

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penataan parkir merupakan bagian dari implementasi kebijakan publik di sektor transportasi yang memiliki dampak signifikan terhadap tata kelola ruang kota dan ketertiban lalu lintas. Kebijakan penataan parkir yang efektif mencerminkan peran pemerintah daerah dalam menjalankan fungsi pelayanan publik, pengaturan ruang kota, dan penggalian potensi penerimaan daerah. Konteks otonomi daerah berbicara penataan parkir bukan hanya menjadi isu teknis, melainkan juga bagian integral dari strategi pembangunan daerah berbasis pada kewenangan yang dimandatkan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah (Badrudin, 2011).

Efektivitas implementasi kebijakan penataan parkir ditentukan oleh beberapa faktor, antara lain jumlah dan distribusi fasilitas parkir, tarif yang ditetapkan, sistem pengelolaan dan monitoring parkir, serta partisipasi masyarakat. Tanpa pengawasan dan penegakan yang tegas, retribusi parkir berpotensi mengalami kebocoran, baik dari sisi pendapatan maupun pelaksanaan di lapangan. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu memastikan bahwa kebijakan penataan parkir tidak hanya berorientasi pada pemasukan, tetapi juga memperhatikan aspek kenyamanan, keadilan, dan efisiensi tata ruang kota (Abubakar, 1998).

Kota Semarang sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah dan pusat metropolitan memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, khususnya dalam sektor transportasi (Sofianandi, 2022). Hal ini didukung dengan data jumlah kendaraan di Kota Semarang yang disajikan sebagai berikut;

Tabel 1.1 Perbandingan Jumlah kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah dan Kota Semarang Tahun 2022-2024

No.	Jenis Kendaraan	Jawa Tengah			Semarang		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
1	Mobil Penumpang	3.593.781	1.711.277	1.705.416	259.957	273.885	283.191
2	Bus	105.361	35.152	38.301	2.638	2.875	3.135
3	Truk	1.275.076	657.221	688.647	78.459	87.276	89.906
4	Sepeda Motor	35.364.078	18.017.635	18.803.423	1.482.928	1.553.242	1.608.877
5	Jumlah Kendaraan Bermotor	40.338.296	20.421.285	21.235.787	1.823.982	1.917.278	1.985.109

Sumber: BPS Jawa Tengah (2025)

Berdasarkan tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa jumlah kendaraan di Kota Semarang mengalami pertumbuhan selama tiga (3) tahun berturut turut dari tahun 2022-2024. Data menunjukkan secara keseluruhan jumlah kendaraan di Kota Semarang tahun 2022 berada pada angka 1.823.982 unit, kemudian mengalami kenaikan pada tahun 2023 menjadi 1.917.278 unit, dan mengalami kenaikan kembali pada tahun 2024 menjadi 1.985.109 unit (BPS Jawa Tengah, 2025). Kondisi kendaraan di Kota Semarang pada tahun 2024 menyumbang 9,35% jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah, dengan kondisi demikian angka tersebut merupakan angka paling tinggi sebagai wilayah dengan kendaraan bermotor di Jawa Tengah.

Lebih dalamnya, melalui data tersebut menjadikan Kota Semarang sebagai wilayah yang sangat strategis dalam penerapan kebijakan publik di bidang transportasi. Kondisi peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang sangat berimplikasi dengan kondisi kepadatan lalu lintas, kebutuhan penyediaan infrastruktur jalan, risiko kecelakaan lalu lintas, serta tekanan terhadap kualitas lingkungan perkotaan (Dinas Perhubungan Kota Semarang, 2025).

Kondisi kendaraan juga tidak lepas dengan ketersediaan fasilitas untuk melakukan mobilisasi, salah satunya pada sektor parkir. Parkir memiliki peran strategis sebagai instrumen kinerja jalan. Parkir di badan jalan menyebabkan penyempitan ruang lalu lintas, menurunkan kecepatan kendaraan, serta meningkatkan derajat kejenuhan jalan. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) peningkatan hambatan samping jalan (dalam hal ini termasuk parkir) merupakan salah satu faktor utama yang menurunkan tingkat pelayanan jalan dan memicu kemacetan, terutama pada kawasan dengan intensitas kegiatan tinggi (Departemen Pekerjaan Umum, 1997). Pengendalian parkir menjadi prasyarat penting dalam upaya menjaga kinerja lalu lintas perkotaan.

Kota Semarang memiliki kebijakan pengelolaan parkir di Kota Semarang yang diakomodasi melalui peraturan daerah. Kota Semarang memiliki tiga (3) aturan yang menjadi dasar hukum pelaksanaan kebijakan parkir, kebijakan tersebut di antaranya;

1. Peraturan Wali Kota (Perwal) Semarang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.
2. Perwal Semarang Nomor 37 Tahun 2021 tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.
3. Perwal Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Ketiga aturan tersebut merupakan aturan yang menjadi implementasi pelaksanaan tata kelola parkir di Kota Semarang. Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum merupakan

regulasi utama yang secara eksplisit mengatur operasional pelayanan parkir di Kota Semarang. Peraturan ini memuat ketentuan teknis mengenai penyelenggaraan perparkiran, mulai dari penetapan lokasi parkir, hak dan kewajiban penyelenggara serta juru parkir, hingga mekanisme pelayanan parkir di tepi jalan umum, sehingga menjadi landasan normatif utama dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang.

