat parkir insidental juga merupakan tempat- tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau kegiatan dan atau keramaian baik

mempergunakan fasilitas umum maupun fasilitas sendiri. Hal ini menjadi koreksi bagi pelaksanaan kebijakan karena dalam implementasinya terdapat ketidakjujuran yang dilakukan oleh para pelaksana kebijakan.

### 3) Insentif

Agustino (2017:140) menjelaskan bahwa Insentif merupakan salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan sikap para pelaksana kebijakan. Insentif dapat diartikan sebagai variabel penghargaan yang diberikan kepada individu dalam suatu kelompok yang diketahui berdasarkan perbedaan dalam mencapai hasil kerja (Cascio, 1995:377). Fungsi dari adanya insentif untuk memberikan dorongan semangat kerja bagi pelaksana kebijakan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sehingga dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Dalam penelitian ini, pemberian insentif difokuskan kepada petugas parkir karena petugas parkir merupakan mitra dari Dinas Perhubungan yang mempunyai andil yang besar dalam membantu penyelenggaraan parkir dan pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam model Edward III insentif yang dimaksudkan yaitu berupa keuntungan atau biaya tertentu yang dikeluarkan untuk pelaksana kebijakan agar para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik (Agustino:2017:140).

Dalam penelitian ini, pemberian insentif difokuskan kepada petugas parkir karena petugas parkir merupakan mitra dari Dinas Perhubungan yang mempunyai andil yang besar dalam membantu penyelenggaraan parkir dan pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi

Jalan Umum. berbeda-beda. Terkait petugas parkir melakukan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan aturan yang ditetapkan, tidak ada insentif finansial yang diberikan. Bentuk penghargaan yang didapatkan oleh petugas parkir yang sesuai aturan hanya berupa keamanan dalam menjalankan tugas seperti tidak dikenakan sanksi ataupun razia. Petugas parkir mendapat penghasilan dari pemungutan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum yang telah dikurangi dengan setoran ke Dinas Perhubungan sehingga keuntungan atau penghasilan yang didapatkan sesuai kebijakan manajemen keuangan dari masing-masing pengelola parkir. Tidak ada peraturan yang menjelaskan mengenai bagi hasil antara petugas parkir dan Dinas Perhubungan melainkan berdasarkan kesepakatan musyawarah antara kedua pihak. Sehingga dalam hal ini Dinas Perhubungan tidak memberikan gaji kepada petugas parkir. Berdasarkan hasil penelitian, diperlukannya insentif dalam bentuk finansial sebagai bentuk penghargaan atas timbal balik atau dukungan kepada petugas parkir yang melakukan tugas dan tanggung jawab dengan baik sesuai dengan aturan.

Berdasarkan keterangan diatas implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum jika dilihat dari disposisi atau sikap pelaksana belum berjalan optimal karena dari indikator efek disposisi dan insentif masih belum berjalan dengan baik. Dari indikator petugas parkir, tidak ada kualifikasi SDM tertentu, namun Dinas Perhubungan senantiasa memberikan pembinaan untuk meningkatkan kemampuan dan pemahaman petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan. Selanjutnya dari indikator

pengaturan birokrasi, penunjukkan dan pengangkatan staf di Dinas Perhubungan sudah berdasarkan kualifikasi dan kebutuhan. Selanjutnya dari indikator efek disposisi, sikap para personil bidang parkir Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sudah baik karena terus berupaya untuk menjalankan perintah sesuai aturan dan menjaga sikap sebagai bentuk loyalitas dan komitmen. Lain halnya dengan sikap patugas parkir, sikap petugas parkir di objek penelitian dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan peraturan yang ditetapkan namun di lokasi parkir lain masih dijumpai petugas parkir yang tidak taat peraturan seperti tidak memberi karcis dan menarik retribusi diatas tarif yang ditentukan. Indikator terakhir yaitu insentif, belum adanya insentif dalam bentuk finansial yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kepada petugas parkir yang menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan aturan yang ditetapkan.

Hasil penelitian serupa dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Winarsih (2017) bahwa implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum kawasan kota batu pada dimensi disposisi masih kurang karena perilaku tidak jujur dari beberapa petugas parkir yang tidak memberikan karcis dan juga tidak memungut sesuai dengan tarif yang berlaku sebenarnya. Hal ini mengecewakan masyarakat karena tidak adanya komitmen pelaku kebijakan dalam melaksanakan tugasnya. Dalam hal ini pemberian intensif, petugas parkir sendiri juga tidak mendapatkan intensif dari Pemerintah Kota Batu.

### c) Sumber daya yang dimiliki

Sumber daya merupakan sumber penggerak dan pelaksana.

Komunikasi yang terjalin dalam implementasi kebijakan akan diteruskan secara cermat, jelas dan konsisten apabila sumber daya yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan terpenuhi. Apabila sumber daya yang diperlukan belum terpenuhi, maka implementasi kebijakan cenderung tidak efektif. Keberhasilan proses implementasi kebijakan bergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia (Agustino, 2017:134). Terdapat empat indikator sumber daya yang harus dimiliki dalam implementasi kebijakan antara lain Sumber Daya Manusia (SDM), informasi, wewenang dan fasilitas (Agustino, 2017: 138).

#### 1) Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah Sumber Daya Manusia (SDM). Kegagalan yang seringkali terjadi salah satunya disebabkan oleh SDM yang tidak mencukupi, memadai atau tidak kompeten dibidangnya (Agustino, 2017:138). Penambahan jumlah SDM harus diiringi dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan.

Sumber daya manusia yang dimaksud dalam penelitian ini adalah personil bidang perparkiran Dinas Perhubungan dan petugas parkir. Menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Utama (2016) sumber daya manusia berkenaan dengan kecukupan baik kuantitas maupun kualitas implementor kebijakan yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran.

Dalam penelitian ini, secara kuantitas dilihat dari kecukupan jumlah pegawai untuk pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum terutama dalam melaksanakan tugas di lapangan. Jumlah personil dari segi kuantitas terbatas, khususnya yang bertugas melakukan pengawasan. Jumlah personil yang bertugas melakukan pengawasan tidak sebanding dengan jumlah titik parkir yang dipungut retribusi. Jumlah personil yang bertugas melakukan pengawasan terdiri dari tiga tim masing-masing tim berjumlah lima orang. Sedangkan jumlah titik parkir yang dipungut Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berjumlah 128 titik.

Pengajuan jumlah personil di bidang parkir harus dilakukan sesuai prosedur. Pengajuan dilakukan melalui Kepala Seksi dengan alasan dan kriteria yang dibutuhkan dengan membuat nota dinas. Setelah itu, Kepala Seksi mengajukan ke Kepala Bidang dan Kepala Bidang mengajukan ke Kepala Dinas. Pengajuan penambahan personil sudah dilakukan sesuai dengan prosedur, namun belum mendapat persetujuan karena ada beberapa pertimbangan dan disesuaikan dengan skala prioritas kebutuhan.

Kemampuan Dinas Perhubungan selain dari segi kuantitas, juga dilihat dari segi kualitas. Dari segi kualitas dengan keterbatasan personil, Dinas Perhubungan berupaya melakukan tugas secara maksimal sesuai dengan tupoksi yang diperintahkan. Namun dengan keterbatasan personil khususnya yang bertugas dalam pengawasan mengakibatkan pengawasan yang dilakukan tidak maksimal. Hal ini dapat dilihat dari masih sering

ditemui pelanggaran misalnya parkir liar maupun petugas parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan yang luput dari pengawasan. Para personil tidak bisa menjangkau semua titik setiap harinya, maka dari itu diperlukannya peran dari masyarakat untuk membantu pengawasan dengan melaporkan apabila terjadi pelanggaran dan diperlukannya kerjasama yang baik dengan petugas parkir.

Sumber daya manusia selanjutnya yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah petugas parkir. Dari segi kuantitas, penyebaran jumlah petugas parkir disetiap lokasi tidak merata. Hal tersebut dikarenakan tidak adanya aturan khusus yang mengatur jumlah petugas parkir dalam suatu luas lahan parkir tertentu, sehingga yang terjadi dilapangan jumlah petugas parkir dalam suatu lokasi parkir tidak sebanding. Terkadang jumlah petugas parkir dalam suatu lokasi parkir berlebihan dan ada juga yang kurang. Kemampuan petugas parkir selain dari segi kuantitas, juga dilihat dari segi kualitas. Dari segi kualitas, dilihat dari kemampuan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab serta ketrampilan yang dimiliki. Setiap masyarakat yang ingin menjadi petugas parkir tidak terdapat kriteria khusus mengenai tingkat pendidikan yang terpenting adalah kemauan untuk menjadi petugas parkir dengan memenuhi persyaratan administratif yang dibutuhkan.

Berdasarkan hasil wawancara, petugas parkir mempunyai tugas dan tanggungjawab untuk mengatur, memberi keamanan serta memberi kenyamanan kendaraan yang diparkir. Sedangkan untuk ketrampilan yang

dibutuhkan mengatur kendaraan dan memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna parkir sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.

Berdasarkan hasil penelitian di objek penelitian, petugas parkir memiliki kemampuan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

Petugas parkir telah melakukan tugasnya sesuai dengan ketentuan. Adapun tanggung jawab dari petugas parkir adalah menjaga barang yang dititipkan dan bertanggung jawab atas segala bentuk kehilangan. Apabila ada kehilangan dari pengguna parkir seperti helm, maka petugas parkir bertanggung jawab penuh untuk menggantinya. Selain kemampuan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab, petugas parkir juga telah memiliki ketrampilan dalam pengaturan kendaraan dan pengawasan.

## 2) Informasi

Edward III dalam Agustino (2017:138) menjelaskan bahwa ada dua bentuk informasi yang diperlukan. Pertama, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang akan mereka lakukan disaat mereka diberikan 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 di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh hukum.

