

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 18 menjadi landasan konstitusional bagi pelaksanaan sistem desentralisasi dan otonomi daerah di Indonesia. Sebagai negara besar yang memiliki luas wilayah sekitar 5.180 juta km² dengan wilayah daratan seluas 1.905 juta km² dan wilayah perairan 3.257 juta km² (Badan Informasi Geospasial, 2023) , sulit bagi pemerintah untuk mengatur seluruh urusan di setiap daerahnya. Pemerintah memiliki keterbatasan baik dari segi sumber daya manusia, anggaran, dan sarana prasarana sehingga konsep desentralisasi dan otonomi daerah menjadi konsep yang ideal. Desentralisasi dan otonomi daerah sebenarnya telah dirumuskan sejak awal Indonesia berdiri oleh para *founding fathers*.

Desentralisasi menjadi suatu agenda utama reformasi yang dijalankan sebagai respon atas tuntutan masyarakat agar keadilan dan pemerataan hasil pembangunan dirasakan oleh seluruh warga negara tanpa terkecuali. Desentralisasi merujuk pada pemindahan kekuasaan dan kewenangan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Dalam sistem negara kesatuan, desentralisasi diartikan sebagai proses resmi di mana pemerintah pusat menyerahkan sebagian kewenangannya kepada aktor serta lembaga di tingkat yang lebih rendah dalam struktur politik-administratif dan wilayah (Ribot,J dalam Djohan, D, 2024). Konsep desentralisasi berkaitan erat dengan distribusi kekuasaan dan kewenangan dalam hierarki geografis suatu negara, termasuk institusi serta mekanisme pembagian kewenangan tersebut. Jika sebelumnya kekuasaan terpusat di tangan pemerintah pusat melalui

sistem sentralisasi, maka dengan desentralisasi, kewenangan tersebut didistribusikan ke pemerintah daerah guna mendukung pengelolaan wilayah secara lebih mandiri (Smith, B dalam Djohan,D., 2024).

Aspek keuangan menjadi salah satu bentuk kebebasan yang diperoleh daerah melalui penerapan otonomi daerah. Kebebasan dalam mengelola keuangannya sendiri dimaksudkan untuk mewujudkan kemandirian daerah dimana kemandirian daerah adalah suatu indikator yang mengukur kinerja pelaksanaan otonomi daerah oleh suatu daerah (Smith dalam Muin F, 2014). Undang-Undang No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (HKPD) menjadi landasan konstitusional yang mengatur mekanisme pengelolaan keuangan antara pusat dan daerah untuk meningkatkan kemandirian fiskal daerah.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2022 tentang HKPD menyatakan bahwa segala pembiayaan terkait urusan pemerintahan yang berada di bawah kewenangan pemerintah daerah bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). APBD sendiri mencakup pendapatan daerah, belanja daerah, dan pembiayaan daerah. Pendapatan daerah terdiri dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), dana perimbangan, serta pendapatan daerah lainnya yang sah. PAD bersumber dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, serta sumber sah lainnya. UU ini sekaligus mencabut UU No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Pendapatan Asli Daerah yang kemudian disingkat PAD adalah keseluruhan pemasukan yang diperoleh daerah untuk membiayai urusan pemerintahannya. PAD

didapatkan dari berbagai sumber dalam wilayah daerah itu sendiri yang dipungut berdasarkan peraturan perundang-undangan. Sumber tersebut meliputi pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah. Sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1 UU No.1 Tahun 2022, pajak daerah merupakan pungutan wajib masyarakat yang dibayarkan kepada pemerintah sebagai wujud kontribusi bagi kepentingan daerah dan kesejahteraan masyarakat. Di sisi lain, retribusi daerah adalah pungutan yang dibayarkan oleh seseorang atau badan atas jasa atau izin yang dikeluarkan pemerintah daerah.

Kewenangan dari pemerintah pusat yang diserahkan sepenuhnya kepada pemerintah daerah adalah memungut pajak dan retribusi. Pemungutan pajak dan retribusi ini pada hakikatnya dapat berasal dari pengelolaan parkir. Pajak parkir dan retribusi parkir seringkali dianggap sebagai dua hal yang sama. Namun, pada kenyataannya keduanya adalah suatu hal yang berbeda secara signifikan. Baik pajak maupun retribusi memiliki acuan hukum, sasaran, objek, dan pengecualian yang berbeda. Meskipun berbeda tetapi keduanya tetap berkontribusi dalam pemasukan daerah.

Mengacu pada UU No. 1 Tahun 2022 Tentang HKPD, pajak parkir adalah pungutan yang dikenakan kepada penyelenggara jasa parkir swasta, seperti pengelola parkir di pusat perbelanjaan, gedung perkantoran, atau tempat usaha lainnya. Pajak ini dipungut oleh pemerintah daerah berdasarkan persentase tertentu dari pendapatan parkir yang diperoleh pengusaha, dan hasilnya masuk ke kas Pajak Barang dan Jasa Tertentu (PBJT) atas Jasa Parkir sebagai bagian dari sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Sementara itu, retribusi parkir adalah

pembayaran yang dikenakan langsung kepada pengguna jasa parkir yang menggunakan fasilitas parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah, seperti parkir di tepi jalan umum atau tempat yang dikelola oleh pemerintah. Retribusi parkir memiliki tarif yang telah ditetapkan secara mutlak dalam peraturan daerah dan hasilnya juga digunakan untuk meningkatkan layanan publik di sektor perparkiran. Dengan demikian, pajak parkir dikenakan kepada pengelola usaha parkir, sedangkan retribusi parkir berupa pungutan yang dibayarkan oleh masyarakat apabila menggunakan jasa parkir yang disediakan oleh pemerintah.

Pasal 87 UU No 1 Tahun 2022 tentang HKPD membagi jenis retribusi ke dalam tiga jenis yaitu Retribusi Jasa Umum, Retribusi Jasa Usaha, dan Retribusi Perizinan Tertentu. Berdasarkan objeknya, parkir termasuk dalam retribusi jasa umum dan retribusi jasa usaha. Objek retribusi jasa umum adalah pelayanan parkir di tepi jalan umum (*on street parking*) di mana tepi jalan umum merupakan milik pemerintah daerah dan objek retribusi jasa usaha adalah penyediaan fasilitas khusus parkir selain di badan jalan, yang dimiliki dan/atau dikelola oleh pemerintah daerah (*off street parking*). Fasilitas khusus parkir selain di badan jalan ini mencakup gedung parkir, bangunan, atau area lainnya, seperti rumah sakit, pasar, sarana rekreasi, dan sarana umum lainnya.

Kota Semarang sebagai salah satu kota besar di Indonesia yang menjadi ibu kota Provinsi Jawa Tengah merupakan salah satu kota metropolitan yang berperan sebagai pusat berbagai aktivitas manusia dengan dinamika kehidupan yang kompleks. Hal ini berakibat pada jumlah penduduk Kota Semarang yang terus bertambah dari tahun ke tahun. Angka penduduk yang terus bertambah tidak hanya berasal dari kelahiran tetapi juga perpindahan penduduk dari luar kota. Fasilitas

yang memadai dan ketersediaan lapangan kerja yang lebih banyak menjadi poin keunggulan dan menjadi daya tarik bagi masyarakat lain dari luar kota sehingga terjadi urbanisasi. Urbanisasi merupakan fenomena sosial, budaya, kependudukan, ekonomi, dan politik. Berbagai fenomena tersebut mempengaruhi perkembangan kota, terutama pada aspek kependudukan yang menjadi gambaran kepadatan penduduk, aspek ekonomi yang menguasai kegiatan perekonomian negara, dan aspek politik sebagai kawasan penyelenggaraan fungsi-fungsi pemerintahan (Lestari, 2021). Arus urbanisasi di Kota Semarang masuk kategori tinggi dan bahkan berlebih (Kompasiana, 2024).

Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk Kota Semarang 2021-2024 (Jiwa)

2021	2022	2023	2024
1.656.564	1.659.975	1.694.743	1.708.833

Sumber : BPS Kota Semarang (2024)

Tabel tersebut menunjukkan jumlah penduduk Kota Semarang yang terus bertambah terutama dari tahun 2022-2023 melonjak hingga sekitar 35 ribu orang. Apabila pertambahan penduduk ini tidak diikuti dengan pengelolaan kota yang baik maka besar kemungkinan akan berpengaruh buruk pada segala sektor kehidupan masyarakat mulai dari kesehatan, ekonomi, sosial, hingga lingkungan. Angka penduduk yang terus bertambah tentunya juga diikuti dengan meningkatnya jumlah kendaraan. Fungsinya yang membantu mobilitas manusia, menunjang aktivitas sehari-hari menjadikan kendaraan pribadi bukan hanya sebagai keinginan belaka tetapi berubah menjadi suatu kebutuhan.

Berdasarkan laporan Polda Jawa Tengah per 2024, dari total 35 kota/kabupaten di Jawa Tengah, Kota Semarang menempati posisi tertinggi dalam

jumlah data kendaraan. Dengan total 1.970.484 kendaraan, Kota Semarang menyumbang 9,18% dari total keseluruhan kendaraan di Jawa Tengah. Sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan dengan 1.601.789 unit, diikuti oleh mobil penumpang sebanyak 276.763 unit. Jumlah kendaraan yang tinggi ini jauh melampaui wilayah lain, seperti Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Klaten, yang masing-masing memiliki total kendaraan sebanyak 967.695 unit (4,51%) dan 920.633 unit (4,29%). Hal ini menunjukkan bahwa Kota Semarang sebagai pusat aktivitas ekonomi dan pemerintahan memiliki tingkat kepadatan kendaraan yang signifikan, yang berpotensi memengaruhi lalu lintas dan kebutuhan akan lahan parkir kendaraan.

Pusat aktivitas kota pada dasarnya memiliki beragam jenis penggunaan lahan. Pusat ini bisa berupa kawasan bisnis utama atau yang dikenal dengan *Central Business District* (CBD), kompleks universitas atau institusi pendidikan tinggi lainnya, pusat hiburan, atau kombinasi dari berbagai fungsi tersebut. Intensitas aktivitas yang tinggi di area ini sejalan dengan meningkatnya volume kendaraan, yang berdampak pada tingginya kebutuhan akan lahan parkir. Hal ini terjadi karena banyak pengunjung dengan berbagai tujuan berkumpul dan memanfaatkan fasilitas parkir yang tersedia, terutama parkir di tepi jalan (*on-street parking*). Beberapa wilayah di Semarang sendiri telah berkembang menjadi kawasan strategis yang menjadi pusat perdagangan dan jasa (*Central Business District*) contohnya CBD Pemuda-Pandaran-Gajah Mada yang kemudian disebut dengan CBD Pandama. CBD Pandama ini berkontribusi besar dalam pertumbuhan ekonomi kota (RPJMD Kota Semarang Tahun 2021-2026).

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan parkir sebagai suatu kondisi dimana kendaraan dalam keadaan diam karena ditinggal oleh pengemudinya dalam waktu yang sebentar. Kendaraan bermotor atau yang tidak bermotor membutuhkan suatu area yang menjadi tempat kendaraan tersebut berhenti. Area tersebut dapat disediakan oleh pemerintah maupun non pemerintah seperti usaha pribadi atau badan usaha. Definisi lain parkir sebagai aktivitas menghentikan kendaraan bermotor di suatu tempat tertentu dalam jangka waktu tertentu untuk berbagai kebutuhan, baik untuk menurunkan atau menaikkan penumpang, memuat barang, maupun sebagai tempat istirahat sementara.

Parkir terjadi ketika kendaraan benar-benar berhenti, mesin dimatikan, dan pengemudi meninggalkan kendaraan (Sutapa dalam Noviantoro, 2023). Sementara itu, Dirjen Perhubungan Darat (1996) membedakan parkir dengan berhenti, di mana parkir melibatkan kendaraan yang ditinggalkan, sedangkan berhenti hanya dilakukan dalam jangka waktu sebentar dengan pengemudi masih berada di dalamnya.

Pemerintah Kota Semarang dalam melakukan pemungutan pajak dan retribusi di daerahnya berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peraturan yang lebih dahulu mengatur pajak dan retribusi digantikan oleh Perda No.10 Tahun 2023 untuk menyelaraskan dengan ketentuan terbaru dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang HKPD. Dengan diberlakukannya Perda Nomor 10 Tahun 2023, diharapkan pengelolaan pajak dan retribusi parkir di Kota Semarang menjadi lebih efektif dan transparan, sehingga dapat meningkatkan PAD Kota Semarang.

Sama halnya dengan ketentuan pada UU No.1 Tahun 2022 tentang HKPD, segala pembayaran atas penyediaan layanan parkir oleh Pemerintah Kota Semarang dikategorikan dalam jenis retribusi jasa umum dan retribusi jasa usaha. Retribusi jasa umum dikenakan kepada pengguna jasa parkir yang memanfaatkan fasilitas parkir yang menjadi milik pemerintah daerah yaitu parkir di tepi jalan umum (*on street parking*). Sedangkan retribusi jasa usaha dikenakan kepada pengguna jasa parkir yang memanfaatkan fasilitas pemerintah daerah selain di badan jalan yaitu di area wisata dan pusat kebugaran, area lain selain wisata dan kebugaran, serta parkir untuk kendaraan angkutan barang.

Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menjadi pedoman yang digunakan oleh Pemerintah Kota Semarang dalam mengelola retribusi parkir di tepi jalan umum. Keseluruhan isi dari Perwal tersebut mengatur pengelolaan parkir yang terdiri dari tiga aspek utama, yaitu:

1. Pelayanan Parkir
2. Sistem Pelayanan
3. Alokasi Pendapatan Retribusi

Aspek pelayanan parkir diatur dalam pasal 4 dan 5. Pelayanan parkir mengatur bahwa parkir tepi jalan umum dilaksanakan oleh juru parkir dengan surat penugasan resmi pada lokasi-lokasi yang telah diatur oleh Dinas. Dinas yang dimaksudkan adalah Dinas Perhubungan Kota Semarang. Melalui Peraturan Walikota Semarang Nomor 106 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Sistem Kerja Dinas Perhubungan Kota

Semarang , terdapat bagian khusus di Dinas Perhubungan yang bertugas dalam mengelola parkir di setiap sudut Kota Semarang yaitu Bidang Parkir. Tugas Dinas Perhubungan Bidang Parkir salah satunya adalah penataan ketertiban parkir. Dishub Kota Semarang mencatat pada 2025 terdapat 802 titik parkir berizin di Kota Semarang dan 402 di antaranya menerapkan sistem parkir elektronik dan lainnya masih menggunakan sistem manual. Artinya, lokasi parkir selain titik parkir yang tercatat oleh Dishub dapat dikategorikan sebagai parkir liar.

Aspek sistem pelayanan diatur dalam pasal 6 dan 7. Sistem pelayanan mengatur bahwa parkir tepi jalan umum dilaksanakan dengan dua sistem, yaitu sistem manual dan sistem elektronik. Pada pelayanan parkir dengan sistem manual, pembayaran retribusi dilakukan secara tunai kepada juru parkir. Sebagai bukti pembayaran, pengguna wajib mendapatkan karcis parkir. Sedangkan pada pelayanan parkir dengan sistem elektronik, pembayaran retribusi dilakukan secara non tunai melalui aplikasi yang telah disediakan oleh juru parkir. Sebagai bukti pembayaran, pengguna jasa memperoleh setruk atau bukti transaksi elektronik.

Aspek alokasi pendapatan retribusi diatur dalam pasal 8 dan 9. Alokasi pendapatan retribusi mengatur mekanisme penyetoran retribusi dari parkir manual dan elektronik. Retribusi parkir dengan sistem manual disetorkan sesuai dengan jumlah yang telah ditetapkan oleh Dishub sedangkan pada retribusi parkir elektronik terdapat pembagian alokasi pendapatan kepada juru parkir, pihak penyedia aplikasi, dan kas daerah.

Berdasarkan pengamatan penulis, pelaksanaan pengelolaan retribusi parkir yang berdasarkan pada Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021

Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum masih kurang efektif dalam mewujudkan keteraturan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas. Hal tersebut ditunjukkan dalam beberapa permasalahan pada ketiga aspek yang diatur dalam Perwal No.70 Tahun 2021. Pada aspek pelayanan, seseorang yang berwenang dalam melaksanakan pelayanan parkir hanyalah juru parkir dengan surat penugasan resmi dari Kepala Dinas sesuai yang tercantum dalam pasal 4. Akan tetapi, masih ditemukan banyaknya juru parkir liar di sepanjang jalan Kota Semarang. Keberadaan parkir liar tidak hanya mengganggu ketertiban lalu lintas dan kenyamanan lingkungan tetapi juga mengganggu tingkat pendapatan daerah. Praktik ini masih banyak ditemukan, terutama di kawasan yang padat aktivitas.

Wali Kota Semarang sebelumnya, Hevearita Gunaryanti Rahayu dalam wawancaranya bersama Radio Republik Indonesia (2023) mengonfirmasi banyaknya praktik parkir liar menjadi penyebab pengelolaan retribusi parkir belum berjalan optimal. Terjadi kebocoran pendapatan yang cukup besar sehingga tidak seluruhnya masuk ke PAD. Dishub Kota Semarang yang diwakili oleh Sekretaris Dinas, Danang Kurniawan juga menyampaikan bahwa masih banyak ditemui parkir liar tepi jalan (Republik Merdeka Jawa Tengah, 2024). Kedua pernyataan tersebut membuktikan bahwa salah satu penyebab tidak maksimalnya pendapatan daerah dari retribusi parkir tiap tahunnya adalah maraknya lokasi parkir liar dan keberadaan juru parkir liar yang mengalihkan aliran dana dari kas daerah. Parkir liar diartikan sebagai aktivitas parkir yang dianggap melanggar hukum atau ilegal karena dilakukan secara sepihak tanpa mengikuti aturan pemerintah kabupaten atau daerah. Pendapatan yang diperoleh dari pelayanan parkir ini tidak diserahkan secara resmi kepada pemerintah daerah.

Tabel 1. 2 Target Pendapatan dan Realisasi Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang 2021-2024

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase
2021	1.680.566.500	1.974.238.000	117,47%
2022	4.640.605.000	3.013.818.251	64,94%
2023	5.015.101.824	3.758.725.700	74,95%
2024	25.000.000.000	3.898.203.296	15,59%

Sumber : LKJIP Dinas Perhubungan Kota Semarang (2024)

Berdasarkan data di atas, dalam kurun waktu tiga tahun terakhir pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum selalu meleset dari target yang ditetapkan. Persentase capaian pendapatan yang fluktuatif ini mengindikasikan adanya persoalan dalam implementasi kebijakan. Jika melihat pendapatan retribusi parkir dari tahun ke tahun, pendapatannya jelas mengalami peningkatan. Namun, jika dilihat setiap tahun realisasinya jauh dari target. Artinya, pelaksanaan kebijakan yang ada belum efektif .

Penetapan target retribusi parkir di Kota Semarang dilaksanakan melalui mekanisme koordinatif yang melibatkan beberapa perangkat daerah dan lembaga terkait, yaitu Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pemerintah Kota Semarang, serta Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Semarang. Dalam proses tersebut, setiap instansi menyusun dan menetapkan sejumlah variabel atau indikator sebagai dasar dalam perhitungan dan penyesuaian target retribusi parkir dari tahun ke tahun. Indikator yang digunakan mencakup karakteristik lokasi parkir, tingkat potensi penerimaan yang dapat dihasilkan, serta jumlah atau volume kendaraan yang beroperasi di suatu wilayah tertentu (Ihawanudin,et.al, 2013). Artinya, target retribusi parkir tepi jalan umum Kota Semarang mengalami kenaikan dengan jumlah besar setiap tahunnya didasarkan pada aktivitas kendaraan yang semakin

bertambah ditambah juga dengan meluasnya penerapan parkir elektronik (halosemarang.id., 2023).

Tidak maksimalnya pendapatan retribusi parkir juga disebabkan karena penerapan parkir elektronik belum sepenuhnya berjalan sesuai dengan peraturan. Parkir elektronik yang diterapkan sejak 2022 ini bertujuan untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas penerimaan pendapatan retribusi parkir sehingga meminimalisir terjadinya kebocoran pendapatan. Dishub Kota Semarang mengakui bahwa sebagian juru parkir masih menerima pembayaran secara tunai meskipun sudah diwajibkan pembayaran elektronik yang memperbesar risiko kebocoran pendapatan (Tribun Jateng, 2025). Pasal 7 Perwal No 70 Tahun 2021 berbunyi: *Dalam hal pelayanan parkir dilaksanakan dengan sistem elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf b, tarif retribusi parkir dipungut secara non tunai oleh Juru Parkir.* Pelaksanaan parkir elektronik yang masih menerima pembayaran secara tunai menunjukkan masalah pada aspek sistem pelayanan. Dishub menyebutkan bahwa praktik tersebut terjadi apabila tidak adanya pengawasan.

Masalah pada aspek sistem pelayanan menjadi isu penting yang memerlukan perhatian serius dari pemerintah daerah karena kesalahan satu sistem akan memengaruhi kinerja implementasi secara keseluruhan. Minimnya pengawasan pemerintah terhadap pengelolaan parkir turut menjadi faktor yang memengaruhi kegagalan pencapaian target pendapatan. Hal ini ditunjukkan pada penelitian yang dilakukan oleh Mulyani (2024) berjudul "Penegakan Hukum Praktik Insidentil dan Implementasi Pengawasan Parkir Insidentil oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang" yang menemukan kelonggaran dalam pengawasan

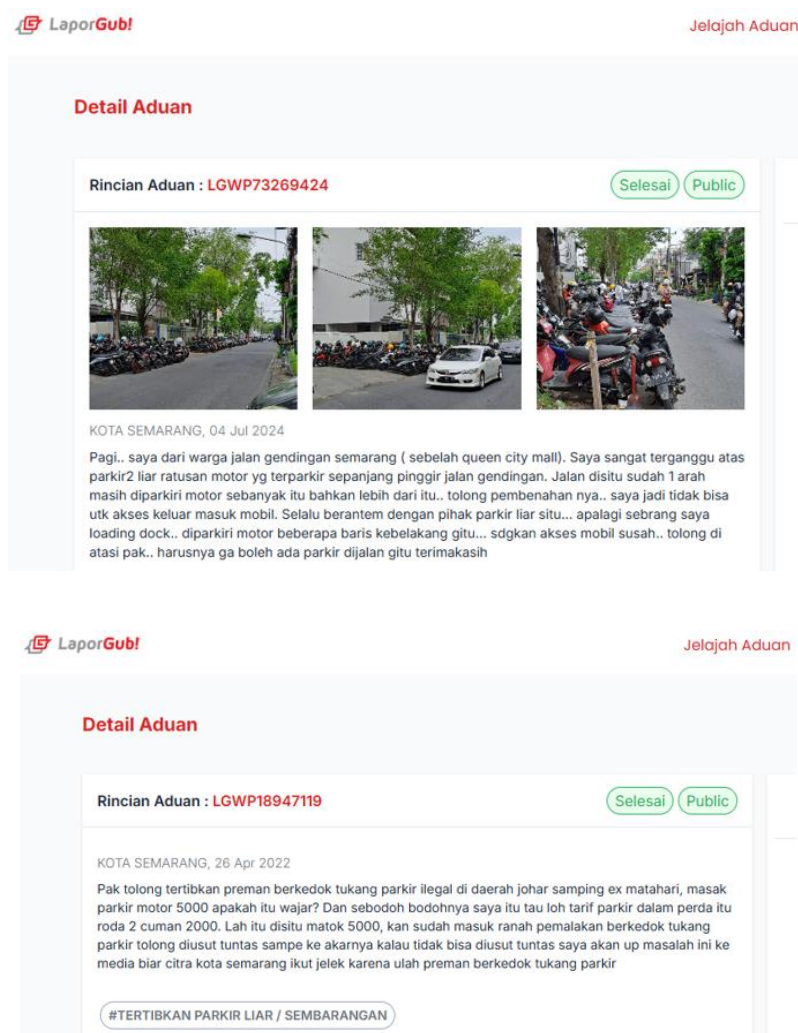
yang dilakukan oleh Dishub Kota Semarang. Dishub Kota Semarang dalam hal menindak pelanggaran parkir hanya sebatas memberikan peringatan memberikan peringatan agar tidak mengulangi pelanggaran tersebut di kemudian hari, tanpa menerapkan sanksi yang tegas. Eksistensi juru parkir yang tidak resmi dipandang wajar dengan alasan sebagai pembantu. Selain itu, masalah lain pada aspek sistem pelayanan di mana Dishub mengizinkan juru parkir untuk tidak memberikan karcis parkir yang seharusnya berfungsi sebagai bukti resmi aktivitas parkir yang sah, dengan syarat bahwa juru parkir tetap wajib menyetorkan retribusi. Memperbolehkan juru parkir tidak memberikan karcis parkir menyalahi ketentuan pada sistem pelayanan parkir pasal 6 ayat 2 yang berbunyi: *Pengguna pelayanan parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memperoleh bukti pembayaran berupa karcis*

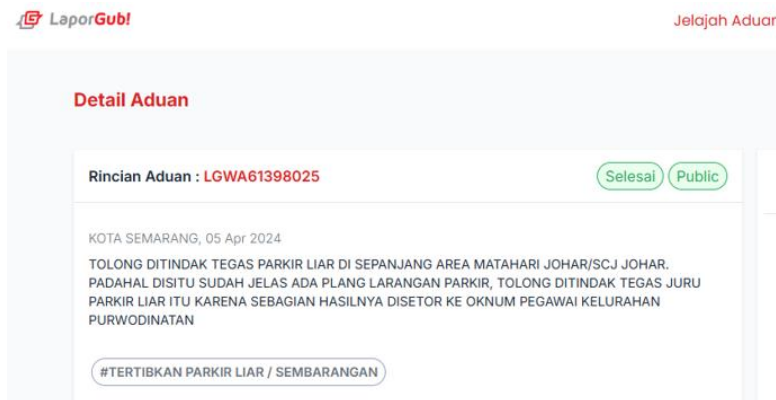
Kurang tegasnya penegakan regulasi yang mengatur penertiban juru parkir liar turut memperburuk situasi. Penelitian oleh Putra (2024) yang berjudul ”Implementasi Perda Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir Dalam Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah” menemukan bahwa Dishub tidak menetapkan ketentuan tetap mengenai hukuman bagi para pelanggar, sehingga keputusan yang diambil sering dianggap tidak tegas dan kurang efektif dalam memberikan efek jera bagi pelanggar. Dalam praktiknya, pelanggaran yang dilakukan terus berulang, ditambah lagi dengan jumlah personel yang kurang dalam menangani oknum-oknum tidak bertanggungjawab.

Sikap Dishub yang cenderung menolerir ketidaksesuaian pelaksanaan serta lemah dalam penegakan sanksi ini berakibat pada aspek alokasi pendapatan retribusi. Idealnya penyetoran retribusi parkir pada sistem elektronik dilakukan

secara otomatis melalui aplikasi *e-Parking* dengan pembagian sebesar 55% untuk kas daerah, 45% juru parkir, dan 5% pihak penyedia aplikasi sesuai dengan pasal 9 Perwal No.70 Tahun 2021. Namun, penyetoran tersebut terkendala karena juru parkir yang masih mengakomodasi pembayaran secara tunai pada parkir elektronik. (Dishub dalam RRI, 2025). Hal ini menyebabkan keseluruhan pendapatan parkir tidak tercatat dalam aplikasi dan tentunya menghambat alokasi pendapatan.

Gambar 1. 1 Keluhan Masyarakat atas Parkir Liar di Website LaporGub!





Sumber : LaporGub Prov. Jateng

Masyarakat Kota Semarang secara aktif menyampaikan keluhan terkait maraknya keberadaan parkir liar yang dianggap meresahkan. Beberapa unggahan di website Laporgub! mencerminkan keresahan ini, seperti yang terlihat pada laporan pengguna yang mengkritik keberadaan juru parkir liar yang dinilai tidak hanya mengganggu, tetapi juga bertindak seperti preman dengan cara memungut uang parkir tanpa memberikan pelayanan yang memadai. Unggahan lainnya menyoroti juru parkir liar yang bekerja sama dengan oknum pegawai pemerintah. Selain itu, ada pula laporan tentang perilaku kasar dari beberapa oknum juru parkir liar, sehingga masyarakat mendesak agar pihak berwenang segera menertibkan aktivitas ilegal tersebut atau memberikan regulasi yang lebih tegas. Fenomena ini juga menjadi diskusi hangat di berbagai platform media sosial, seperti Twitter dan Facebook, yang menunjukkan urgensi penyelesaian masalah ini demi menciptakan lingkungan yang lebih tertib dan aman bagi warga Kota Semarang.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk meneliti implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam peningkatan PAD Kota Semarang.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Terdapat kesenjangan antara target dan realisasi pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum.
2. Masih banyak ditemui layanan parkir yang dilaksanakan oleh juru parkir tidak berizin atau belum memperoleh legalitas dari Dinas Perhubungan Kota Semarang.
3. Juru parkir elektronik masih menerima pembayaran secara tunai
4. Juru parkir tidak menyertakan karcis parkir pada parkir manual
5. Ketidaktegasan Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam menindaklanjuti pelanggaran parkir

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka masalah yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah di Kota Semarang?
2. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dalam pengimplementasian Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah Kota Semarang.
2. Untuk menganalisis faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pengimplementasian Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah Kota Semarang.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan Ilmu Administrasi Publik, khususnya dalam kajian implementasi peraturan pengelolaan retribusi parkir beserta faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat pelaksanaannya. Diharapkan juga penelitian lain yang memiliki topik yang relevan dapat menjadikan penelitian ini sebagai rujukan.

1.5.2 Manfaat Praktis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai saran dan masukan yang menjadi bahan pertimbangan Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam melaksanakan kebijakan secara efektif serta untuk peningkatan kualitas layanan perparkiran bagi warga Kota Semarang sehingga berdampak pada peningkatan pendapatan asli daerah

2. Untuk memperoleh wawasan dan kepakaran dalam melakukan penelitian, baik secara teoritis maupun praktis, dan mampu memanfaatkan keahlian tersebut.
3. Penelitian ini diharapkan dapat mendukung analisis mengenai permasalahan dalam kajian studi administrasi publik

1.6 Kerangka Pemikiran Teoritis

1.6.1 Penelitian Terdahulu

Tabel 1. 3 Penelitian Terdahulu (*State of The Art*)

No	Nama Peneliti /Tahun/Judul	Tujuan Penelitian	Landasan Teori	Metode Penelitian	Perbedaan Penelitian
1.	Arma, Nur A.,dkk/2023/ Implementasi Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Menanggulangi Parkir Liar Di Tepi Jalan Umum Kecamatan Medan Marelan	Kebijakan pengelolaan parkir liar di tepi jalan umum Pasar Tradisional di Medan yang diimplementasikan Dishub Kota Medan dianalisis oleh peneliti serta mengidentifikasi hal hal yang menghambat dalam implementasinya	Analisis implementasi peneliti menggunakan unsur administrasi dan politik. Teori implementasi dari Van Meter dan Van Horn, serta pendekatan lainnya seperti top-down dan bottom-up juga digunakan untuk menganalisis keberhasilan kebijakan	Deskriptif kualitatif	Penelitian ini menganalisis implementasi kebijakan menggunakan teori implementasi Van Meter Van Horn sedangkan penelitian penulis menganalisis implementasi dari Perwali Kota Semarang. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan.
2.	Fadhila,F./2023/ Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Semarang	Menganalisis bagaimana parkir tepi jalan umum dikelola oleh para pelaksana yang terlibat sekalius menjabarkan perannya	Analisis implementasi didasarkan oleh teori Grindle yang meliputi atas dua hal yaitu isi kebijakan (kepentingan yang memengaruhi, tipe manfaat, perubahan yang diharapkan, penetapan keputusan, pelaksana serta sumber daya) dan konteks kebijakan (kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat, karakteristik lembaga penguasa,	Kualitatif	Penelitian ini menganalisis implemenasi dari teori implementasi Grindle serta menjabarkan kepentingan aktor yang terlibat sedangkan penelitian penulis menganalisis implementasi dari Perwali Kota Semarang. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan.

			serta disposisi dan responsivitas pelaksana)		
3.	Mahardita,P/2024/ Pengelolaan Praktik Parkir Ilegal Di Kecamatan Tembalang (Studi Kasus Kawasan Universitas Diponegoro)	Menganalisis keberjalanan implementasi kebijakan dan kontribusi para pemangku kepentingan dalam mengatas parkir liar	Teori kebijakan publik dan aktor yang memiliki kepentingan yang dikembangkan oleh Carl Friedrich, Alttya Kawengian, Budimanta, et al menjadi acuan analisis peneliti	Kualitatif Deskriptif	Perbedaan penelitian terdapat pada fokus dan lokus penelitian.
4.	Aninda MK,dkk./2019/ Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Berdasarkan Perda No.2 Tahun 2012 Di Kelurahan Krobokan Kota Semarang	Melihat bagaimana implementasi kebijakan retribusi parkir dilakukan sesuai dengan perda yang berlaku	Dalam analisis implementasi, teori yang diungkap Van Meter Van Horn serta teori 5 ketepatan keefektifan kebijakan oleh Nugroho (2017) digunakan oleh peneliti	Kualitatif Deskriptif	Perbedaan terletak pada peraturan dan teori yang digunakan dalam menganalisis. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan.
5.	Riyanto A/2024/Implemntasi Kebijakan Penanggulangan Juru Parkir Liar terhadap Ketertiban di Tepi Jalan Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Cirebon	Tujuan penelitian ini adalah melihat proses penertiban juru parkir di tepi jalan umum Kota Cirebon dan menganalisis masalah yang ditemui sehingga menghambat penertiban juru parkir	Implementasi kebijakan yang disampaikan Edward menjadi dasar analisis penelitian ini.	Kualitatif Deskriptif	Penelitian ini menggunakan teori Edward dalam menganalisis implementasi sedangkan penelitian penulis menggunakan analisis dari Perwali yang mengatur. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan.
6.	Setiaji, D. P., & Santoso, R. S/2019/Implementasi Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kabupaten Tegal	Menelaah kesesuaian implementasi retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dengan Perda Kab Tegal No 3 Tahun 2014 dan untuk menganalisis apa saja	Implementasi dianalisis berdasarkan Perda Kab Tegal No 3 Tahun 2014. Sedangkan teori Grindle digunakan	Kualitatif Deskriptif	Penelitian ini menganalisis implementasi berdasarkan Perda Kab Tegal No 3 Tahun 2014 dan faktor

		faktor yang memengaruhi proses implementasi	dalam menganalisis faktor		faktor yang memengaruhi implementasi menggunakan teori Grindle.
7.	Ardiansyah,R. Sundarso, Yuniningsih,Tri./2016/Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Guna Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Pekalongan	Memberikan analisis terkait implementasi kebijakan retribusi parkir beserta faktor yang mendukung dan menghambatnya	Penelitian ini menggunakan teori George E Edward. Faktor pendukung dan penghambat menggunakan teori Riant Nugroho (2014).	Kualitatif Deskriptif	Perbedaan terletak pada teori yang digunakan dalam menganalisis. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan
8.	Sulila,I/2016/Implementasi Kebijakan Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Gorontalo.	Implementasi kebijakan pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Gorontalo dianalisis bagaimana pengimplementasiannya serta turut mengidentifikasi hal yang menghambat dalam pelaksanaannya.	Penelitian ini menganalisis implementasi kebijakan ditinjau dari; a. Fasilitas parkir b. Sistem pengelolaan parkir c. Penerapan tarif parkir Untuk mengidentifikasi kendala, penelitian ini menggunakan teori Edward.	Kualitatif Deskriptif	Fokus analisis penelitian adalah ketersediaan sarana prasarana, sistem pengelolaan, dan penerapan tarif parkir sedangkan penulis fokus penelitiannya pada pelayanan parkir, sistem pelayanan, dan alokasi retribusi. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan
9.	Rohmah,M/2022/Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir oleh Dinas Perhubungan dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kab.Karawang	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengelolaan parkir sebagai upaya peningkatan kenyamanan pengguna dan berkontribusi terhadap peningkatan PAD.	Penelitian ini menggunakan teori implementasi kebijakan dari David L. Weimer dan Aidan R.Vining yang mencakup a. Logika kebijakan b. Kondisi lingkungan kebijakan	Kualitatif Deskriptif	Perbedaan terletak pada teori yang digunakan dalam menganalisis. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan

			c. Kapasitas pelaksana		
10.	Juita,F., Wahyudi,A./2024/ Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir dalam Upaya Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Manggarai Barat	Optimalisasi PAD melalui pengimplementasian kebijakan retribusi parkir di Kab. Manggarai Barat dianalisis oleh peneliti	Peneliti menggunakan teori implementasi Edward	Kualitatif Deskriptif	Perbedaan terletak pada teori yang digunakan dalam menganalisis. Lokus penelitian juga menjadi perbedaan

Berbagai penelitian telah dilakukan terkait implementasi kebijakan dalam konteks pengelolaan parkir tepi jalan umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah yang menjadi referensi penulis dalam menyusun penelitian ini. Dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan antara penelitian yang digunakan penulis dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Meskipun permasalahan, tujuan penelitian sama, tema yang dibahas tidak jauh berbeda namun dalam penelitian ini, penulis mengidentifikasi pengimplementasian kebijakan berdasarkan Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang terdiri dari pelayanan parkir, sistem pelayanan, dan alokasi pendapatan retribusi. Faktor pendukung dan penghambat dengan teori Van Meter Van Horn. Penelitian sebelumnya bermanfaat dalam memberikan gambaran kepada penulis dalam menganalisis implementasi suatu kebijakan.

1.6.2 Administrasi Publik

Terdapat beberapa definisi administrasi publik yang disampaikan oleh para ahli. *Public Administration may be defined as the coordination of individual and group efforts to carry out publik policy*, adalah pernyataan yang disampaikan oleh Pfiffner & Presthus (1960). Definisi administrasi publik adalah

pengimplementasian kebijakan publik baik secara individu maupun kelompok yang didalamnya terjadi proses koordinasi. Nigro & Nigro (dalam Keban 2019:6) mendefinisikan administrasi publik sebagai upaya kerjasama organisasi negara secara kolektif, meliputi ketiga lembaga pemerintahan (eksekutif, legislatif, yudikatif) dan ketiganya memiliki keterkaitan yang saling memengaruhi. Ketigaanya berkontribusi besar dalam penyusunan kebijakan publik sehingga administrasi termasuk dari proses politik, berbeda secara signifikan dengan administrasi swasta. Namun, dalam pemberian pelayanan kepada masyarakat dapat bekerjasama dengan pihak swasta atau individu.