Bentuk informasi terkait dengan cara melaksanakan kebijakan, Dinas Perhubungan sudah menyediakan sumber informasi kepada petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan untuk membahas mengenai aturan dalam

perparkiran termasuk mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dinas Perhubungan sudah menyediakan wadah dalam bentuk pembinaan secara persuasif yang membahas terkait tugas, tanggungjawab, tarif pemungutan, tata cara pemungutan dan lain sebagainya. Dinas Perhubungan juga sudah memasang papan tarif pemungutan retribusi kendaraan bermotor di pinggir jalan.

Bentuk informasi selanjutnya yaitu mengenai kepatuhan para pelaksana yaitu petugas parkir dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan peraturan. Dinas Perhubungan sudah menyediakan layanan aduan secara personal melalui sms dan juga melalui media sosial. Layanan tersebut sebagai sumber informasi untuk mengetahui kepatuhan petugas parkir sebagai pelaksana kebijakan dilapangan terhadap peraturan.

### 3) Wewenang

Agustino (2017:139) menjelaskan juga bahwa pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan sesuai tujuan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi pelaksana kebijakan dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki kewenangan dalam pemberian pembinaan dan sanksi berupa teguran apabila terjadi pelanggaran terhadap permasalahan parkir di tepi jalan umum serta memiliki kewenangan dalam memberi izin lokasi parkir.

Kewenangan yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam hal terdapat pelanggaran parkir yang tidak sesuai peraturan bersifat persuasif dalam

bentuk teguran atau pembinaan. Dinas Perhubungan mempunyai tim yang terus bergerak secara dinamis yang bertugas mengawasi perparkiran di Kota Batu. Apabila pelanggaran sudah bersifat fatal maka akan ditindaklanjuti oleh kepolisian sebagai pihak yang berwenang dalam hal pemberian sanksi bersifat represif.

Efektifitas kewenangan diperlukan dalam pelaksanaan implementasi kebijakan (Agustino, 2017:139). Dalam hal ini Dinas Perhubungan sudah menjalankan kewenangan yang dimilikinya. Dalam hal pengawasan, dengan keterbatasan personil yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan maka diperlukan peran aktif dari masyarakat untuk membantu melaporkan apabila ada pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir untuk kemudian ditindaklanjuti. Sanksi yang diberikan dapat berupa teguran, pencabutan KTA (Kartu Tanda Anggota) ataupun Tindak Pidana Ringan. Untuk sanksi yang bersifat represif merupakan kewenangan kepolisian. Oleh karena itu, dalam melakukan penertiban Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan kepolisian.

Kewenangan Dinas Perhubungan selanjutnya adalah pemberian ijin lokasi parkir. Setelah proses pengajuan oleh petugas parkir atas suatu lokasi parkir, Dinas Perhubungan memiliki wewenang untuk menerima atau menolak pengajuan tersebut. Proses perijinan terlebih dulu melalui pertimbangan beberapa aspek dari beberapa pihak terkait khususnya mengenai Amdalalin. Untuk pengajuan lokasi parkir yang tidak sesuai ketentuan seperti menyebabkan kemacetan, menyalahi Amdalalin dan

merugikan masyarakat maka atas berkas pengajuan lokasi tersebut tidak akan diproses untuk ditindaklanjuti pemberian ijin. Apabila setelah tidak diberikan ijin tetap ada kegiatan perparkiran maka akan ditindaklanjuti oleh pihak kepolisian.

Dinas Perhubungan telah menjalankan kewenangannya dengan baik.

Hal tersebut dapat dilihat dari penertiban yang dilakukan karena adanya parkir liar. Sebagai contoh, penertiban parkir yang dilakukan untuk di area veteran khususnya di samping Batu *Town Square*. Penertiban dilakukan terhadap lokasi parkir yang belum memiliki ijin resmi ataupun lokasi parkir yang melanggar ketentuan seperti menyalahi rambu lalu lintas ataupun parkir di pedestrian.

#### 4) Fasilitas

Ketersediaan sarana prasarana yang baik, memadai, dan representatif dapat dijadikan dukungan dalam rangka pemenuhan tujuan kebijakan. Tanpa adanya dukungan dari sarana dan prasarana maka pelaksanaan suatu kebijakan dapat terhambat. Fasilitas fisik juga merupakan faktor penting yang dibutuhkan dalam implementasi kebijakan. Fasilitas yang dimaksud yaitu berupa sarana prasarana yang dibutuhkan guna melaksanakan suatu kegiatan. Keberadaan sarana dan prasarana yang memadai diharapkan dapat membantu proses implementasi dan dimanfaatkan sesuai dengan kebutuhan. Fasilitas atau sarana prasarana yang diperlukan dapat berbentuk fisik seperti bangunan, perlengkapan kantor, perlengkapan petugas parkir dan lain sebagainya.

Fasilitas yang tersedia di Dinas Perhubungan meliputi komputer, printer, AC, tripod, mobil dinas, kamera dan bangunan kantor beserta perlengkapan lainnya. yang dibutuhkan guna digunakan untuk mendukung keberhasilan dalam implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Fasilitas pokok yang dibutuhkan oleh Dinas Perhubungan sudah tersedia.

Fasilitas yang tidak kalah pentingnya adalah perlengkapan yang digunakan petugas parkir saat melakukan tugasnya. Pemerintah Kota Batu melalui Dinas Perhubungan menyediakan perlengkapan yang dibutuhkan oleh petugas parkir antara lain Kartu Tanda Anggota (KTA), surat penunjukkan dan rompi. Selain itu, dalam menjalankan tugasnya petugas parkir membutuhkan tempat untuk berteduh baik berupa payung ataupun tenda untuk petugas parkir agar memberi kenyamanan saat bertugas yang selama ini memakai biaya sendiri. Hal ini dikarenakan dalam pengajuan anggaran yang dilakukan oleh setiap Kepala Seksi akan diseleksi dan dipertimbangkan oleh Sekretaris Dinas untuk disesuaikan dengan skala prioritas kebutuhan.

Fasilitas selanjutnya yang penting dalam pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah lahan parkir. Pemerintah sampai saat ini belum menyediakan lahan parkir atau membuat akses untuk tempat khusus parkir sehingga untuk lahan parkir yang dipungut Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum masih belum memadai untuk menampung jumlah kendaraan yang semakin meningkat. Perlu adanya

penambahan lokasi parkir baru sebagai objek pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Membeludaknya kendaraan akibat lahan parkir yang tidak memuat jumlah kendaraan juga dapat mengakibatkan kemacetan di jalanan, adanya parkir di trotoar dan pelanggaran lainnya.

Berdasarkan keterangan diatas, sumber daya yang dimiliki dalam pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum pada indikator Sumber Daya Manusia dan fasilitas belum berjalan optimal sesuai dengan model implementasi kebijakan Edward III. Pada indikator sumber daya, secara kualitas Dinas Perhubungan dan petugas parkir di objek penelitian sudah menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan serta memiliki ketrampilan yang dibutuhkan. Namun secara kuantitas jumlah personil yang bertugas dalam pengawasan kurang memadai, begitu pula dengan jumlah penyebaran petugas parkir di setiap lokasi parkir tidak merata karena tidak adanya peraturan mengenai jumlah petugas parkir yang ditetapkan dalam suatu luas lahan parkir tertentu. Dengan keterbatasan personil khususnya yang bertugas dalam pengawasan, tidak menjangkau semua titik parkir menyebabkan masih terdapat parkir liar atau petugas parkir yang tidak menjalankan tugas sesuai dengan ketentuan.

Dari indikator kewenangan, Dinas Perhubungan telah menjalankan kewenangannya dengan baik dapat dilihat dari penertiban yang dilakukan yang bekerjasama dengan kepolisian untuk menindaklanjuti pelanggaran yang dilakukan. Indikator terakhir dalam sumber daya adalah fasilitas.

Fasilitas yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan dan petugas parkir sudah

tersedia.

Hasil penelitian bertentangan dengan penelitian yang dilakukan oleh Wicaksono (2017) bahwa kebijakan retribusi parkir dalam menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Malang dari indikator sumber daya petugas yang disediakan untuk pelaksanaan retribusi parkir di Kota Malang secara kuantitas dan kualitas sudah memadai. Begitupula dengan penyediaan fasilitas sudah memenuhi karena anggaran yang tersedia sudah memadai untuk membiayai kebutuhan operasional maupun membiayai program.

#### d) Struktur Birokrasi

Sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, namun kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi (Agustino, 2017:141). Birokrasi sebagai pelaksana harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan dengan melakukan koordinasi dengan baik. Dalam struktur birokrasi, terdapat indikator yang mendukung keberhasilan antara lain Standar Operasional Prosedur (SOP) dan fragmentasi.

##### 1) *Standart Operating Procedures* (SOP)

Menurut Agustino (2017:141) SOP sendiri merupakan suatu kegiatan rutin yang menuntut para pelaksana kebijakan untuk melaksanakan kegiatannya sesuai dengan standar-standar yang telah ditetapkan. SOP digunakan untuk mengatur dan memberikan keseragaman bagi para

pelaksana kebijakan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan sudah mempunyai SOP sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawab berdasarkan pembagian dalam struktur organisasi. Dinas Perhubungan juga membuat SOP secara tertulis untuk petugas parkir terkait rekomendasi mengelola tempat parkir baik umum maupun insidental, prosedur menjadi koordinator petugas parkir, dan prosedur pembuatan Kartu Tanda Anggota (KTA). Dalam prosedur pemungutan dan penyetoran retribusi berpedoman pada Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai berikut:

#### Tata Cara Pemungutan

##### Pasal 11

- (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%o (dua persen) setiap bulan dari Retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan diragih 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.