Menurut Dwight Waldo, *public administration is the organization and management of man and materials to achieve the purposes of government*. Administrasi publik pada dasarnya merupakan upaya pemerintah dalam mencapai tujuan negara melalui penggunaan organisasi dan manajemen sebagai instrumen utamanya.. Woodrow Wilson kemudian memperluas pemahaman tersebut dengan menjelaskan bahwa administrasi publik juga mencakup upaya pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat melalui penyediaan pelayanan publik, termasuk layanan yang tidak atau belum mampu disediakan oleh sektor swasta secara cuma-cuma. Sektor swasta adalah pihak yang memiliki orientasi pada profit sehingga produk layanannya terkadang sulit untuk dijangkau oleh masyarakat. Disaat inilah pemerintah turun tangan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

Menurut Sondang P. Siagian (dalam Sawir, 2021: 9), administrasi memiliki arti dasar sebagai sebuah rangkaian proses di mana proses tersebut melibatkan dua orang atau lebih yang bekerjasama untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sejak awal secara rasional. Pengertian lain yang lebih luas menurut pendapat dari

Nawawi (dalam Sawir: 2021:9) administrasi adalah serangkaian kegiatan pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang secara dinamis. Kerja sama dilakukan berdasarkan fragmentasi tugas yang jelas agar pencapaian tujuan rasional, efektif, dan efisien.

Administrasi publik dipahami sebagai pelaksanaan tugas-tugas yang berkaitan dengan urusan publik, di mana proses pelaksanaannya tidak hanya dipandang sebagai sebuah praktik teknis, tetapi juga sebagai seni dan ilmu. Chandler dan Plano (1998) (dalam Keban, 2019:3), menegaskan bahwa administrasi publik mencakup keseluruhan proses perumusan, pelaksanaan, serta pengelolaan kebijakan publik yang diselenggarakan melalui pemanfaatan sumber daya publik. Sumber daya tersebut tidak hanya mencakup anggaran dan fasilitas, tetapi juga personel publik.

Dari beberapa pendapat ahli di atas didapatkan kesimpulan bahwa administrasi publik adalah kegiatan penyelenggaraan negara dengan memanfaatkan aparatur negara (eksekutif, legislatif, yudikatif) dalam menghasilkan kebijakan publik atau pelayanan publik kepada masyarakat dalam rangka mencapai tujuan bangsa.

1.6.3 Paradigma Administrasi Publik

Dalam perkembangan ilmu administrasi publik yang dinamis di tengah kemajuan ilmu pengetahuan, muncul sejumlah model yang menggambarkan berbagai perubahan dan perbedaan teori dasar, serta metode akhir. Nicholas Henry dan George Frederickson merumuskan model klasik yang dikenal oleh para ahli administrasi publik. Nicholas Henry menyusun berdasarkan fokus dan lokasi

pengelolaan dilakukan secara kelembagaan, yaitu: (1) Dikotomi Politik-Administrasi, (2) Prinsip Administratif, (3) Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik, (4) Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi Publik, dan (5) Administrasi Publik sebagai 'Administrasi Publik' (Keban, 2019:40)

1. Dikotomi Politik- Administrasi (1900-1926)

Dicetuskan oleh Woodrow Wilson, Frank J Goodnow, dan Leonardo D White bahwa politik dan administrasi memiliki inti dan isi yang berbeda sehingga keduanya tidak dapat digabungkan. Politik berurusan dengan merumuskan kebijakan-kebijakan yang bertujuan untuk mencapai tujuan negara. Sedangkan administrasi berurusan dengan pengimplementasian kebijakan tersebut. Pembahasan pada paradigma ini berfokus pada letak administrasi sesungguhnya. Administrasi negara berpusat pada birokrasi pemerintah. Jabatan politik meliputi badan legislatif dan yudikatif yang tugas utamanya membuat kebijakan atau mengidentifikasi kebutuhan negara, sedangkan jabatan administratif berada pada badan eksekutif dan fungsi negara, yang tugasnya adalah mewujudkan kebijakan yang telah diputuskan oleh legislatif dengan tindakan nyata (Goodnow, 1900 dalam Keban, 2019:41)

2. Prinsip Administratif (1927-1973)

Kemajuan orientasi manajemen dalam administrasi publik berawal dari lahirnya prinsip-prinsip paradigma administrasi, yang kemudian mendorong administrasi maupun manajemen berkembang menjadi sebuah disiplin ilmu. Penerapan prinsip-prinsip administrasi yang bersifat ilmiah diyakini mampu meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam

penyelenggaraan pemerintahan. Prinsip-prinsip tersebut dituangkan dalam apa yang disebut dengan POSDCORB (*Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, Budgeting*). Dengan karakter ilmiahnya, prinsip-prinsip tersebut dapat diterapkan pada berbagai bentuk pengelolaan administrasi tanpa membedakan sektor, budaya, fungsi, lingkungan, misi, maupun kerangka kelembagaan.

3. Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik (1950-1970)

Untuk mengambil alih pemerintahan publik, ilmuwan politik melakukan pemberontakan. Paradigma 3 berpikir bahwa administrasi publik menjadi ilmu politik muncul sebagai hasil dari perselisihan ini. John Gaus mengatakan secara tegas bahwa teori administrasi publik sejalan dengan teori politik. Paradigma ini menganggap prinsip-prinsip administrasi sebelumnya memiliki kekurangan. Administrasi publik dalam periode ini lokusnya adalah birokrasi pemerintah sedangkan fokusnya belum jelas. (Keban, 2019:42)

4. Administrasi Negara Sebagai Ilmu Administrasi (1956-1970)

Pada paradigma ini, prinsip manajemen yang telah diperkenalkan sebelumnya ditinjau kembali. Paradigma keempat mengembangkan prinsip manajemen ilmiah dan lebih mendalam. Paradigma 4 berfokus terhadap perilaku organisasi, pengolaan organisasi, penerapan teknologi kontemporer meliputi metode kuantitatif, analisis, serta riset operasi. Dia percaya bahwa semua fokus ini dapat diterapkan baik dalam bisnis maupun administrasi publik. Jadi, locus paradigma 4 tidak jelas. (Keban, 2019:43)

5. Administrasi Negara Sebagai Administrasi Negara (1970- sekarang).

Pada paradigma ini, administrasi publik telah memiliki fokus dan lokus yang jelas. Fokusnya adalah teori organisasi, manajemen, dan kebijakan publik sedangkan lokusnya adalah masalah dan kepentingan publik. Terjadi peralihan model administrasi publik tradisional dan konvensional menjadi model *New Public Management* (NPM). NPM muncul untuk menghadapi masalah inefisiensi dalam sistem administrasi seperti klaim birokrasi Weberian yang dianggap paling tepat untuk administrasi yang efektif. Klaim tersebut ditentang dalam paradigma ini. Fokus paradigma yang sebelumnya pada struktur hierarki dan birokrasi tradisional bergeser ke pendekatan pasar dan korporasi. Beberapa praktisi menggerakkan manajemen sektor publik kearah swasta dengan menerapkan prinsip-prinsip manajemen sektor swasta.

NPM memiliki beberapa orientasi. Disampaikan oleh Fitzgerald, et.al 1997, dalam Keban 2019:46) bahwa orientasi NPM yaitu pertama, efisiensi dalam pengukuran kinerja. Kedua, penyederhanaan struktur birokrasi dengan mendelegasikan otoritas kepada unit-unit kecil agar fungsinya dapat berjalan dengan cepat dan tepat. Ketiga, mengutamakan kinerja optimal dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi. Terakhir, menekankan pada kualitas, misi, nilai yang hendak dicapai organisasi, menempatkan perhatian yang besar pada kebutuhan dan partisipasi masyarakat, evaluasi yang berkesinambungan, dan akuntabilitas. Hood menambahkan bahwa NPM juga menekankan pada disiplin dalam penggunaan sumber daya.

6. Paradigma Governance (1990-sekarang).

Tahap ini dimaknai sebagai proses pelaksanaan kewenangan oleh pemimpin politik guna mewujudkan kondisi kesejahteraan yang dapat dirasakan oleh seluruh warga negara. Proses tersebut bersifat kompleks karena melibatkan berbagai sektor masyarakat yang menggunakan otoritasnya untuk menerapkan serta mendistribusikan kebijakan publik yang berpengaruh terhadap individu maupun lembaga, termasuk dalam aspek interaksi sosial serta pembangunan ekonomi dan sosial (Tamayao, 2014). Namun, paradigma governance memiliki kesamaan asal dan hubungan konseptual dengan NPM yang diyakini berhasil. Kedua tahap ini adalah aliran administrasi publik dari ideologi neoliberal yang dipercaya oleh sebagian besar negara organisasi untuk kerjasama ekonomi dan pembangunan. NPM dapat dikatakan sebagai aliran administratif inti neoliberalisme, governance merupakan reaksi terhadap eksekusi dari pendekatan ini. Istilah governance dipakai untuk memvisualisasikan beberapa proses yang mendasar dari pemerintahan modern yang berbeda dari cara pemerintah beroperasi secara tradisional. Hal ini terdiri dari proses politik yang luas dimana partisipasi warga dan kelompok dalam kebijakan dan program pemerintah sangat penting (Ikeanyibe, 2016). Model good governance atau pemerintahan yang baik mulai dikenal pada akhir 1980-an hingga 1990-an. Model ini lahir dari hipotesis Bank Dunia yang menyatakan bahwa bantuan yang diberikan kepada negara berkembang sering kali tidak memberikan dampak jangka panjang dan tidak mampu memperbaiki situasi negara tersebut. Salah satu penyebab kegagalan dalam mewujudkan tata

pemerintahan yang baik adalah keberadaan sistem kekuasaan yang terpusat dan bersifat otokratis, yang pada akhirnya melahirkan struktur birokrasi yang tidak efisien serta tidak responsif terhadap kebutuhan publik. Kondisi ini semakin diperburuk dengan praktik subordinasi terhadap lembaga hukum, birokrasi, dan pelayanan publik demi kepentingan elite atau pemimpin tertentu. Ketergantungan institusi-institusi tersebut pada kepentingan kekuasaan tidak hanya menghambat independensi dan profesionalisme, tetapi juga membuka ruang yang luas bagi terjadinya korupsi. Situasi ini turut berdampak pada melemahnya akuntabilitas publik, karena proses pengawasan menjadi tidak berjalan secara optimal. Selain itu, rendahnya pengetahuan dan keterampilan aparatur sipil negara yang menempati posisi strategis dalam sektor publik maupun politik semakin memperumit upaya reformasi tata kelola pemerintahan. Namun demikian, partisipasi dan pengorganisasian masyarakat sipil memiliki peran penting dalam proses pembangunan. *Good governance* menjadi visi atau model baru dalam penyelenggaraan publik, yang menekankan pada prinsip kesetaraan dan kerja sama antara lembaga negara, sektor swasta, dan masyarakat. Model ini bertujuan untuk menciptakan tata kelola yang lebih transparan, akuntabel, dan inklusif.

Penelitian yang berjudul "Implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang" memiliki keterkaitan dengan paradigma *New Public Management* (NPM). Paradigma ini berfokus pada penerapan prinsip-prinsip manajemen sektor swasta ke dalam sektor publik untuk

meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan hasil yang dapat diukur. NPM menekankan pada penggunaan sumber daya secara optimal untuk mencapai hasil terbaik yang dapat diwujudkan melalui pengelolaan sumber daya seperti anggaran, tenaga kerja, dan teknologi dalam mengelola retribusi parkir dalam rangka meningkatkan pendapatan asli daerah. Paradigma ini menuntut pemerintah untuk memberikan pelayanan yang cepat, responsif, dan akuntabel serta menyoroti bagaimana kebijakan pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum diimplementasikan untuk mencapai hasil yang terukur, efisien, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat. Namun penelitian ini juga berkaitan dengan paradigma *Governance* yang memandang pengelolaan retribusi parkir sebagai proses yang melibatkan berbagai aktor, baik pemerintah, masyarakat, dan swasta dalam mewujudkan tata kelola yang transparan, akuntabel, dan partisipatif.

1.6.4 Kebijakan Publik

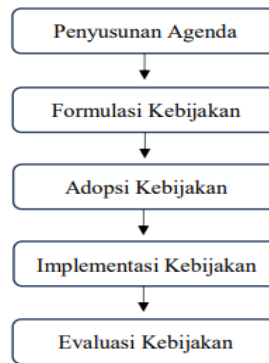
Kebijakan publik, menurut Thomas R. Dye (1992) (dalam Anggara, 2014:35) yaitu segala sesuatu yang diputuskan oleh pemerintah untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan. Maksud dari pernyataan yang disampaikan Dye tersebut adalah kebijakan publik tidak hanya menyangkut tindakan atau program yang dilakukan oleh pemerintah tetapi juga menyangkut keputusan untuk tidak bertindak terhadap suatu masalah. Baik keputusan pemerintah untuk bertindak atau tidak bertindak keduanya memiliki tujuan dan dampak bagi publik. Dengan demikian, pemerintah harus bijaksana dalam mengambil keputusan karena mereka adalah bagian penting dari proses kebijakan. Menurut James Anderson (1970), kebijakan publik merupakan keputusan yang dibentuk oleh pejabat atau badan pemerintah (*public policy is a decision made by government officials and agencies*).

Kebijakan publik pada dasarnya merupakan sebuah pedoman yang dibentuk oleh lembaga-lembaga pemerintah dan menjadi acuan bagaimana tindakan atau kegiatan untuk menyelesaikan masalah publik dilakukan. Pelaksanaan kebijakan publik memiliki karakter yang dapat menimbulkan dampak yang luas. Oleh karena itu, proses implementasi kebijakan publik bukanlah sesuatu yang sederhana atau mudah untuk dilakukan. Kebijakan publik dapat juga dikatakan sebagai suatu hukum. Artinya, apabila dalam keberlangsungan negara terdapat isu yang menghambat dan merugikan masyarakat maka dibutuhkan kebijakan publik untuk mengatur. Perlu digarisbawahi bahwa kebijakan publik yang dijadikan dasar hukum haruslah disusun dan disepakati bersama oleh berbagai pihak yang bersangkutan (Dewi, 2022).

Menurut Anggara (2014), terdapat syarat-syarat yang perlu dilakukan untuk mencapai kebijakan yang efektif. Pertama, harus tersedia landasan hukum berupa regulasi yang jelas agar masyarakat mengetahui keputusan kebijakan yang ditetapkan. Kedua, pelaksanaan kebijakan memerlukan struktur organisasi dan dukungan pembiayaan yang memadai. Ketiga, diperlukan adanya pengawasan publik melalui mekanisme yang memungkinkan masyarakat memantau pelaksanaan kebijakan dan mengetahui apakah terjadi penyimpangan..

Kebijakan publik terdiri dari serangkaian langkah-langkah yang berurutan yang disebut proses kebijakan. Kelima tahapan tersebut adalah penyusunan agenda kebijakan, perumusan kebijakan, penetapan kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

Gambar 1. 2 Tahap-Tahap Kebijakan Publik



Sumber : Dunn dalam Winarno (2014)

Terdapat sejumlah ahli kebijakan yang melihat bagaimana kebijakan publik dibuat. William Dunn (dalam Winarno, 2014: 36-37) mengatakan:

1) Tahap Penyusunan Agenda

Pada tahap ini, berbagai masalah harus bersaing untuk dimasukkan ke dalam agenda kebijakan. Ada kemungkinan bahwa satu masalah tidak akan dibahas sama sekali, masalah lain akan menarik perhatian, atau masalah tertentu akan ditunda dalam jangka waktu lama.

2) Tahap Formulasi Kebijakan

Tahap formulasi kebijakan merupakan proses penyusunan dan perumusan alternatif-alternatif kebijakan yang dapat digunakan untuk menyelesaikan masalah publik yang telah diidentifikasi sebelumnya. Pada tahap ini, para aktor kebijakan seperti pemerintah, legislatif, ahli, akademisi, kelompok kepentingan, serta masyarakat terlibat dalam merumuskan pilihan kebijakan yang memungkinkan.

3) Tahap Adopsi Kebijakan

Tahap adopsi kebijakan adalah proses pengambilan keputusan resmi untuk menentukan pilihan kebijakan tertentu dari berbagai alternatif yang telah

disusun dalam tahap formulasi. Pada tahap ini, aktor yang memiliki otoritas legal seperti lembaga legislatif, eksekutif, atau pejabat publik tertentu menetapkan kebijakan melalui proses persetujuan formal, misalnya berupa undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan daerah, atau keputusan kepala daerah.

4) Tahap Implementasi Kebijakan

Tahapan ini menyangkut pelaksanaan kebijakan yang sudah ditetapkan. Pelaksanaan ini dilakukan oleh badan pelaksana dan pelaksana pemerintah. Pada tahap ini, terdapat kemungkinan bahwa para implementor (pelaksana) akan menerima atau menerapkan beberapa kebijakan. Kemungkinan lain pelaksana tidak mendukungnya sehingga pelaksanaan tidak terjadi dan bahkan gagal.

5) Tahap Evaluasi Kebijakan

Pada tahap ini, kebijakan yang sudah dilaksanakan akan dievaluasi atau diukur untuk mengetahui seberapa besar pelaksanaan kebijakan memecahkan masalah yang ada.

1.6.5 Implementasi Kebijakan

Ripley dan Franklin menyatakan bahwa implementasi merupakan tahap yang berlangsung setelah penetapan undang-undang. Dikeluarkannya undang-undang ini secara resmi memberikan kewenangan para pelaksana kebijakan untuk menjalankan program, kebijakan, manfaat, atau berbagai bentuk keluaran konkret. Istilah implementasi mengacu pada rangkaian tindakan yang dilakukan oleh berbagai aktor, terutama birokrat, untuk memastikan program dapat berjalan sesuai tujuan (Winarno, 2014:148). Wahab (2006) (dalam Anggara, 2014:232) ,

mengartikan implementasi *to provide the means for carrying out and to give practical effect to*. Artinya, implementasi sebagai penyediaan sarana untuk melaksanakan suatu kebijakan serta mewujudkan dampak atau hasil nyata dari kebijakan tersebut.

Mazmanian dan Sabatier (dalam Anggara, 2014:232) mengungkapkan bahwa inti dari implementasi kebijakan adalah memahami apa tindakan yang harus dilakukan setelah suatu kebijakan ditetapkan atau mulai diberlakukan. Pemahaman sendiri dimaksudkan sebagai upaya untuk mengelola pelaksanaan kebijakan serta menghasilkan dampak yang nyata bagi masyarakat. Implementasi kebijakan menjadi suatu tahapan krusial karena implementasi tidak akan mencapai hasil yang optimal apabila proses pelaksanaannya tidak sejalan dengan ketentuan, tujuan, serta arah kebijakan yang sebelumnya telah ditetapkan oleh para pembuat kebijakan, termasuk legislatif dan pengambil keputusan lainnya (Anggara, 2014:231).

Definisi lain disampaikan oleh Van Meter dan Van Horn yang mengungkapkan bahwa implementasi kebijakan dipahami sebagai upaya untuk merealisasikan sasaran-sasaran yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan sebelumnya. Kebijakan tersebut dioperasionalkan oleh para individu atau kelompok dari sektor pemerintah atau non pemerintah menjadi langkah-langkah dalam kurun waktu yang ditentukan, serta terus mendorong terjadinya berbagai perubahan, baik dalam skala besar maupun kecil, sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan. Van Meter Van Horn juga menegaskan bahwa proses implementasi tidak dapat dimulai sebelum tujuan dan sasaran kebijakan dirumuskan dengan jelas melalui keputusan resmi. Dengan kata lain, implementasi baru dapat berlangsung

setelah undang-undang ditetapkan dan anggaran disediakan untuk mendukung pelaksanaannya (Winarno, 2014:149).

Kesimpulan yang dapat diambil dari beberapa pendapat ahli di atas bahwa implementasi kebijakan merupakan tahap lanjutan setelah kebijakan atau undang-undang ditetapkan, di mana berbagai aktor pelaksana terutama birokrat dan pihak terkait lainnya menjalankan tindakan-tindakan nyata untuk mewujudkan tujuan kebijakan. Implementasi tidak hanya berarti pelaksanaan teknis, tetapi juga mencakup penyediaan sarana, pengorganisasian kegiatan, serta upaya menghasilkan dampak dan perubahan nyata di masyarakat. Dengan demikian, implementasi kebijakan merupakan proses mengubah keputusan atau program yang bersifat normatif menjadi tindakan operasional yang efektif dan berdampak sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan.

Dalam implementasi kebijakan, proses yang terjadi begitu rumit dan mengalami proses yang panjang, pada prosesnya juga tidak jarang terdapat pencampuran unsur-unsur politik, baik pada aktor pembuat kebijakan yang terlibat ataupun dalam intervensi pembuatan kebijakan. Implementasi kebijakan tidak hanya menyangkut dengan tindakan lembaga-lembaga administratif yang berwenang melaksanakan suatu kebijakan atau program serta menumbuhkan kepatuhan dari kelompok sasaran, tetapi juga terkait dengan jaringan kekuatan ekonomi, politik, dan sosial yang memengaruhi perilaku para pemangku kepentingan yang terlibat. Pengaruh tersebut pada akhirnya dapat menghasilkan dampak yang diinginkan (*intended*) maupun dampak yang tidak diharapkan (*negative effect*).

Subianto (2020) (dalam Dewi 2022:122) menyebutkan terdapat beberapa unsur dalam dalam proses implementasi yakni:

1. Implementasi kebijakan merupakan rangkaian tindakan lanjutan dari program yang telah dirumuskan, meliputi proses pengambilan keputusan serta pelaksanaan langkah-langkah strategis dan operasional untuk mewujudkan kebijakan sesuai dengan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan

2. Hasil dari pelaksanaan kebijakan dapat berwujud keberhasilan, kurang optimal, atau bahkan kegagalan. Mengingat proses implementasi melibatkan berbagai aktor yang dapat memberikan pengaruh positif maupun menjadi hambatan dalam pencapaian target kebijakan.

3. Dalam proses implementasi kebijakan terdapat sedikitnya tiga unsur utama yang harus ada, yaitu:

1) Adanya kebijakan atau program yang akan dilaksanakan.

2) Kelompok sasaran (*target groups*), yaitu pihak-pihak yang menjadi tujuan dari kebijakan tersebut.

3) Pelaksana atau implementor sebagai pihak yang bertanggung jawab menjalankan kebijakan

4. Implementasi kebijakan tidak dapat berlangsung dalam ruang hampa/steril. Oleh karena itu, faktor lingkungan seperti kondisi fisik, sosial, budaya, dan politik berpotensi memengaruhi proses implementasi serta program pembangunan terkait.

Pada dasarnya untuk menilai apakah suatu kebijakan berfungsi dengan baik dapat dilihat dari seberapa efektif pelaksanaannya. Dalam bukunya “Public Policy”, Riant Nugroho (2014: 686-688) mengungkapkan bahwa terdapat pengukuran berupa lima ketepatan untuk mengetahui seberapa efektif suatu kebijakan dalam pelaksanaannya:

1) Ketepatan Kebijakan

Ketepatan suatu kebijakan dilihat dari sejauh mana kebijakan tersebut mampu menjawab berbagai aspek utama dari masalah yang hendak diselesaikan. Penilaian juga mencakup kesesuaian antara metode penyusunan kebijakan dengan karakteristik persoalan yang dihadapi. Pertanyaan fundamental yang perlu diajukan adalah apakah kebijakan telah mencakup seluruh aspek relevan dan apakah proses perumusannya selaras dengan mandat serta misi lembaga pembuat kebijakan.

2) Ketepatan Pelaksana

Ketepatan pelaksana berkaitan dengan pihak-pihak yang berwenang melaksanakan kebijakan, baik pemerintah, kerja sama lintas instansi, maupun keterlibatan masyarakat atau sektor swasta sebagai mitra pelaksana.

3) Ketepatan Target

Terdapat tiga faktor utama yang menentukan ketepatan target. Pertama, kesesuaian target intervensi dengan rencana kebijakan, serta tidak bertentangan atau berbenturan dengan kebijakan lain yang sedang berjalan. Kedua, kesiapan kondisi target untuk menerima intervensi, baik secara situasional maupun sosial, termasuk apakah kondisi sedang stabil

atau mengalami konflik. Ketiga, penilaian apakah intervensi tersebut merupakan pelaksanaan kebijakan baru atau penyempurnaan implementasi sebelumnya.

4) Ketepatan Lingkungan

Ketepatan lingkungan mencakup ruang lingkup lingkungan kebijakan baik yang bersifat internal maupun eksternal. Lingkungan internal berkaitan dengan pola hubungan antara penyusun kebijakan, pelaksana, dan lembaga-lembaga yang memiliki keterkaitan. Donald J. Calista mengemukakan bahwa terdapat sejumlah variabel internal (endogen), antara lain *authoritative arrangement* yang merujuk pada sumber legitimasi atau kewenangan kebijakan; *network composition* yang menjelaskan susunan jejaring organisasi pemerintah maupun masyarakat yang terlibat; serta *implementation setting* yang berhubungan dengan dinamika interaksi antara pembuat kebijakan dan aktor pelaksana dalam proses implementasi yang di dalamnya tidak ada keberpihakan.