#### Pembayaran

##### Pasal 17

Retribusi yang terutang harus dibayar sekaligus secara tunai sejak diterbitkannya SKRD

Berdasarkan hasil penelitian, tata cara pemungutan dan penyetoran atau pembayaran sudah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Adapun retribusi parkir dipungut dengan menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah (SKRD) atau dokumen lain yang dipersamakan. Dokumen lain yang

dimaksud adalah berupa karcis atau kupon parkir (dalam karcis parkir tertera Jenis Kendaraan, Nomor Polisi, Tanggal dll). Sedangkan pembayaran atau penyetoran hasil pungutan retribusi oleh wajib retribusi (Dishub Kota Batu) ke pada Kas Daerah di lakukan oleh Bendahara Khusus Penerimaan Dishubkominfo. Kota Batu dengan menggunakan Surat Setoran Retribusi Daerah (SSRD).

Menurut Wirawan B. Ilyas dan Richard Burton (2004:5) mengatakan bahwa pada prinsipnya pungutan dengan nama retribusi sama dengan pajak yaitu terdapat 4 unsur-unsur dalam pengertian pajak, sedangkan imbalan (kontra-prestasi) dalam retribusi langsung dapat dirasakan oleh pembayar retribusi. unsur yang melekat pada pengertian retribusi adalah:

1. Pungutan retribusi harus berdasarkan undang-undang,
2. Sifat pungutannya dapat dipaksakan
3. Pemungutannya dilakukan oleh Negara
4. Digunakan untuk pengeluaran bagi masyarakat umum, dan
5. Kontra-prestasi (imbalan) langsung dapat dirasakan oleh pembayar retribusi.

Berdasarkan pengertian di atas maka dalam melakukan pemungutan retribusi penulis menyamakan dengan pemungutan pada pajak. Dengan memperhatikan asas-asas pemungutan pajak sebagaimana di kemukakan oleh Adam Smith dalam Setu Setawan dan Eny Suprpti (2002:2) antara lain: Asas keadilan (equality), b) asas kepastian hukum (certainty), dan c) asas ekonomi (economy).

Bila di kaji dengan asas-asas di atas, maka pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di Kota Batu sudah sesuai dengan asas yang berlaku, namun

asas yang pertama asas keadilan belum dilakukan secara maksimal, karena sesuai hasil pengamatan peneliti selama di lapangan. masih banyak pengguna jasa (subjek parkir) yang membayar retribusi tanpa di diberikan karcis parkir oleh para pengelola/pemungut retribusi. Padahal karcis parkir merupakan hak yang harus di peroleh seorang pengguna parkir (subjek retribusi) setelah menggunakan tempat parkir (objek retribusi).

Sistem Penagihan dalam hal Wajib Retribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administrasi berupa bunga sebesar 2% setiap bulan dari Retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan Surat Tagihan Retribusi Daerah (STRD). Penagihan retribusi terutang menggunakan STRD dan didahului dengan surat teguran. Dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari setelah tanggal surat teguran/peringatan/surat lain yang sejenis, wajib retribusi harus melunasi retribusi yang terutang. (Pasal 11 Ayat 3-5 Perda Kota Batu No.10/2010).

Berdasarkan hasil pembahasan tersebut di atas, dapat di ketahui bahwa Pola pemungutan retribusi parkir di Kota Batu secara garis besar dideskripsikan sebagai berikut:

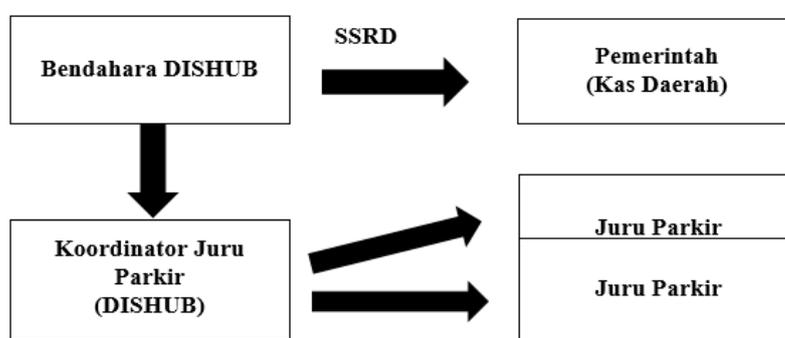
- a. Penetapan objek parkir: dilakukan mellaui survei ke tempat-tempat yang dinilai memiliki potensi parkir, misalnya pasar, pertokoan, swalayan, bank dan fasilitas umum lainnya dengan melihat tingkat keramaian (Frekuensi penggunaan)
- b. Pemungutan retribusi parkir: Dalam melakukan pemungutan retribusi parkir, dinas terkait bekerja sama dengan pihak ketiga (juru parkir) untuk melakukan pemungutan di setiap objek yang sudah di tentukan. Retribusi dipungut menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah (STRD) berupa karcis parkir, kemudian hasil retribusi di setorkan secara bruto ke kas daerah menggunakan Surat

Setoran Retribusi Daerah (SSRD).

c. Penagihan: Bagi wajib retribusi tertentu yang tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, maka dapat dilakukan penagihan dengan menggunakan STRD dan didahului dengan surat teguran. Dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari setelah tanggal surat teguran, wajib retribusi harus melunasi retribusi yang terhutang. Bila wajib retribusi belum juga melunasi retribusi yang terhutang, maka di kenakan sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Untuk lebih jelasnya mengenai pola pemungutan retribusi parkir di

Kota Batu, di bawah ini penulis akan menggambarkan dalam bentuk bagan sebagai berikut:



Sumber : Hasil wawancara, diolah peneliti (2020)

**Gambar 4.6 Alur pemungutan dan penyetoran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, Dinas Perhubungan telah memiliki SOP yang jelas baik SOP dalam pembagian tugas, SOP dalam pengelolaan parkir serta prosedur pemungutan dan penyetoran retribusi sudah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Atas dasar SOP yang jelas, kebijakan dilaksanakan dengan aturan yang baku sehingga menghindari terjadinya kesalahpahaman atau ketidaksamaan pekerjaan antar pelaksana kebijakan.

## 2) Fragmentasi

Menurut Agustino (2017:141) Fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab aktivitas, kegiatan, atau program pada beberapa unit kerja sesuai dengan bidangnya masing-masing dalam struktur birokrasi. Di bidang Perpajakan dan Pengendalian Operasi pembagian tanggung jawab terbagi menjadi dua seksi yaitu seksi perpajakan, dan seksi pengendalian dan operasi yang tentunya memiliki tugas berbeda sesuai dengan SOP yang ditentukan.

Terkait pembagian tugas di bidang parkir dapat dinilai efektif jika dilihat dari personil bidang parkir sudah melakukan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan tupoksinya dan tidak mengintervensi tugas satu sama lain melainkan hanya sebatas pemberian saran untuk kepentingan perbaikan khususnya dalam bidang parkir.

Dalam melaksanakan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum melibatkan koordinasi beberapa pihak yang terkait antara lain kepolisian, dinas pekerjaan umum, bidang lalu lintas di Dinas Perhubungan dan tentunya koordinator parkir serta petugas parkir. Pihak-pihak tersebut mempunyai tanggung jawab yang berbeda-beda sesuai dengan bidang kerjanya. Terkait spesifikasi pembagian tugas dan tanggung jawab petugas parkir di setiap lokasi parkir merupakan kebijakan dari masing-masing koordinator parkir agar tidak terjadi tumpang tindih antar kewenangan dan memberikan rasa nyaman dalam melakukan pekerjaan. Pembagian tugas di lokasi parkir berdasarkan sistem shift. Pembagian tugas

tersebut dinilai efektif karena mempertimbangkan jumlah petugas parkir di setiap lokasi.

Berdasarkan keterangan diatas, dapat disimpulkan bahwa struktur birokrasi dalam pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum telah sesuai dengan model implementasi Edward III sebagaimana dikutip dalam Agustino (2017:141) dimana telah memenuhi dua karakteristik yaitu *Standar Operating Procedures* (SOP) dan fragmentasi.

Dari aspek SOP sudah memiliki SOP yang jelas meliputi SOP dalam pembagian tugas bidang parkir, SOP rekomendasi pengelolaan tempat parkir baik umum maupun insidental, prosedur menjadi koordinator petugas parkir, prosedur pembuatan Kartu Tanda Anggota (KTA) serta prosedur dalam pemungutan dan penyetoran retribusi sesuai dengan peraturan yang ditetapkan. Sedangkan dari aspek fragmentasi, dalam pelaksanaan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum telah ada penyebaran tanggung jawab sesuai dengan bidangnya masing-masing sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait. Hasil penelitian serupa dengan hasil penelitian Moundri (2017) bahwa implementasi kebijakan pemungutan pajak parkir melalui sistem self assessment di Kota Mojokerto pada dimensi struktur birokrasi telah memiliki SOP yang jelas terkait mekanisme pemungutan pajak parkir dan penyebaran tugas dan tanggung jawab kepada pihak yang terkait dijalankan sesuai dengan tupoksinya masing-masing.

## 2. Strategi yang dilakukan Pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan.

Strategi adalah cara dan alat yang digunakan untuk mencapai tujuan akhir (sasaran atau objective). Strategi harus mampu membuat semua bagian dari suatu organisasi yang luas menjadi satu, terpadu untuk mencapai tujuan akhir (Rivai, 2015:9). Berikut Strategi yang dilakukan Pemerintah untuk menertibkan implementasi tarif yang telah ditentukan:

### a. Melakukan Pembinaan Kepada Petugas Parkir

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Batu Nomor 82 Tahun 2016 pasal 11 ayat 1 (n) tentang kedudukan, susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi, serta tata kerja dinas perhubungan kota batu yaitu:

(n) Melakukan pembinaan teknis untuk juru parkir

Pembinaan dilakukan untuk menyalurkan terkait informasi kepada koordinator parkir lalu koordinator parkir menginformasikan pembinaan tersebut kepada petugas parkir di titik-titik parkir sebagai pemungut terhadap pengguna jasa parkir. Pembinaan dilakukan diharapkan mampu memberikan kesadaran bagi petugas parkir yang bertugas sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Kegiatan pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan kepada Koordinator parkir ataupun juru parkir. Pembinaan ini dilakukan rutin sebulan sekali di tempat pertemuan yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Pembinaan yang diberikan berisi tentang bagaimana tata cara pemungutan, penyeteroran yang sesuai dengan prosedur yang sudah di atur.