Lingkungan eksternal mencakup variabel eksternal (eksogen), antara lain persepsi publik mengenai kebijakan dan implementasinya, *interpretive institutions* seperti kelompok kepentingan, kelompok penekan, dan media massa yang berperan dalam membentuk penafsiran kebijakan, serta aktor-aktor individu yang memiliki pengaruh terhadap proses pemaknaan dan pelaksanaan kebijakan.

5) Ketepatan Proses

Ketepatan proses dilalui melalui tiga tahapan, yaitu pemahaman, penerimaan, dan kesiapan strategis. Pada tahap pemahaman, masyarakat

memandang kebijakan sebagai aturan, sementara pemerintah melihatnya sebagai tugas yang harus dijalankan. Pada tahap penerimaan, masyarakat menerima ketentuan kebijakan sebagai regulasi yang harus dipatuhi dan pemerintah menerima sebagai kewajiban yang harus dilaksanakan. Pada tahap kesiapan strategis, masyarakat menyiapkan diri untuk berperan dalam pelaksanaan kebijakan, sedangkan birokrasi mempersiapkan sumber daya dan strategi untuk mengimplementasikannya.

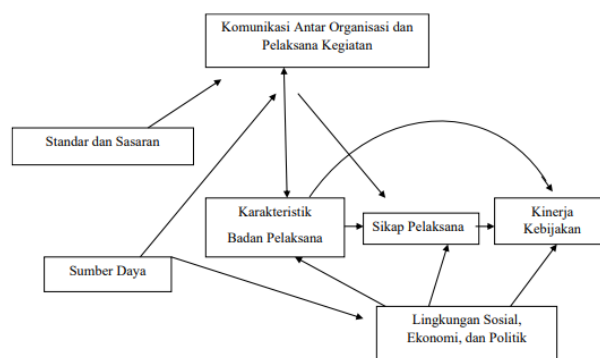
1.6.5 Model Implementasi Kebijakan

Beberapa ahli administrasi publik menyampaikan berbagai model implementasi kebijakan, diantaranya model implementasi kebijakan publik Van Mater dan Van Horn, Edward III, Grindle dan Mazmanian dan Sabatier.

1. Model Implementasi Kebijakan Publik Van Mater dan Van Horn

Pada awal perkembangan ilmu administasi publik, Van Meter Van Horn menyampaikan model implementasi kebijakan. Model ini termasuk pendekatan *top-down* (dalam Winarno, 2014:158).

Gambar 1. 3 Model Implementasi Kebijakan Van Meter Van Horn



Sumber : Carl Van Meter dan Donald Van Horn:1975

Model ini menjelaskan terdapat enam variabel utama yang saling berkaitan dan memengaruhi kinerja implementasi, yaitu:

1) Standar dan Sasaran Kebijakan.

Dalam kajian implementasi, tujuan dan sasaran program harus dirumuskan dan diukur dengan jelas, karena tanpa pertimbangan yang tepat terhadap tujuan tersebut, implementasi dapat mengalami keberhasilan maupun kegagalan. Untuk melihat apakah standar dan sasaran telah ditetapkan oleh pelaksana, dapat dilihat melalui pernyataan resmi pembuat kebijakan yang dapat berupa dokumen regulasi dan pedoman program yang memuat kriteria evaluasi kinerja.

2) Sumber Daya

Sumber daya menjadi elemen yang penting karena implementasi kebijakan dapat mengalami kegagalan apabila pelaksana tidak mampu untuk memanfaatkan atau menyediakan sumber daya yang ada. Terdapat tiga sumber daya utama yang perlu diperhatikan, yaitu sumber daya manusia, keuangan, dan waktu. Pelaksanaan kebijakan memerlukan SDM yang memadai, sejumlah anggaran yang memadai, serta pengelolaan waktu yang baik agar tujuan kebijakan dapat dicapai secara efektif.

3) Komunikasi.

Implementasi akan berjalan optimal apabila pelaksana memahami standar serta tujuan kebijakan secara jelas. Pemahaman tersebut hanya dapat dicapai apabila proses komunikasi berlangsung secara tepat, konsisten, dan seragam di seluruh tingkat pelaksana.

4) Karakteristik Organisasi Pelaksana

Van Meter Van Horn menyebutkan bahwa faktor ini tidak dapat terlepas dari struktur birokrasi. Menurut Jones (2004) dalam Purwanto, et al.

(2015:130), struktur birokrasi merupakan suatu sistem hubungan formal mengenai pembagian tugas dan kewenangan yang berfungsi untuk mengendalikan serta mengoordinasikan sumber daya dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Struktur birokrasi berperan sebagai wadah interaksi bagi para pelaksana, aparat, maupun pejabat yang memiliki otoritas dalam mengelola proses implementasi kebijakan melalui berbagai kegiatan yang dijalankan

5) Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik

Faktor eksternal seperti kondisi sosial, ekonomi, dan politik dapat menentukan keberlangsungan implementasi kebijakan. Apabila kondisinya baik dan positif maka dapat mendukung implementasi kebijakan. Sebaliknya, apabila kondisinya negatif maka akan menghambat.

6) Sikap Pelaksana.

Keberhasilan implementasi kebijakan harus disertai dengan tingkat pemahaman dan kesadaran yang menyeluruh terhadap kebijakan tersebut. Dengan demikian, kegagalan dalam pelaksanaan kebijakan seringkali disebabkan oleh ketidakpatuhan para pelaksana terhadap kebijakan yang telah diatur. Sikap pelaksana mencakup aspek kognitif, yaitu pemahaman terhadap kebijakan, serta aspek tanggapan pelaksana, yang dapat berupa penerimaan, bersikap netral, maupun penolakan terhadap kebijakan.

2. Model Implementasi Kebijakan Publik Grindle

Dalam model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Grindle, keberhasilan implementasi dinilai melalui dua kelompok variabel utama

yang menjadi penentu efektivitas pelaksanaan suatu kebijakan, yaitu isi kebijakan (*content of policy*) dan konteks pelaksanaannya (*context of implementation*) (Riant Nugroho, 2015:221)

1) Isi Kebijakan, terdiri dari berbagai kepentingan yang mempengaruhi selama keberjalanan proses (*interest affected*), jenis manfaat yang dihasilkan (*type of benefits*) dan sejauh mana perubahan yang diharapkan (*extent of change envision*), dimana keputusan tersebut dilakukan (*site of decision making*), aktor-aktor yang melaksanakan (*program implementor*), serta kelengkapan sumber daya pendukung (*resources of committed*)

2) Konteks Pelaksanaan, terdiri dari kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki aktor dalam melaksanakan kebijakan (*power; interest, strategy of actor involved*) ; kondisi sosial dan politik yang sedang berkuasa (*institution and regime characteristic*); serta kepatuhan dan tanggapan pelaksana (*compliance and responsiveness*).

3. Model Implementasi Kebijakan Publik Maxmanian dan Sabatier

Menurut Mazmanian dan Sabatier terdapat dalam menganalisis suatu implementasi, dapat melihat dari perspektif administrasi publik dan perspektif ilmu politik.

- 1) Dalam perspektif administrasi publik, implementasi mulanya dipahami sebagai proses pelaksanaan kebijakan secara tepat dan efisien. Namun pandangan tersebut berubah setelah berakhirnya Perang Dunia II, berbagai studi dalam bidang administrasi negara menunjukkan bahwa agen pelaksana kebijakan tidak semata-mata bekerja berdasarkan apa yang dimandatkan oleh kebijakan. Tekanan kelompok kepentingan, anggota

legislatif, serta dinamika lingkungan politik yang lebih luas turut memengaruhi bagaimana pelaksana melaksanakan kebijakan.

- 2) Perspektif ilmu politik kemudian memperoleh dukungan melalui pendekatan sistem dalam memahami kehidupan politik. Pendekatan ini menantang pandangan organisasi tradisional dalam administrasi publik dengan menekankan pentingnya masukan dari luar arena administratif, seperti perubahan peraturan administratif, preferensi publik yang bergeser, perkembangan teknologi, dan aspirasi masyarakat. Fokus utama perspektif ini dalam analisis implementasi adalah menilai sejauh mana konsistensi antara keluaran kebijakan (*policy output*) dengan tujuan yang telah ditetapkan.

4. Model George C. Edwards III

George C. Edwards III dalam Winarno (2014: 177) berusaha menjawab dua pertanyaan mengenai prakondisi-prakondisi apa yang diperlukan agar suatu implementasi kebijakan berhasil serta hambatan-hambatan apa yang menyebabkan kegagalan implementasi dalam empat faktor krusial dalam implementasi kebijakan. Model ini memberikan penjelasan mengenai aspek-aspek yang mempengaruhi implementasi kebijakan yang efektif. George menegaskan bahwa efektivitas kebijakan publik bergantung pada empat faktor: komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap, dan organisasi birokrasi. Karena keempat variabel tersebut saling berhubungan dan berdampak satu sama lain, maka adopsi keempatnya secara simultan sangatlah penting. Tujuannya agar mampu meningkatkan pemahaman dan keberhasilan mengenai implementasi kebijakan.

1) Komunikasi

Salah satu faktor yang dapat memberikan dampak besar pada bagaimana kebijakan publik dapat dijalankan yaitu komunikasi. Komunikasi memiliki dampak yang signifikan terhadap pencapaian tujuan implementasi kebijakan publik. Telah dibuktikan bahwa komunikasi yang efektif dan efisien diperlukan untuk implementasi kebijakan yang berfungsi dengan baik dan mampu mencapai tujuannya. Hal ini berlaku untuk komunikasi internal di antara para pembuat kebijakan yang terlibat dalam proses pengambilan keputusan maupun komunikasi antara pembuat kebijakan dan kelompok sasaran kebijakan. Untuk mencegah distorsi kebijakan dan program, tujuan dan sasaran program/kebijakan dapat disosialisasikan secara efektif. (Winarno, 2014:178)

2) Sumber Daya

Sumber daya dalam implementasi kebijakan, tidak berhenti hanya pada sumber daya manusia, namun setiap sumber daya baik materi, organisasi, finansial dibutuhkan dalam implementasi kebijakan. Sumber daya yang memadai dan berkualitas memperbesar peluang implementasi kebijakan dapat berhasil. Kegagalan yang terjadi pada implementasi kebijakan biasanya terdapat pada sumber daya yang kurang mempunyai ilmu mengenai kebijakan yang akan diimplementasikan, baik dari kelompok sasaran kebijakan yang kurang terbuka, ataupun aktor pembuat kebijakan yang kurang dalam research. Dalam implementasi kebijakan, sumber daya yang digunakan dituntut untuk menggunakan prinsip ekonomi dan teknologi, prinsip ekonomi bermaksud bahwa sumber daya yang

digunakan harus semaksimal mungkin dengan pengeluaran seminimal mungkin, namun tetap harus mengutamakan kualitas. Untuk prinsip teknologi, bermaksud bahwa sumber daya yang digunakan wajib mengikuti alur perkembangan zaman yaitu mampu untuk bertransformasi dan adaptasi dengan organisasi.

3) Disposisi

Secara tidak sadar, sifat kemauan, ketersediaan, dan pikiran yang terbuka dari para pelaksana kebijakan merupakan hal yang sebenarnya perlu kita kembangkan. Sikap para pelaksana tentunya berpengaruh besar pada implementasi kebijakan, terbukti apabila sikap kelompok pelaksana kebijakan mempunyai sikap yang positif, inisiatif dan terbuka akan menghasilkan implementasi kebijakan yang baik dan sesuai pada perencanaan awal. Sebaliknya, apabila sikap aktor kebijakan dalam proses implementasi kebijakan mempunyai sikap yang negatif, tertutup dan membawa pengaruh buruk, maka implementasi yang dihasilkan juga tidak akan maksimal. Maka dari itu, disposisi dari aktor kebijakan sangatlah berpengaruh besar untuk keberhasilan implementasi kebijakan.

4) Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan tidak hanya mencakup aktor-aktor formal dalam pemerintahan, tetapi juga melibatkan pihak-pihak nonformal seperti sektor swasta, organisasi masyarakat, dan berbagai lembaga lain yang memiliki kontribusi atau kepentingan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan pada dasarnya

merupakan proses yang kompleks dan tidak dapat dijalankan oleh satu pihak secara mandiri. Diperlukan koordinasi, kesepakatan, dan sinergi dari berbagai aktor untuk memastikan bahwa setiap tahapan berjalan dengan baik. Kompleksitas ini membuat alur implementasi menjadi panjang dan menuntut tingkat ketelitian yang tinggi agar tidak terjadi tumpang tindih, kesalahan komunikasi, ataupun ketidaksesuaian tindakan dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Penting bagi birokrasi internal untuk terlebih dahulu memiliki struktur yang jelas, alur kerja yang teratur, serta pembagian tugas yang efektif. Tanpa pengaturan internal yang baik, birokrasi akan menghadapi hambatan dalam pelaksanaan, seperti lambannya proses pengambilan keputusan, ketidakjelasan kewenangan, atau lemahnya koordinasi antarlembaga. Hal ini pada akhirnya dapat menghambat efektivitas implementasi peraturan secara keseluruhan

1.6.6 Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan salah satu sumber utama pembiayaan pembangunan daerah, di mana salah satu komponennya bersumber dari retribusi daerah. Retribusi daerah ini di dalamnya termasuk retribusi parkir. Retribusi parkir menjadi bagian penting dalam kontribusi PAD karena berkaitan langsung dengan pelayanan publik yang digunakan masyarakat setiap hari. Retribusi parkir dapat diartikan sebagai pungutan yang dibayarkan oleh masyarakat kepada pemerintah daerah sebagai bentuk imbalan atas penggunaan jasa penyelenggaraan parkir atau pemberian izin penyediaan fasilitas parkir . Untuk mewujudkan pelayanan dan pelaksanaan yang efektif, setiap daerah dituntut

memiliki kreativitas dalam menciptakan serta mendorong peningkatan sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Retribusi parkir merupakan salah satu komponen penting dalam retribusi daerah yang berkontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Secara umum, retribusi parkir terbagi menjadi dua jenis, yaitu retribusi tempat khusus parkir dan retribusi parkir di tepi jalan umum. Kedua jenis retribusi ini memiliki karakteristik, dasar pengelolaan, serta pengelompokan yang berbeda dalam struktur retribusi daerah.

Retribusi tempat khusus parkir termasuk dalam kategori retribusi jasa usaha, karena penyelenggaraannya berkaitan dengan penyediaan fasilitas parkir yang memberikan manfaat ekonomi secara langsung bagi pengguna. Tempat khusus parkir ini meliputi lokasi-lokasi parkir yang dimiliki atau dikelola oleh pemerintah daerah, baik berupa bangunan maupun kawasan tertentu yang secara resmi disediakan sebagai area parkir. Namun, fasilitas parkir yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau pihak swasta tidak termasuk dalam kategori ini, karena memiliki skema pengelolaan yang berbeda dari retribusi daerah. Sementara itu, retribusi parkir di tepi jalan umum dikategorikan sebagai retribusi jasa umum, karena merupakan layanan publik yang disediakan pemerintah daerah untuk mendukung ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Objek retribusi ini mencakup kegiatan parkir yang dilakukan di sepanjang ruas jalan umum yang telah ditetapkan sebagai lokasi parkir resmi oleh pemerintah daerah. Jalan tersebut merupakan aset milik daerah sehingga pemanfaatannya untuk parkir dikenakan pungutan sebagai bentuk kontribusi pengguna atas penggunaan ruang publik.

Subjek retribusi parkir adalah individu atau badan yang memanfaatkan fasilitas parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah. Wajib retribusi adalah individu atau badan yang berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk membayar retribusi, termasuk pihak yang bertugas memungut atau memotong jenis retribusi tertentu. Sementara itu, objek retribusi parkir tepi jalan umum mencakup seluruh kegiatan perparkiran yang menggunakan tepi jalan umum sebagai lokasi parkir kendaraan dan telah ditetapkan secara resmi melalui regulasi.

Besar tarif retribusi parkir yang dikenakan pada subjek parkir di Kota Semarang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah. Berdasarkan Perda tersebut, retribusi parkir di Kota Semarang dibagi menjadi dua jenis, yaitu retribusi parkir di tepi jalan umum dan retribusi parkir di tempat khusus. Untuk parkir di tepi jalan umum, wilayah Kota Semarang diklasifikasikan ke dalam dua zona, yakni Zona A yang meliputi area dengan aktivitas tinggi seperti pusat kota dan jalan protokol, serta Zona B yang mencakup area dengan aktivitas sedang hingga rendah. Besaran tarif retribusi parkir ditentukan berdasarkan jenis kendaraan dan durasi parkir. Terdapat perbedaan tarif pada parkir insidentil. Parkir insidentil sendiri diartikan sebagai parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau keramaian.

Tabel 1. 4 Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

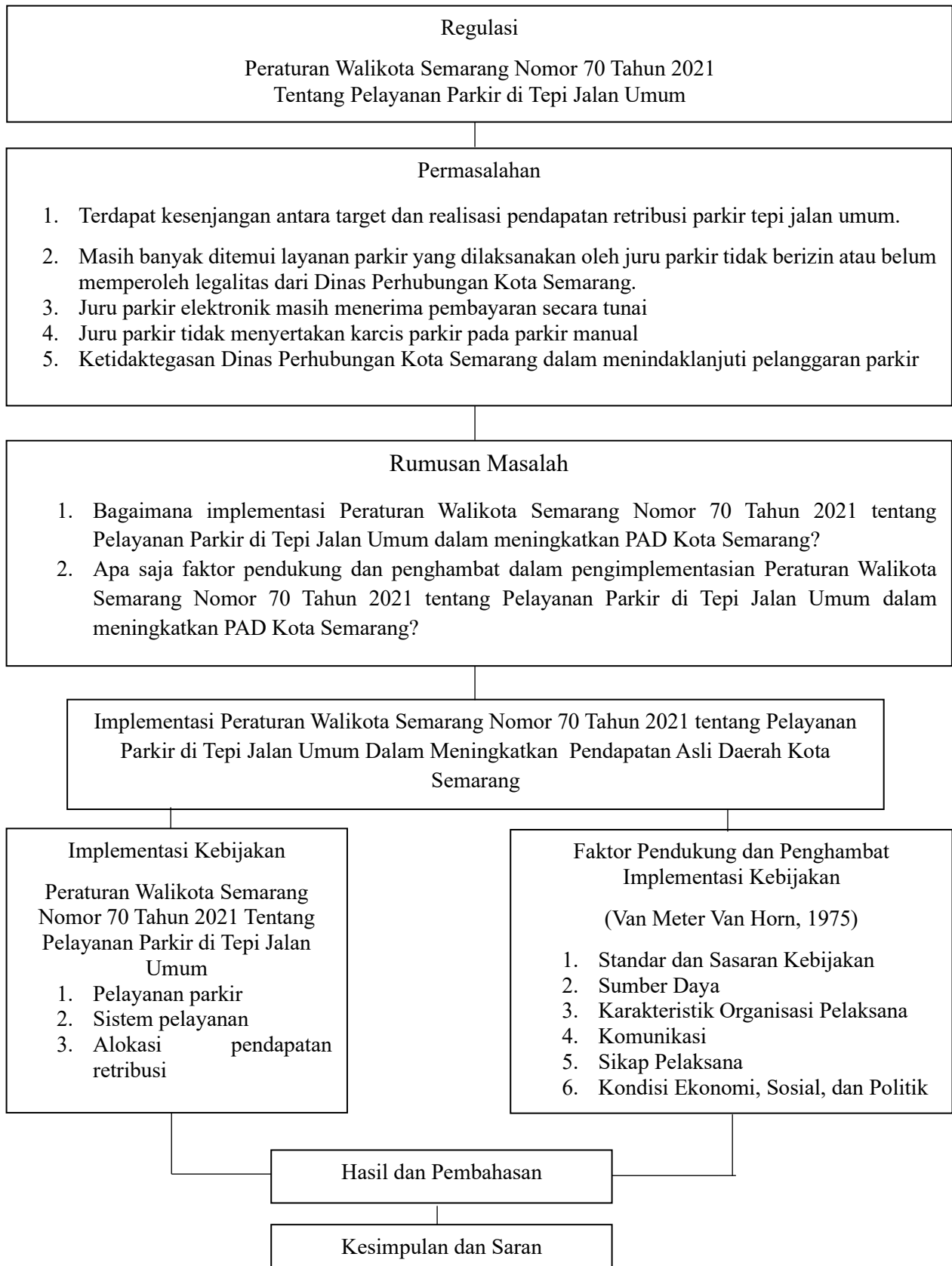
Jenis Kendaraan	Tarif (Rp)
Zona A	
Roda 2	2.000
Roda 4	4.000
Roda 6 atau Lebih	16.000
Zona B	
Roda 2	4.000
Roda 4	7.000
Roda 6 atau Lebih	30.000
Insidentil	
Struktur dan besarnya tarif parkir insidentil untuk 1 (satu) kali parkir ditetapkan sebesar 2 (dua) kali tarif normal	

Sumber: Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah.

1.6.7 Parkir Tepi Jalan Umum

Peraturan Walikota Kota Semarang No.70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum mendefinisikan parkir tepi jalan umum adalah suatu tindakan menghentikan serta menempatkan kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor, yang digunakan untuk mengangkut orang maupun barang, pada lokasi tertentu di tepi jalan umum dalam kurun waktu tertentu. Tepi jalan umum yang dimaksudkan adalah sebagian bahu jalan. Pelayanan parkir dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan atau melalui juru parkir yang secara resmi ditugaskan. Lokasi parkir di tepi jalan ditetapkan oleh Kepala Dinas dan dapat dikelola dengan dua sistem, yaitu manual melalui pembayaran tunai dengan karcis serta elektronik melalui transaksi nontunai berbasis aplikasi. Dengan demikian, parkir tepi jalan umum tidak hanya dikhususkan untuk menciptakan lalu lintas yang aman dan tertib tetapi juga sebagai instrumen pengelolaan ruang kota dan optimalisasi pendapatan asli daerah

Gambar 1. 4 Kerangka Pikir Penelitian



1.8 Operasionalisasi Konsep

Penelitian ini memfokuskan pada implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan pendapatan asli daerah serta mengidentifikasi faktor pendukung serta faktor penghambatnya.

Implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 dapat dilihat pada ketiga aspek yang diatur dalam perwal tersebut , yaitu:

1. Pelayanan Parkir

Serangkaian kegiatan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak yang ditunjuk untuk menyediakan, mengatur, dan mengawasi penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum. Pelayanan parkir berkaitan dengan pelaksana, perizinan, sistem parkir, serta pembinaan dan pengawasan.

2. Sistem Pelayanan

Keseluruhan unsur yang memiliki keterkaitan dalam penyelenggaraan pelayanan parkir tepi jalan umum. Sistem pelayanan meliputi sistem pemungutan tarif dan ketersediaan bukti pembayaran.

3. Alokasi Pendapatan Retribusi

Proses penentuan dan penyetoran pendapatan retribusi parkir tepi jalan umu. Aspek ini berkaitan dengan mekanisme penyetoran serta alokasi hasil

Faktor-faktor pendukung dan penghambat implementasi peraturan dianalisis menurut peneliti yang dijabarkan sebagai berikut:

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Menguraikan sejauh mana kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum memiliki standar dan sasaran yang jelas yang ditetapkan oleh pelaksana yakni Dinas Perhubungan Kota Semarang.

2. Sumber Daya

Mengidentifikasi kecukupan sumber daya yang dikelola Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam pelaksanaan kebijakan, baik manusia, fisik maupun finansial.

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Menganalisis bagaimana struktur organisasi Dinas Perhubungan Bidang Parkir Kota Semarang mendukung keberhasilan implementasi peraturan. Struktur organisasi ini dilihat dari pembagian tanggung jawab yang jelas dan adanya pedoman pelaksanaan.

4. Komunikasi

Menganalisis proses komunikasi yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan juru parkir dan masyarakat dalam memastikan kebijakan dipahami dengan tepat, konsisten, dan seragam.

5. Sikap Pelaksana

Menganalisis sikap dan kesungguhan pelaksana dalam menerapkan kebijakan sesuai dengan standar dan tujuan yang ditetapkan.

6. Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik

Menganalisis faktor eksternal seperti dukungan sosial, dukungan politik, dan kondisi ekonomi memengaruhi kelancaran implementasi peraturan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang.

Tabel 1. 5 Operasionalisasi Konsep

No.	Fenomena	Sub Fenomena	Gejala
1.	Implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan PAD Kota Semarang	Pelayanan Parkir	1. Ketersediaan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang 2. Ketersediaan juru parkir dengan surat penugasan resmi 3. Ketersediaan pelayanan pengajuan izin parkir resmi 4. Intensitas kegiatan pengawasan dan penertiban terhadap penyelenggaraan parkir
		Sistem Pelayanan	1. Kesesuaian Sistem Pemungutan 2. Pemberian Bukti Pembayaran Parkir
		Alokasi Pendapatan Retribusi	1. Kesesuaian Mekanisme Penyetoran Retribusi 2. Kesesuaian Pembagian Hasil Retribusi
2.	Faktor-Faktor Pendukung Dan Penghambat Implementasi	Standar dan Sasaran Kebijakan	Ketersediaan standar dan sasaran dalam kebijakan parkir yang jelas oleh pelaksana kebijakan
		Sumber Daya	Kecukupan sumber daya baik manusia, sarana dan prasarana, maupun anggaran dalam pelaksanaan kebijakan
		Karakteristik Organisasi Pelaksana	Pembagian tanggung jawab yang jelas tertuang dalam struktur birokrasi dan SOP.