Kegiatan pembinaan dari Dinas Perhubungan perlu diberikan kepada yang bersangkutan agar tercipta hasil yang diharapkan maksimal untuk menambah pendapatan di dalam sektor retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum. Pembinaan ini juga bertujuan untuk meningkatkan atau sekedar mengingatkan mengenai tugas-tugas yang harusnya dilakukan oleh petugas parkir. Kegiatan tersebut sangat berpengaruh terhadap meningkatnya realisasi penerimaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Batu sendiri.

#### **b. Melakukan Pengawasan Ke Wilayah Parkir**

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Batu Nomor 82 Tahun 2016 Pasal 11 ayat 1 (i) tentang kedudukan, susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi, serta tata kerja Dinas Perhubungan Kota Batu, pada ayat 1 (i) menyebutkan bahwa:

- i. Melakukan monitoring, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan tugas operasional pengelolaan parkir.

Berdasarkan peraturan diatas, bisa disimpulkan bahwa dari Dinas Perhubungan diberikan kewajiban untuk melakukan pengawasan ke setiap titik-titik parkir. Pengawasan ke titik-titik parkir tersebut dilakukan secara setiap hari dengan cara bergantian setiap harinya dari titik parkir satu ke titik parkir satu lainnya. Pengawasan dilakukan guna mengetahui dan memantau terus kondisi yang terjadi di lapangan bagaimana. Pengawasan dilakukan petugas Dinas Perhubungan dengan ada 5 orang di setiap tim.

Menurut Arikunto (2014:2) pengawasan adalah kegiatan untuk memantau tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya nanti digunakan untuk salah satu cara agar faktor penghambat bisa dicegah atau diminimalisir dengan baik. Dinas Perhubungan Kota Batu melakukan monitoring rutin setiap minggunya. Pengawasan juga dilakukan agar mengetahui potensi dari titik parkir itu sendiri.

Pengawasan yang dimaksud disini pengawasan yang nantinya mengawasi kerja dari petugas parkir yang bertugas dan melihat sebenarnya potensi yang tersedia di titik parkir tersebut. Menurut penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Utama (2016) mengenai pengawasan, yaitu pengawasan yang dilakukan oleh UPTD Kota Surabaya masih banyak yang perlu di benahi lagi terkait pengawasannya. Disamping itu penyebab harus dilakukan pengawasan yang lebih lanjut, seperti berikut:

- a. Pengawasan Retribusi Parkir Belum Maksimal
- b. SOP yang belum baku
- c. Kurangnya Dana Dari Pemerintah Untuk Pengawasan Parkir
- d. Kurang disiplinnya Jadwal Pengawasan

Kurang lebihnya, penyebab tersebut yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah untuk lebih lagi melakukan kegiatan pengawasan lebih lanjut lagi. Hal ini juga sama dengan penelitian peneliti sekarang, perlu adanya pengawasan lebih lanjut lagi dikarenakan pengawasan yang dilakukan Pemerintah Kota Batu juga masih kurang maksimal seperti Kota Surabaya.

### 3. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Terjadinya Inkonsistensi Implementasi Tarif Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

Kebijakan pasti memiliki tujuan yang diharapkan. Dalam implementasi kebijakan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum memiliki tujuan untuk memberikan pelayanan parkir maksimal kepada masyarakat dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui penerimaan dari sektor Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Jika dilihat dari segi penerimaan, kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum belum memenuhi target yang sudah ditentukan sebelumnya.

Dinas Perhubungan berupaya selalu untuk memenuhi target yang telah ditetapkan walaupun tidak menutup kemungkinan tidak terpenuhinya target yang sudah ditetapkan. Hal tersebut karena adanya beberapa faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaannya. Pada pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Tentunya tidak terlepas dari dukungan dan hambatan yang ada di lapangan.

Dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum peneliti menggunakan analisis SWOT. SWOT adalah singkatan dari lingkungan internal yaitu *Strengths* dan *Weakness* serta dari lingkungan eksternal *Opportunities* dan *Threats*. Menurut Rangkuti (2008:19) analisis SWOT membandingkan antara faktor eksternal *opportunities* (Peluang) dan *Threats* (ancaman) dengan faktor internal *strengths* (kekuatan) dan *weakness* (kelemahan).

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sebagai berikut:

**a. Strengths (Kekuatan)**

*Strengths* merupakan faktor internal berkaitan dengan kekuatan atau faktor yang mendukung keberhasilan dari implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam hal ini faktor internal yang mendukung adalah sebagai berikut:

**1. Penyediaan Sumber Informasi**

Menurut Edward III (2017:138) informasi mempunyai dua bentuk yaitu informasi yang berhubungan dengan cara melakukan kebijakan dan informasi mengenai kepatuhan para pelaksana terhadap peraturan yang telah ditetapkan. Dinas Perhubungan telah menyediakan sumber informasi dalam bentuk pembinaan koordinator parkir maupun petugas parkir sebagai wadah untuk membahas mengenai aturan perpajakan dan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dinas Perhubungan juga memasang palang tarif parkir di pinggir jalan sebagai sumber informasi untuk masyarakat.

**2. Standart Operating Procedures (SOP)**

SOP dibentuk untuk menyeragamkan tindakan dari pelaksana kebijakan dalam menjalankan tugasnya. Dalam hal ini Dinas Perhubungan mempunyai SOP sebagai pedoman dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya berdasarkan pembagian tugas dalam struktur organisasi. Selain itu, Dinas Perhubungan juga mempunyai SOP untuk

menciptakan keteraturan dalam pelaksanaan pengelolaan perparkiran berdasarkan peraturan yang ada. Adapun SOP yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan adalah Tata Cita pemungutan dan penyetoran Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dengan adanya SOP menciptakan keteraturan dan memudahkan dalam pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

#### b. *Weakness* (Kelemahan)

Selain faktor pendukung, kebijakan juga tidak terlepas dari faktor internal yang juga menghambat pelaksanaan yang disebut dengan *weakness* (kelemahan). Adapun beberapa hambatan dalam implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sebagai berikut:

##### 1. Belum Jelasnya Aturan

Menurut Nugroho (2016:657) kebijakan publik dalam bentuk Undang-Undang atau Peraturan Daerah adalah jenis kebijakan publik yang memerlukan kebijakan publik penjelas atau yang sering diistilahkan sebagai peraturan pelaksanaan. Kebijakan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dituang dalam Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum mengatur secara umum, maka juga diharapkan dengan adanya Peraturan Walikota sebagai aturan yang menjelaskan lebih rinci terkait pelaksanaan dari kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum seperti bagaimana penentuan izin dari titik-titik parkir yang baru, dan mengatur

lebih lanjut mengenai hak & kewajiban petugas parkir. Namun, salah satu faktor penghambat dari kelancaran pelaksanaan kebijakan yaitu tertundanya untuk membuat lagi atau bisa disebut *upgrade* Peraturan Daerah dengan sesuai keadaan sekarang. Peraturan yang dibentuk digunakan sebagai payung hukum untuk menindak lanjuti kejelasan pelaksanaan aturan sehingga menciptakan keteraturan dan dapat mendukung tujuan dari kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum salah satunya dengan meningkatnya penerimaan dari sektor retribusi parkir sendiri.

## 2. Keterbatasan Personil Dinas Perhubungan

Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah sumber daya manusia atau staf. Kemampuan sumber daya manusia dapat dilihat dari segi kuantitas dan kualitas. Secara kuantitas dilihat dari kecukupan jumlah pegawai untuk pelaksanaan kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum termasuk diantaranya kecukupan jumlah personil Dinas Perhubungan. Namun dalam pelaksanaan kebijakan masih terhambat dengan keterbatasan personil Dinas Perhubungan khususnya yang bertugas melakukan pengawasan dan pemungutan.

Jumlah titik parkir kurang lebih berjumlah 128 titik yang bergerak secara dinamis mengakibatkan Dinas Perhubungan harus berupaya dengan keras karena setiap harinya melakukan pemungutan di titik parkir yang ada di Kota Batu.

Begitu pula dengan personil yang bertugas dalam melakukan pengawasan yang hanya terdiri dari 3 tim dengan masing-masing 5 personil tiap tim. Apabila kebutuhan pegawai dihitung dengan pendekatan objek kerja berdasarkan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia 75/M.PAN/7/2004 tentang pedoman perhitungan kebutuhan pegawai berdasarkan beban kerja maka dengan jumlah personil pengawas total lima belas orang dengan titik parkir berjumlah 128 titik maka setiap orang seharusnya mampu menangani kurang lebih 9 titik setiap harinya. Sedangkan untuk melakukan pengawasan pada lokasi parkir bersifat kondisional karena tergantung beberapa faktor antara lain yaitu cuaca, waktu untuk menempuh jarak lokasi parkir yang letaknya mungkin tidak berdekatan satu sama lain dan kendaraan operasional yang tersedia.

### 3. Keterbatasan Fasilitas

Fasilitas merupakan salah satu sumber daya non manusia yang dibutuhkan dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Fasilitas yang dimaksud yaitu berupa sarana prasarana yang dibutuhkan guna melaksanakan suatu kegiatan. Keberadaan sarana dan prasarana yang memadai diharapkan dapat membantu proses implementasi dan dimanfaatkan sesuai dengan kebutuhan.