No.	Fenomena	Sub Fenomena	Gejala
		Komunikasi	Komunikasi dan koordinasi yang terjalin antara Dishub, juru parkir, dan masyarakat
		Sikap Pelaksana	Sikap dan komitmen pelaksana dalam pengimplementasian kebijakan
		Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik	1. Kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan parkir 2. Kondisi ekonomi masyarakat 3. Dukungan lembaga eksekutif atau legislatif dalam sektor parkir

1.9 Argumen Penelitian

Didasarkan pada rumusan masalah penelitian, penulis memfokuskan penelitian pada implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan PAD Kota Semarang serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Van Meter Van Horn (1975).

Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menjadi peraturan yang disusun untuk melakukan penataan parkir di tepi jalan umum dengan tujuan agar lalu lintas dapat berjalan dengan aman, lancar, dan tertib. Perwali tersebut mengatur (1) pelayanan parkir, (2) sistem pelayanan, dan (3) alokasi pendapatan retribusi. Tidak tercapainya target pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum di Kota Semarang selama tiga tahun terakhir menarik perhatian peneliti untuk melihat bagaimana implementasi peraturan sebagai instrumen dalam menciptakan lalu lintas yang aman dan tertib sekaligus meningkatkan PAD.

Faktor-faktor pendukung dan penghambat diidentifikasi penulis menggunakan teori yang disampaikan oleh Van Meter Van Horn (1975) yang terdiri dari enam faktor kunci yaitu; (1) standar dan sasaran kebijakan; (2) sumber daya; (3) komunikasi antar organisasi; (4) karakteristik agen pelaksana; dan (5) kondisi lingkungan sosial, ekonomi, dan politik (6) sikap pelaksana. Teori ini tidak hanya berfokus pada faktor internal saja tetapi juga faktor eksternal. Dalam konteks kebijakan retribusi parkir, keenam variabel tersebut sangat relevan untuk menelaah bagaimana kualitas regulasi, ketersediaan SDM dan anggaran, koordinasi antar lembaga (seperti Dinas Perhubungan dan pihak ketiga), serta situasi sosial-politik di Kota Semarang turut memengaruhi efektivitas pelaksanaan kebijakan. Selain itu, sikap dan komitmen para pelaksana kebijakan seperti juru parkir dan petugas dinas juga menjadi aspek penting yang dapat memperkuat atau justru menghambat pencapaian tujuan kebijakan

1.10 Metode Penelitian

1.10.1 Tipe Penelitian

Penelitian yang berjudul “Implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang” menggunakan tipe penelitian deskriptif kualitatif yang pada hakikatnya bertujuan untuk memberikan gambaran secara mendalam mengenai fenomena yang diteliti yaitu pelaksanaan kebijakan pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum serta dalam pelaksanaan kebijakan tersebut apa saja faktor yang mendukung dan menghambat prosesnya. Dengan demikian, penelitian kualitatif tidak hanya berfokus pada hasil akhir, tetapi

juga menelusuri dinamika, faktor pendukung, dan hambatan yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan tersebut.

Menurut Moleong (2007:6) penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian, seperti perilaku, persepsi, motivasi, dan tindakan, secara menyeluruh. Pendekatan ini disajikan dalam bentuk deskripsi menggunakan kata-kata dan bahasa dalam konteks yang alami serta memanfaatkan beragam metode yang bersifat naturalistik (Nasution, 2023:34). Saryono menjelaskan bahwa penelitian kualitatif digunakan untuk mengkaji hal-hal yang tidak dapat diukur atau dianalisis melalui pendekatan kuantitatif (Nasution, 2023:34). Lebih lanjut penelitian deskriptif adalah penelitian yang tujuannya untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu peristiwa, keadaan, objek apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik menggunakan angka-angka maupun kata-kata.

Penelitian deskriptif menggunakan data yang dikumpulkan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan objek yang diteliti. Penelitian jenis deskriptif ini dapat mencakup survei, observasi, wawancara atau studi kasus (Sugiyono, 2013). Penelitian deskriptif tidak menekankan kausalitas, tetapi memungkinkan peneliti untuk melihat masalah secara lebih komprehensif. Dimungkinkan untuk mengatakan bahwa penelitian deskriptif bertujuan untuk menjelaskan suatu gejala, peristiwa atau masalah aktual.

Metodologi kualitatif menghasilkan data deskriptif dari berbagai perilaku dan individu yang diamati. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian

kualitatif sebab lebih menekankan pada pengungkapan makna yang terkandung dalam deskripsi data. Penelitian kualitatif dilakukan dalam lingkungan alamiah atau terhubung langsung ke sumber data, memberikan informasi sesuai dengan latar belakang penelitian dan kondisi lapangan yang lengkap dan data yang valid.

1.10.2 Situs Penelitian

Penelitian ini menempatkan Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai situs penelitian utama. Hal ini disebabkan karena Dishub Kota Semarang merupakan instansi pemerintah yang secara langsung ditunjuk sebagai pelaksana pelayanan parkir tepi jalan umum. Selain itu, penelitian juga dilakukan di beberapa titik parkir tepi jalan umum di Kota Semarang untuk melihat implementasi nyata di lapangan. Penelitian dilakukan secara langsung pada objek data agar data yang didapat terjamin, terpercaya, dan dapat dipertanggungjawabkan.

1.10.3 Subjek Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan *purposive sampling* yaitu cara pemilihan sampel secara khusus dalam mencari subjek penelitian. Peneliti akan mencari karakteristik atau identitas yang sejalan dengan tujuan penelitian dan diinginkan agar mampu menanggapi kasus penelitian. Subjek penelitian, sebagai berikut:

1. Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang

Selaku pihak yang memiliki wewenang dalam melakukan pungutan dan pengelolaan sektor perparkiran. Lebih detail, bidang parkir mendata segala unsur penting parkir yang meliputi juru parkir, lahan, serta potensi pendapatan. Bidang parkir juga bertanggung jawab mengembangkan dan

mengelola sistem parkir beserta penyusunan prosedur perizinan, pemungutan retribusi, dan penataan.

2. Pihak Juru Parkir Resmi

Selaku pelaksana teknis di lapangan yang memberikan layanan parkir

3. Masyarakat

Selaku pengemudi kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di tepi jalan umum

1.10.4 Jenis Data

Penelitian ini menggunakan jenis data kualitatif yang meliputi narasi deskriptif, gambaran umum pada objek dan subjek penelitian, tindakan dan opini narasumber di lapangan, dokumen atau data tertulis, foto, rekaman, film, dan statistik. Data-data kualitatif yang dimaksud diambil pada saat pelaksanaan kebijakan dan notulensi wawancara dengan pihak terkait yaitu Kepala Bidang Perpakiran Dinas Perhubungan Kota Semarang, juru parkir, dan masyarakat.

1.10.5 Sumber Data

1. Data Primer

Data primer dimaksudkan sebagai informasi yang menjadi jawaban dari pertanyaan yang ingin dijawab oleh peneliti dengan memperolehnya secara langsung kepada informan yang telah ditentukan. Dalam memperoleh jawaban, dipastikan peneliti mendapatkan informasi melalui wawancara secara langsung tanpa melalui perantara. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dari hasil wawancara langsung oleh responden

penelitian ,yaitu pegawai Bidang Perparkiran Kota Semarang, juru parkir, dan masyarakat.

2. Data Sekunder

Data sekunder berkebalikan dengan data primer di mana informasi untuk menjawab pertanyaan penelitian diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara. Yang dimaksudkan media perantara adalah informasi tersebut telah didapatkan atau diolah sebelumnya oleh pihak lain. Pengertian lain disampaikan Husein Umar (2013:42) bahwa data sekunder adalah data primer yang didapatkan oleh pihak lain kemudian diolah dalam bentuk tabel atau bagan. Data sekunder juga dapat berbentuk dokumen pendukung, catatan, atau laporan historis yang tersimpan dalam arsip atau data dokumentasi. Data sekunder pada umumnya bersifat aksesibel. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah literatur, artikel, jurnal serta situs di internet yang berkenaan dengan pelayanan parkir dan penertiban parkir.

1.10.6 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data bertujuan agar peneliti memperoleh bahan penelitian yang dapat dipercaya. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, yaitu

1. Wawancara

Dalam mengumpulkan atau mendapatkan bahan yang dapat menjadi suatu data atau informasi, peneliti akan melakukan wawancara secara mendalam (*in depth interview*) dengan pihak yang meliputi Bidang

Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang, juru parkir, dan masyarakat pengguna layanan parkir di Kota Semarang. Wawancara dilakukan dengan menggunakan teknik semi terstruktur, yaitu suatu bentuk wawancara yang berpedoman pada daftar pertanyaan awal yang telah disusun, namun tetap memberikan ruang bagi peneliti untuk mengembangkan pertanyaan secara fleksibel sesuai perkembangan informasi di lapangan dan konteks pembahasan yang muncul selama proses wawancara berlangsung.

2. Observasi

Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung proses implementasi peraturan serta aktivitas para subjek penelitian. Tujuan dilakukannya observasi adalah untuk mengetahui gambaran peristiwa penelitian secara langsung yang digunakan sebagai alat untuk menjawab pertanyaan dalam rumusan masalah penelitian.

3. Dokumentasi

Dokumentasi digunakan sebagai alat pelengkap dari wawancara sehingga informasi yang didapatkan dapat mendukung, melengkapi, dan menambahkan informasi yang berasal dari hasil wawancara. Dokumentasi dapat bersifat publik atau privat. Dokumen tersebut dapat berupa catatan penting, peraturan perundang-undangan, naskah tertulis, foto, manuskrip, serta berbagai dokumen lainnya yang berfungsi sebagai data pendukung penelitian. Dalam penelitian ini dokumentasi berupa peraturan perundang-undangan yang didapatkan dari internet, dokumen SOP dari pegawai Dinas

Perhubungan Kota Semarang, serta foto-foto dari lapangan dan media sosial Dinas Perhubungan Kota Semarang.

1.10.7 Analisis dan Interpretasi Data

Analisis data menurut Bogdan (dalam Sugiyono, 2013:88) adalah kegiatan mengumpulkan dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dokumentasi, serta sumber-sumber lainnya agar dapat dengan mudah dipahami dan hasil temuan tersebut dapat disampaikan kepada orang lain. Alur dalam melakukan analisis data menurut Miles, Huberman, dan Saldana (2014) dalam Saleh (2023:110) adalah sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Kegiatan peneliti dalam mencari informasi melalui proses wawancara, dokumentasi, observasi, serta studi kepustakaan untuk menjawab pertanyaan penelitian.

2. Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Proses pemilihan, pemusatan perhatian, penyederhanaan, dan peringkasan terhadap data yang diperoleh dari lapangan. Mengingat bahwa data kualitatif umumnya sangat banyak, beragam, dan kompleks, kondensasi data menjadi langkah penting untuk memastikan bahwa hanya informasi yang relevan, bermakna, dan sesuai dengan fokus penelitian yang dipertahankan. Dalam konteks ini, kondensasi data berfungsi untuk memilah bagian-bagian data yang benar-benar memiliki keterkaitan dengan pertanyaan penelitian.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Dalam penelitian kualitatif, data dapat disajikan melalui berbagai bentuk, seperti uraian singkat, bagan, diagram hubungan antar kategori, flowchart, dan bentuk penyajian lainnya. Miles dan Huberman (1984) dalam Sugiyono (2013:95) menyatakan bahwa bentuk penyajian data yang paling umum digunakan dalam penelitian kualitatif adalah penyampaian data melalui teks yang bersifat naratif. Pada tahap ini, peneliti menyajikan data hasil wawancara secara sistematis agar lebih mudah dipahami dan dijadikan landasan dalam menarik kesimpulan.

4. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing and Verification*)

Kesimpulan yang didapatkan akan dianggap kredibel apabila didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten sesuai dengan kondisi riil yang terjadi di lapangan.

1.10.8 Kualitas Data

Dalam mendapatkan data yang berkualitas, akurat, lengkap, dan terbaru maka dalam penelitian ini menggunakan triangulasi sumber data guna mengkaji serta menguji kredibilitas informasi melalui kegiatan validasi data melalui cara perolehan data dari berbagai sumber yaitu pihak Dinas Perhubungan khususnya Bidang Perparkiran, juru parkir serta masyarakat.

Penelitian ini menggunakan triangulasi data menurut Sugiyono (2013:83), yang diartikan sebagai penggabungan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Triangulasi sumber, teknik, dan waktu merupakan contoh dari teknik triangulasi. Pengujian validitas data dalam penelitian ini menggunakan triangulasi sumber. Triangulasi sumber merupakan uji validitas data

dengan cara mengecek data yang diperoleh dari berbagai sumber yang berbeda. Sumber informasi tidak hanya diperoleh melalui satu informan saja, namun juga melalui beberapa informan lain dengan melakukan wawancara di waktu berbeda dengan informan yang juga berbeda. Tujuannya adalah untuk mendapatkan informasi yang benar sesuai dengan fakta di lapangan. Peneliti juga akan menganalisis data hasil wawancara menyesuaikan observasi dan studi kepustakaan.