Penyediaan fasilitas untuk petugas parkir kurang memenuhi kebutuhan. Jumlah rompi untuk petugas parkir terbatas sehingga ada beberapa petugas parkir resmi yang tidak memakai rompi dalam

melaksanakan tugasnya. Begitu pula dengan penyediaan karcis juga belum memenuhi kebutuhan sehingga di beberapa tempat sebagai objek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum membuat karcis sendiri.

Hal tersebut dapat dimengerti karena dalam pengajuan anggaran yang dilakukan oleh setiap Kepala Seksi akan diseleksi dan dipertimbangkan oleh Kepala Dinas sesuai dengan prioritas kebutuhan.

### c. *Opportunities* (Peluang)

*Opportunities* (peluang) merupakan peluang dari faktor eksternal (luar) yang mendukung implementasi kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam penelitian ini yang menjadi faktor eksternal yang mendukung keberhasilan kebijakan adalah koordinasi baik dengan pihak terkait dalam penyebaran tanggung jawab (Fragmentasi). Pelaksanaan dari kegiatan penyelenggaraan perparkiran khususnya terkait pelaksanaan kebijakan dalam Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan tentunya membutuhkan kerjasama serta koordinasi antara beberapa pihak terkait antara lain dengan koordinator parkir dan pihak kepolisian.

Dalam menjalankan tugasnya Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan pemerintah membutuhkan koordinasi yang baik khususnya dengan koordinator parkir sebagai mitra kerja di lapangan yang bertanggungjawab terhadap lokasi parkir sesuai dengan surat penunjukkan dan petugas parkir di lokasi tersebut. Selain itu, koordinasi oleh Dinas Perhubungan juga dilakukan dengan kepolisian. Apabila

terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir dalam hal memungut retribusi di lokasi yang tidak resmi ataupun tidak mempunyai Kartu Tanda Anggota, maka Dinas Perhubungan berwenang melakukan tindakan yang bersifat pembinaan. Adanya pembagian tugas membuat pihak-pihak yang terkait dalam pelaksanaan kebijakan akan menjalankan tugas sesuai dengan tupoksinya, tidak mengintervensi satu sama lain sehingga tidak menimbulkan tumpang tindih kewenangan.

#### d. *Threats* (Ancaman)

Implementasi suatu kebijakan juga tidak terlepas dari faktor eksternal yang telah menghambat pelaksanaannya yang disebut dengan *threats* (ancaman). Faktor penghambat yang berasal dari luar dapat menghambat dalam mencapai tujuan dari suatu kebijakan. Faktor eksternal yang menjadi ancaman karena menghambat keteraturan pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah:

##### 1. Parkir Liar

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Indonesia liar berarti tidak memiliki izin resmi dari yang berwenang. Dalam pelaksanaan kebijakan banyak dijumpai oknum petugas parkir tidak resmi di tepi jalan umum yang tidak memiliki ijin dari Dinas Perhubungan dengan tidak memiliki Kartu Tanda Anggota sebagai petugas parkir namun memungut retribusi. Beberapa tempat parkir yang menyatakan area bebas parkir

seperti di depan alfamart atau indomaret masih terdapat oknum sebagai petugas parkir yang memungut retribusi.

Oknum yang bertindak sebagai petugas parkir di area bebas parkir tidak menggunakan rompi resmi dari Dinas Perhubungan dan tidak memberikan karcis dalam pemungutan retribusi. Hasil dari pemungutan retribusi tidak disetorkan ke Dinas Perhubungan melainkan untuk penghasilan pribadi. Parkir liar merupakan ancaman pelaksanaan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum karena menyebabkan keresahan masyarakat dan merugikan untuk petugas parkir resmi yang telah melakukan pemungutan sesuai dengan aturan yang ditetapkan.

## 2. Pungutan Liar

Pungutan liar di Kota Batu masih sering terjadi di banyak titik parkir yang tersebar di Kota Batu. Dinas Perhubungan sudah berusaha untuk memberikan pembinaan lanjut mengenai pemungutan tarif sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi masih banyaknya petugas parkir yang melakukan pungutan liar. Sebenarnya berdasarkan dengan Peraturan Wali Kota Batu Nomor 82 Tahun 2016 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu sudah cukup menjelaskan bahwa tugas seksi dari perparkiran ialah diantaranya merencanakan, membina, mengelola, memantau, dan teknis operasional mengenai perparkiran. Diharapkan dengan adanya itu sebaiknya sudah bisa meminimalisirkan pungutan liar. Tetapi, dalam perkembangannya masih ditemukan kendala yang dihadapi salah satunya tidak ada aturan

yang mengatur mengenai pembagian hasil antara juru parkir dan pihak dari Dinas Perhubungan, dan pungutan liar itu ada juga dikarenakan juru parkir sendiri juga tidak menerima gaji dari pemerintah.

Memungkinkan apabila pungutan yang dilakukan petugas parkir tersebut guna memenuhi kebutuhan sehari-hari. Selain itu, masyarakat sendiri masih kurang paham dengan tarif parkir yang sebenarnya berlaku dan sudah ada informasinya di tiang parkir di pinggir jalan. Masyarakat sekarang banyak yang merasa membayar parkir dengan tarif Rp 2.000 itu masih wajar saja, tetapi di peraturan masih bertuliskan untuk roda dua tarifnya Rp 1.000.

Pungutan liar sebenarnya juga bisa menyebabkan kerugian untuk negara, dikarenakan setoran yang masuk juga terkadang tidak sesuai dengan potensi yang berada di lapangan. Petugas parkir masih sering melakukan penyetoran tidak sesuai dengan potensi yang sebenarnya. Bagi masyarakat akademisi tarif parkir yang berlaku saat ini masih sangat merugikan dikarenakan mobilitas masih tinggi dan mengakibatkan mengeluarkan biaya yang cukup tinggi, dan serta pelayanan parkir yang masih belum cukup baik.

Pungutan liar yang dilakukan oleh beberapa petugas parkir sendiri pun masih kurang mendapat respon dari pelaksana kebijakan yang bertugas melakukan pengawasan ataupun *monitoring*. Masih ada beberapa orang petugas yang acuh tak acuh dengan adanya pungutan liar ini dikarenakan dari pelaksana kebijakan tersebut tidak menerima

perintah dari atasannya untuk melakukan evaluasi terkait hal ini. Sikap tersebut juga merupakan ancaman untuk mendukung strategi yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah setempat.

c. Cuaca

Objek pemungutan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berada di luar ruangan yang tidak memiliki pelindung berupa atap dan sejenisnya sehingga dalam hal ini cuaca khususnya ketika hujan sangat mempengaruhi pelaksanaannya. Pemerintah belum menyediakan tempat khusus parkir yang memiliki atap atau pelindung sehingga segala bentuk pemungutan retribusi parkir di Kota Batu berada di luar ruangan dan digolongkan sebagai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Cuaca mempengaruhi penerimaan retribusi, apabila cuaca yang tidak mendukung seperti hujan akan mengurangi jumlah pengguna parkir dalam suatu lokasi parkir sehingga setoran dari petugas parkir kepada Dinas Perhubungan juga berkurang.



Sumber: Data Diolah Peneliti (2020)

**Gambar 4.7 Matriks Analisis SWOT**

## BAB V PENUTUP

### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu dianalisis menggunakan model Implementasi George Edward III yang terdiri dari komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi. Adapun beberapa kesimpulan mengenai Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu adalah sebagai berikut:

1. Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu berdasarkan model implementasi masih belum berjalan dengan optimal karena belum terpenuhinya beberapa variabel di antara lain indikator kejelasan masih belum dipenuhi karena terkendala belum adanya Peraturan Daerah maupun Peraturan Walikota yang mengatur mengenai hak dan kewajiban petugas parkir dengan rinci. Pada variabel sumber daya, indikator Sumber Daya Alam (SDM) dari jumlah personil yang bertugas dalam pengawasan masih kurang memadai dan indikator fasilitas masih belum memenuhi kebutuhan juga antara lain ketersediaan karcis parkir. Pada variabel disposisi, indikator efek disposisi tidak terpenuhi karena masih dijumpai sikap petugas parkir yang masih banyak tidak mentaati aturan seperti memungut lebih dari tarif yang sudah diatur, penyetoran pungutan yang tidak sesuai dengan potensi sebenarnya, tidak memberikan karcis parkir dan juga belum adanya intensif dari Dinas Perhubungan.

2. Strategi untuk menertibkan implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan analisis SWOT antara lain *strenghts* (kekuatan) yaitu dengan adanya penyediaan informasi dan adanya SOP, *opportunities* (peluang) yaitu adanya koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait. Sedangkan faktor penghambat strategi penertiban tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum antara lain *weakness* (kelemahan) adalah aturan yang masih belum jelas, fasilitas yang belum memadai dan, sumber daya dari Dinas Perhubungan yang masih terbatas. Terakhir, ada *threats* (ancaman) yaitu banyak nya parkir liar, adanya pungutan liar dan cuaca yang tidak mendukung.

## B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, adapun terdapat beberapa saran yang diberikan oleh peneliti sebagai bahan pertimbangan dalam menertibkan implementasi tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah sebagai berikut:

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah indikator komunikasi antar pelaksana kebijakan sub indikator kejelasan. Pemerintah sebaiknya segera memperbaiki atau meng *upgrade* Peraturan Daerah sebagai pendukung kejelasan aturan dalam Peraturan Daerah seperti aturan bagaimana bagi hasil penyetoran retribusi bagi Dinas Perhubungan dan bagi petugas parkir sehingga tidak menimbulkan perbedaan pemahaman terhadap aturan dan terpenuhi penerimaan dari sektor Retribusi Parkir.

2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah indikator komunikasi antar pelaksana kebijakan sub indikator kejelasan Terkait dengan petugas parkir yang tidak kooperatif pemerintah sebaiknya segera mengatur juga tentang hak dan kewajiban bagi petugas parkir di dalam aturan sehingga nantinya menghindari adanya hambatan untuk melaksanakan aturan yang berlaku nantinya. Pemerintah juga diharapkan untuk membuat perjanjian hitam diatas putih mengenai perizinan membuat titik parkir dengan petugas parkir atau pemilik lahan parkir sebelum menjadikan lahan itu sebagai titik parkir, agar tidak terjadi juga penyeteroran tidan sesuai dengan potensi lahan tersebut.
3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah efek disposisi. Terkait keterbatasan personil dalam pengawasan, hal ini bisa untuk pemerintah memberikan alat *Closed Circuit Television* (CCTV) di setiap titik parkir dalam pengawasan kepada petugas parkir dan mengetahui lebuh lanjut mengenai potensi di setiap titik-titik parkir.
4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah efek disposisi Terkait dengan keterbatasan karcis parkir, pemerintah diharapkan mengoptimalkan anggaran serta melakukan manajemen anggaran dengan terencana sesuai dengan skala prioritas kebutuhan dan bisa lagi mengkaji dengan luas lokasi dan keramaian pengunjung dalam suatu titik lokasi.

5. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah SDM. Terkait adanya parkir liar, pemerintah juga diharapkan bertindak tegas terhadap kendaraan yang parkir tidak sesuai dengan aturan dan segera mengatur mengenai standarisasi penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum, dan bisa melakukan seperti hal pencabutan pentil ban. Hal ini belum berjalan, maka dibutuhkan pembaruan sistem parkir dengan melakukan pendataan petugas parkir secara *online*, dan penyeteroran dilakukan di tempat-tempat yang sudah ditunjuk oleh Dinas Perhubungan dengan menerima pelaporan retribusi secara terbuka dan transparansi.

6. Hasil penelitian menunjukkan bahwa salah satu indikator yang tidak terpenuhi adalah efek disposisi, sub indikator intensif. Pemerintah sebaiknya juga lebih bisa mengayomi petugas-petugas parkir sebagai pihak pemungut langsung dari masyarakat dengan memberikan gaji atau *reward* tertentu terhadap petugas parkir yang telah melakukan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik. Pembinaan dan pelatihan harus senantiasa dilakukan untuk meningkatkan kemampuan dan pemahaman petugas parkir.

### C. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini meneliti mengenai Inkonsistensi Implementasi Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010. Dalam penelitian ini penerimaan PAD dari sektor retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum bersumber dari kendaraan yang di parkir di tepi-tepi jalan umum Kota Batu, belum terlihat potensi penerimaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum yang belum bisa memenuhi target

yang sudah ditetapkan. Peneliti belum meneliti mendalam mengenai aturan yang sudah lama berlaku dan belum mendapat pembaruan oleh pihak terkait.

Dan keterbatasan yang lain nya pun dikarenakan adanya pandemi COVID-19 yang terjadi menjadi sedikit penghambat untuk melakukan penelitian ke lapangan. Untuk peneliti selanjutnya diharpkan mampu mengembangkan penelitian ke arah implementasi kebijakan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dengan aturan yang baru nantinya atau pengembangan penelitian lain yang terkait.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku Bacaan

- Abidin, Said Zainal. 2016. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Agustino, Leo. 2017. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV Alfabeta.
- Anggoro, Damas Dwi. 2017. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Malang : UB Press
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Emzir. 2010. *Metodologi Penelitian Pendidikan: Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Rajawali Pers.
- 2012. *Metode Penelitian Pendidikan: Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta:Rajawali Pers.
- Guntur. 2004. *Implementasi Dalam Birokrasi Pembangunan*. Bandung: Remaja Rosdakarya Offset
- Ilyas Wirawan B. dan Burton Richard, 2004. *Hukum Pajak, Selemba Empat*: Jakarta.
- Laster, James P. dan Joseph Stewart, JR. 2002. *Public Policy: An Evolution Approach*. Wadsworth.
- Moleong, Lexy J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi 2016. Jakarta: Rosda
- Nugroho, Riant. 2014. *Public Policy: Teori, Manajemen, Dinamika, Analisis, Konvergensi dan Kimia Kebijakan (edisi 5)*. Jakarta : PT.Gramedia
- Rangkuti, Freddy. 2008. *Analisis SWOT Teknik Membedakan Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Rivai, Abdul. 2015. *Manajemen Strategis: Kajian Manajemen Strategis Berdasar Perubahan Lingkungan Bisnis, Ekonomi, Sosial, dan Politik*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- 2016. *Metode Penelitian*. Bandung: CV. Alfabeta.
- 2017. *Metode Penelitian*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Usman, H & Akbar. 2002. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: PT Bumi Aksara

Wahab, Solichin Abdul. 2015. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta : PT Bumi Aksara

Yusuf, A. Muri. 2017. *Metode Penelitian*. Jakarta: Kencana.

### **Skripsi**

Dewi, Sheila Ratna. 2013. Skripsi. *Peranan Retribusi Parkir Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang*.

Moundri, Nutfah Firmansyah. 2017. *Implementasi Kebijakan Pemungutan Pajak Parkir Melalui Self Assesment (Studi pada Badan Pendapatan, Pengelolaan, Keuangan, dan Aset Kota Mojokerto)*

Wicaksono, Septivani. 2017. Skripsi. *Analisis Mekanisme Pemungutan Retribusi Parkir Sebagai Upaya Optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang*. (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

### **Jurnal**

Utama, Nuh Cahya. 2016. eJurnal Kebijakan dan Manajemen Publik. *Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan UPTD Parkir Sub Unit Tepi Jalan Dalam Pemungutan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Surabaya*, 4(1): 1-7

Rahman, Arif. 2015. eJurnal Katalogis. *Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Palu*, 3(9): 159-170

Winarsih, Titin. Setyawan, Dody & Setiamandani, Emei D. 2017. *Analisis Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Batu*. (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu), 7(1) : 88-94

### **Peraturan Dan Undang-Undang**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

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

Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2008 Tentang Retribusi Jasa Umum  
 Peraturan Wali Kota Batu Nomor 82 Tahun 2016 tentang tentang kedudukan, susunan organisasi, uraian tugas dan fungsi, serta tata kerja dinas perhubungan kota batu

Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Republik Indonesia 75/M.PAN/7/2004 tentang pedoman perhitungan kebutuhan pegawai berdasarkan beban kerja

#### Internet

Dwi, Yani & Rubianto. 2018. “PAD Pajak dan Retribusi Kota Batu Njomplang”, diakses tanggal 27 Juni 2017 Pukul 19:36 dari

<https://radarmalang.id/pad-pajak-dan-retribusi-njomplang/>

Supriyatno, 2019. “Punjul Santoso: Segera Ubah Kebijakan Pengelolaan Retribusi Parkir Kota Batu” diakses tanggal 28 Juni 08:56 dari

<http://harianbhirawa.com/punjul-santoso-segera-ubah-kebijakan-pengelolaan-retribusi-parkir-kota-batu/>

Richa, Irsya. 2019. “Gara-Gara PAD Retribusi Tak Penuhi Target, Kota Batu Bakal Terapkan Parkir Berlangganan” diakses pada 28 Juni 09:10 dari

<https://www.malangtimes.com/baca/35648/20190202/102200/gara-gara-pad-retribusi-tak-penuhi-target-kota-batu-bakal-terapkan-parkir-berlangganan>

Sofya, Aminatus. 2019. “Retribusi Parkir Tepi Jalan Kota Batu Baru Terealisasi 6,98 Persen” diakses pada 13 Juli 2019 09:47 dari

<https://suryamalang.tribunnews.com/2019/05/28/retribusi-parkir-tepi-jalan-kota-batu-baru-teralisasi-698-persen>

Ramadani, Azis. 2018. “Pemkot Batu Belum Tegas Soal Retribusi Parkir Tepian Jalan” diakses pada 15 Juli 2019 16:23 dari

<https://malangvoice.com/pemkot-batu-belum-tegas-soal-retribusi-parkir-tepian-jalan/>

Inddo, Benni. 2019. “Pemkot Batu Target 5,6 Juta Wisatawan pada Tahun 2019” diakses pada 21 Juli 2019 07:55 dari

<https://suryamalang.tribunnews.com/2019/01/07/pemkot-batu-target-56-juta-wisatawan-pada-tahun-2019>

AH. 2019. “Khamim Tohari: Aneh, Wisatawan Meningkatkan Tak Berdampak Pada Retribusi Parkir” diakses pada 19 September 2019 18:44 dari

<https://surabayapost.id/khamim-tohari-aneh-wisatawan-meningkat-tak-berdampak-pada-retribusi-parkir/>



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Hasil Dokumentasi Gambar

Kantor Dinas Perhubungan



Loket Pembayaran Retribusi



Pintu Masuk Dinas Perhubungan



Wawancara Dengan Kepala Seksi  
Perparkiran Dinas Perhubungan



Wawancara dengan Petugas Parkir di Samping Alun-Alun Kota Batu



Wawancara dengan Petugas Parkir di Depan Ayam Bakar Wong Solo Kota Batu



Palang Tarif Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Batu



Karcis Parkir yang dibuat sendiri oleh petugas parkir di Kota Batu



Palang Tarif yang diberi keresek hitam



Palang Tarif yang dibuat sendiri oleh Petugas Parkir di titik parkir



Parkir Liar



Jejeran motor yang terparkir di Tepi Jalan Umum

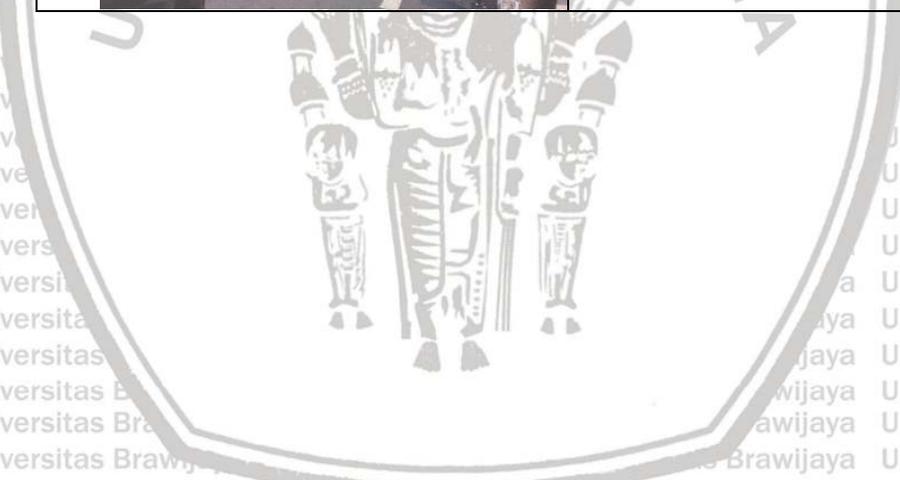




Petugas Parkir yang menjalankan tugasnya



Petugas Parkir yang menjalankan tugasnya



Lampiran 2 Surat Riset atau Ijin Penelitian



PEMERINTAH KOTA BATU
KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
Jl. Panglima Sudirman 507 Balaikota Among Tani
Gedung B Lantai 2

KOTA BATU

Batu, 29 November 2019

Nomor : 072/1495/422.205/2019
Lampiran : -
Hal : Ijin Penelitian

Kepada
Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu
Di -

Batu

Menunjuk surat pengantar dari Dekan Fakultas Ilmu
Administrasi Universitas Brawijaya Malang Tanggal 22 November 2019
Nomor : 14982/UN10.F03/PN/2019 Perihal Ijin Penelitian bahwa :

Nama : RIZQI NOVRI PUTRANTI
NIM/NIP : 155030401111055
Jurusan : Administrasi Perpajakan
Fakultas/Universitas : FIA / Universitas Brawijaya Malang
Alamat : Jl. MT. Haryono 163 Malang

Bermaksud mengadakan Penelitian pada Instansi yang Saudara pimpin
dengan ketentuan sebagai berikut :

Judul : Inkonsistensi Penerapan Tarif Retribusi Parkir Di Tepii
Jalan Umum Kota Batu
Data yang dicari : - Visi -misi instansi
- Pendapatan retribusi parkir
- Titik lokasi parkir
- Strategi permasalahan
Lokasi : Dinas Perhubungan Kota Batu
Peserta : -
Waktu : 01 Desember 2019 s/d 15 Januari 2020

Selama melakukan kegiatan wajib mentaati peraturan dan tata tertib yang
berlaku dan melaporkan secara tertulis hasil kegiatannya kepada instansi
sempat.
Demikian untuk menjadikan maklum.

An. WALIKOTA BATU
Plt. KEPALA KANTOR KESATUAN
BANGSA DAN POLITIK KOTA BATU



SULYANAH, S.Sos
Pembina Tk I
NIP. 19630416 198603 2 017

Tembusan :
Yth.Sdr. Dekan Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya Malang

### Lampiran 3 Pedoman Wawancara Dinas Perhubungan

1. Apa dasar hukum peraturan daerah yang mengatur kebijakan mengenai Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum?
2. Bagaimana cara penyaluran informasi terkait aturan yang berlaku di dalam Peraturan Daerah mengenai Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum sehingga dapat diterima oleh pelaksana kebijakan dan pengguna jasa parkir?
3. Apakah pemberian informasi melalui pembinaan oleh Dinas Perhubungan secara konsisten sudah disampaikan ke petugas parkir?
4. Apakah informasi mengenai aturan dalam penentuan objek yang dikenakan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sudah dijelaskan secara rinci?
5. Apa informasi mengenai aturan subjek ataupun objek yang dipungut maupun memungut Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum sudah diinformasikan dengan jelas?
6. Apa secara kuantitas ketersediaan petugas parkir di titik parkir yang ada sudah mencukupi?
7. Apa menurut bapak, secara kualitas petugas parkir sudah memiliki kemampuan yang memadai dalam melaksanakan tanggung jawabnya?
8. Apakah petugas parkir sudah memahami tugas dan tanggung jawabnya?
9. Berapakah tarif parkir di tepi Jalan Umum?
10. Apakah Dishub memiliki sumber informasi terkait aturan dalam Peraturan Daerah seperti yang mengatur tarif parkir, tata cara

pemungutan, dan penyetoran yang sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan?

11. Apa Dishub menyediakan layanan informasi pengaduan untuk menampung aspirasi dan keluhan masyarakat sebagai bentuk pengawasan petugas parkir dalam melaksanakan tanggung jawabnya?

12. Apakah dishub yang memberi kewenangan dalam penetapan lokasi parkir?

13. Apa kewenangan dishub, apabila terjadi pelanggaran terkait pelaksanaan implementasi pungutan retribusi parkir tepi jalan umum terhadap petugas parkir?

14. Apakah fasilitas yang diberikan ke petugas parkir sudah memenuhi kebutuhan?

15. Bagaimana ketersediaan anggaran untuk pengadaan fasilitas yang dibutuhkan untuk keperluan dishub sendiri maupun petugas parkir sendiri?

16. Ketersediaan lahan parkir untuk menampung jumlah kendaraan sudah memadai?

17. Apa terdapat kualifikasi SDM dalam pengangkatan menjadi petugas parkir, seperti umur maupun pendidikan?

18. Apakah petugas parkir sudah baik menjalankan tugas dan bertanggung jawab terhadap segala suatu bentuk kehilangan?

19. Apa pendapat bapak adanya perbedaan pemungutan tarif retribusi parkir di lapangan dengan tarif yang sudah ditetapkan di Perda?

20. Apakah penghasilan yang diperoleh petugas parkir dari gaji yang diberikan dishub aau bagi hasil dari pemungutan retribusinya? Apakah petugas parkir mendapat penghargaan seperti uang tambahan yang sudah menjalankan tugasnya dengan baik dan sesuai aturan?

21. Apakah ada SOP dalam pembagian tugas di dishub terkait juga dalam pelaksanaan pemunugutan, penyetoran untuk retribusi parkir jalan umum?

22. Bagaimana cara pemunugutan dan penyetoran retribusi parkir di tepi jalan umum?

23. Bagaimana pembagian tugas petugas parkir di setiap lokasi titik parkir?

24. Bagaimana pembagian tugas di bidang parkir dan siapa aja pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan terkait retribusi parkir jalan umum?

25. Sudah efektifkah pembagian tugasnya?

26. Apa saja faktor internal dari Dishub sendiri terkait inkonsistensi dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum?

27. Strategi apa yang akan dilakukan dishub untuk mencegah terjadinya inkonsistensi pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum?

28. Sudah efektif kah startegi yang nantinya akan dilakukan?

#### Lampiran 4 Pedoman Wawancara Petugas Parkir

1. Apa dasar hukum dari Perda yang mengatur mengenai Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum?
2. Siapa yang menyampaikan informasi mengenai aturan yang berlaku dalam pelaksanaan retribusi parkir tepi jalan umum?
3. Siapa saja subjek yang terkait dalam pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum?
4. Penyampain informasi mengenai penentuan objek yang dikenakan pungutan retribusi parkir tepi jalan umum sudah jelas?
5. Apakah dishub memberikan pembinaan secara teratur kepada petugas parkir?
6. Apakah bapak sudah memahami tugas dan tanggung jawab sebagai petugas parkir? Dan ketrampilan apa yang harus dimiliki petugas parkir?
7. Ketersediaan petugas parkir sudah terpenuhi?
8. Apakah dishub sudah memiliki kemampuan yang baik dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya?
9. Bentuk pengawasan apa saja yang dilakukan secara teratur oleh dishub untuk mencegah adanya ketidak patuhan?
10. Apakah dishub sudah memberikan informasi terkait tarif parkir, tata cara oemungutan yang sesuai dengan Perda?
11. Berapa tarif yang dipungut?
12. Kenapa terjadi perbedaan tarif yang dipungut dengan tarif yang berlaku di perda?

13. Apakah ada alasan tertentu mengapa adanya perbedaan?

14. Apakah dishub menyediakan layanan informasi pengaduan untuk menampung aspirasi dari petugas parkir?

15. Apakah kewenangan dari dishub apabila terjadi pelanggaran terkait pelaksanaan pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum? Seperti pungutan liar ataupun parkir liar dan jukir liar?

16. Apakah fasilitas perlengkapan dari dishub yang diberikan kepada petugas parkir sudah memenuhi kebutuhan?

17. Menurut bapak, yang terjadi dilapangan. Apakah petugas parkir di lokasi ini sudah menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik pak? Termasuk adanya kehilangan?

18. Apakah bapak memperoleh penghasilan gaji dari dishub sendiri? Apakah bapak pernah mendapat penghargaan atau uang tambahan dari dishub? Karena sudah menjalankan tugas dan tanggung jawab dengan baik?

19. Adakah SOP untuk pelaksanaan kebijakan seperti pembagian tugas dari dishub, Islu prosedur untuk menjadi pengelola dan pemungut dan penyeter retribusi parkir?

20. Bagaimana prosedur pemungutan, penyeteran retribusi parkir tepi jalan umum di lokasi ini?

21. Bagaimana pembagian tugas terhadap petugas parkir di lokasi ini? Dilakukan per shif atau sehari penuh?

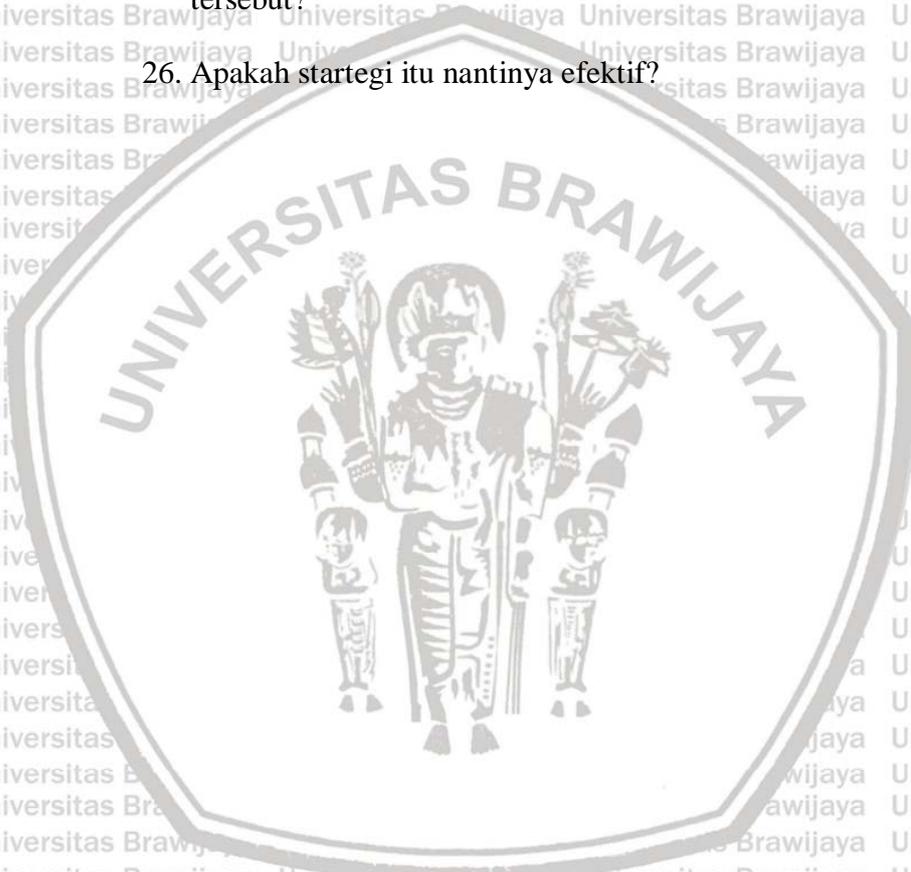
22. Apakah sudah efektif dalam membagi jam kerjanya?

23. Apakah dengan pembagian tugas tersebut, dishub bekerja sama dengan pihak lain selain petugas parkir?

24. Menurut bapak, faktor apa saja yang mendorong terjadinya perbedaan tarif yang berlaku dengan yang dipungut? Apakah termasuk pungutan liar? Apa alasan nya terjadi seperti itu?

25. Apa strategi dari petugas parkir untuk menghindari adanya pungutan liar tersebut?

26. Apakah startegi itu nantinya efektif?



## Lampiran 5 Pedoman Wawancara Dengan Masyarakat

1. Apa dasar hukum (Perda) yang mengatur tentang kebijakan mengenai retribusi parkir tepi jalan umum?
2. Menurut anda, bagaimana proses penyaluran informasi terkait aturan dalam Perda mengenai retribusi parkir tepi jalan umum sehingga diterima oleh petugas parkir dan masyarakat?
3. Siapa subjek yang dikenakan pungutan retribusi parkir tepi jalan umum?
4. Dimana saudara biasa dikenakan pungutan?
5. Apakah menurut anda, dishub perlu melakukan pembinaan atau sosialisasi secara teratur kepada petugas parkir terkait aturan dalam retribusi parkir?
6. Menurut anda, apakah jumlah personil bidang parkir yang bertugas di lapangan sudah mencukupi untuk menjangkau semua titik parkir?
7. Apakah para personil dari dishub sudah memiliki kemampuan yang baik dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya? Menurut pengelihatannya saudara, apakah selama ini dishub sudah melakukan pengawasan secara teratur?
8. Apa petugas parkir sudah melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya secara baik? Dan apakah memiliki keterampilan yang dibutuhkan sebagai petugas parkir?
9. Apakah dishub memberikan informasi yang cukup terkait tarif parkir, tata cara, dan pemungutan yang sesuai dengan peraturan yang ada?

10. Biasanya berapa tarif yang dipungut oleh petugas parkir waktu saudara parkir di tepi jalan umum?

11. Apakah petugas parkir memberikan karcis yang sudah di porporasikan?

12. Apakah tarif yang di karcis dengan tarif yang dipungut sudah sesuai?

13. Menurut anda, apa alasan yang menjadikan adanya perbedaan tarif di peraturan yang berlaku dengan tarif yang dipungut?

14. Apakah dishub sudah menyediakan layanan informasi pengaduan terkait keluhan masyarakat sebagai bentuk pengawasan petugas parkir dalam menjalankajn tugasnya?

15. Menurut anda, apa kewenangan dishub aoabila terjadi adanya pelanggaran terkait saat pemungutan retribusi parkir, seperti adanya pungutan liar?

16. Menurut pengamatan anda, apakah fasilitas perlengkapan yang digunakan oleh petugas parkir sudah memenuhi kebutuhan?

17. Apakah ketersediaan lahan parkir yang dipungut dengan retribusi parkir di Kota Batu sudah menampung jumlah kendaraan yang semakin meningkat?

18. Terkait dari sikap Dishub, menurut pengamatan anda bagaimana sikap dan tanggung jawab Dishub dalam menjalankan tugasnya?

19. Terkait dari sikap petugas parkir, menurut pengamatan anda bagaimana sikap dan tanggung jawab petugas parkir dalam menjalankan tugasnya?

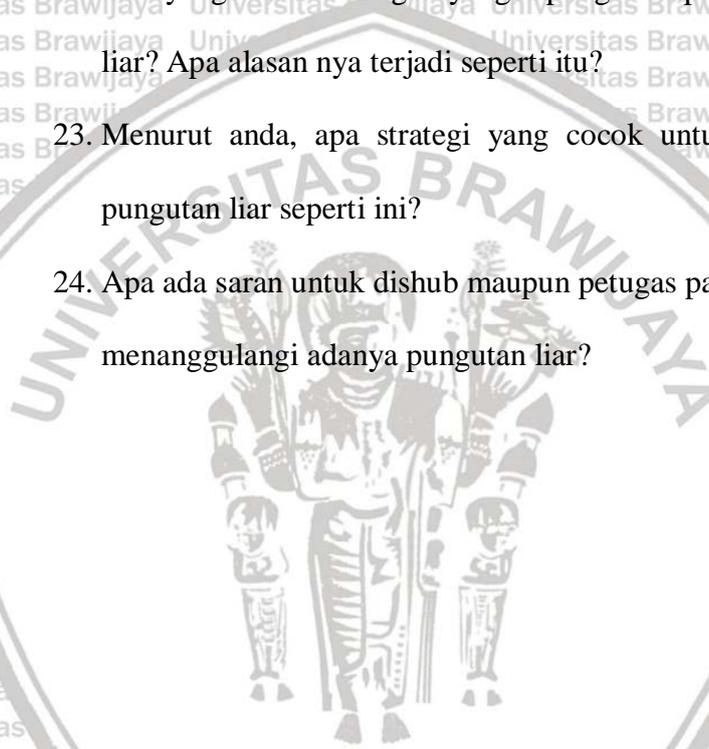
20. Apakah ada SOP yang berlaku untuk pelaksanaan kebijakan seperti pembagian tugas di dishub lalu untuk prosedur untuk menjadi pengelola, pemungut, dan penyetoran retribusi parkir?

21. Sebagai pengguna parkir, bagaimana prosedur pemungutan dan penyetoran retribusi parkir di tepi jalan umum?

22. Menurut anda, faktor apa saja yang mendorong terjadinya perbedaan tarif yang berlaku dengan yang dipungut? Apakah termasuk pungutan liar? Apa alasan nya terjadi seperti itu?

23. Menurut anda, apa strategi yang cocok untuk menghindari adanya pungutan liar seperti ini?

24. Apa ada saran untuk dishub maupun petugas parkir yang bertugas guna menanggulangi adanya pungutan liar?



**Lampiran 6 Wawancara Dengan Akademisi Hukum**

1. Bagaimana pendapat bapak mengenai terjadinya *gap* antara peraturan yang berlaku dengan yang ada di lapangan?
2. Pendapat bapak mengenai tidak adanya pembaruan aturan dari pemerintah terkait bagaimana?
3. Peraturan itu terkait pembaruan nya, bisa diperbarui berapa tahun sekali?



**Lampiran 7 Data Diri****DAFTAR RIWAYAT HIDUP****BIODTA**

Nama : Rizqi Novrita Putranti

Nomor Induk Mahasiswa : 155030401111055

Tempat dan Tanggal Lahir : Malang, 16 November 1996

Jenis Kelamin : Perempuan

Agama : Islam

Email : [rnovritap@gmail.com](mailto:rnovritap@gmail.com)

Alamat : Jalan Ikan Sepat III Nomor 15 Malang

**RIWAYAT PENDIDIKAN**

- |   |           |
|---|-----------|
| 1) TK Al-Kautsar Malang   | 2001-2003 |
| 2) Madrasah Ibtidaiyah Negeri Malang I  | 2003-2009 |
| 3) SMP Negeri 4 Malang  | 2009-2012 |
| 4) SMA Negeri 9 Malang  | 2012-2013 |
| 5) SMA Negeri 1 Kepanjen  | 2013-2015 |
| 6) Program Studi Perpajakan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang | 2015-2020 |

**PENGALAMAN MAGANG**

Dinas Pendapatan Daerah Kota Batu

**PENGALAMAN ORGANISASI**

- 1) Staff Tetap BEM Fakultas Ilmu Administrasi 2016
- 2) Earth Hour Malang 2017

**PENGALAMAN KEPANTIAAN**

- 1) Bendahara Pelaksana Seminar Supernofa 2016
- 2) Staf Sponsorship Tasmafia 2016
- 3) CO. Divisi Konsumsi Seminar Nasional BEM Fakultas Ilmu Administrasi 2016