Dalam perkembangannya, regulasi tersebut diperkuat dengan diterbitkannya Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 60 Tahun 2024 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pemungutan Retribusi Jasa Umum, yang berfungsi sebagai pedoman teknis pemungutan retribusi, termasuk retribusi parkir.

Selanjutnya, Kota Semarang sebagai kawasan dengan intensitas aktivitas tinggi dan kebijakan pengelolaan parkir tersebut, namun terkendala pada pemenuhan kebijakan tersebut. Salah satu masalah yang signifikan adalah keterbatasan ruang parkir yang menjadi isu krusial.

Pertumbuhan kendaraan di Kota Semarang yang tidak diimbangi dengan penyediaan dan pengelolaan fasilitas parkir yang memadai berpotensi meningkatkan kepadatan lalu lintas, menurunkan kapasitas efektif jalan, serta menimbulkan parkir di badan jalan (Basuki, 2024). Kondisi ini diperkuat dengan data yang diperoleh Nufus (2024) yang dimana melalui data pada tanggal 23 Januari 2023 dari situs web pemerintah Kota Semarang yaitu semarang.go.id, Dinas perhubungan (Dishub) Kota Semarang mengakui bahwa minimnya lahan parkir di Kota Semarang sehingga menyebabkan banyaknya parkir liar. Timbul dampak negatif dengan adanya parkir liar ini, seperti rusaknya ekosistem alami, tata letak

estetika kota, risiko kemacetan, dan terganggunya aktivitas lalu lintas bahkan bisa sampai menimbulkan kecelakaan.

Selain untuk melakukan pengaturan, keberadaan kebijakan tersebut diharapkan mampu memberikan dorongan yang besar bagi pendapatan Kota Semarang melalui retribusi parkir. Potensi penerimaan dari sektor ini sangat besar apabila dikelola secara sistematis dan terintegrasi, baik melalui digitalisasi sistem parkir, peningkatan kualitas layanan, maupun penguatan regulasi dan sanksi terhadap pelanggaran parkir.

Indikasi yang dapat dilihat di Kota Semarang terjadi pada tahun 2023 dan 2024 melalui implementasi penataan parkir yang buruk memberi dampak permasalahan retribusi parkir di Kota Semarang. Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir belum optimal. Hingga Juli 2023, capaian retribusi parkir baru mencapai 30% dari target, menunjukkan adanya kebocoran pendapatan yang signifikan. Wali Kota Semarang, Hevearita Gunaryanti Rahayu, menyatakan bahwa kebocoran pendapatan dari sektor parkir masih besar (Tribun Jateng, 2023). Hal ini kemudian juga berulang pada tahun 2024, yang di mana target retribusi parkir dalam PAD Kota Semarang dengan target 25 Miliar Rupiah, hanya mencapai 30% angka keseluruhan (Purnamasari, 2024).

Keluhan masyarakat terhadap layanan parkir di Kota Semarang yang cenderung negatif menambahkan kondisi implementasi parkir di Kota Semarang yang belum baik. Implementasi penataan parkir di Kota Semarang didasari atas penarikan tarif parkir yang tidak sesuai ketentuan, keberadaan parkir liar di lokasi strategis, serta kurangnya fasilitas parkir yang memadai (Nufus, 2024).

Lebih dalamnya, penekanan implementasi kebijakan tentang pelayanan parkir di tepi jalan umum menjadi hal yang perlu perhatian besar oleh Pemerintah Kota Semarang. Tentu saja dalam proses implementasi ini memerlukan kedalaman identifikasi, telaah, dan konsistensi sejauh mana kebijakan terhadap pelayanan parkir di Kota Semarang sesuai dengan kebijakan yang tertuang. Hal ini kemudian menarik “Analisis Implementasi Kebijakan Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Pada Tahun 2024.” Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan implementasi kebijakan pelayanan parkir di Kota Semarang yang terjadi pada tahun 2024.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang terjadi, maka dapat ditarik sebuah rumusan masalah bagaimana analisis implementasi kebijakan parkir di Kota Semarang tahun 2024?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian dengan judul “Analisis Implementasi Kebijakan Parkir Di Kota Semarang Tahun 2024” di antaranya;

1. Menganalisis implementasi kebijakan parkir yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan pada tahun 2024,
2. Menganalisis faktor pendukung dan penghambat dari implementasi kebijakan pelayanan parkir yang ada di Kota Semarang tahun 2024.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki harapan agar bermanfaat, di antaranya;

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan untuk;

- a. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang implementasi kebijakan
- b. Mampu menjadi sebagai sumber referensi atau literatur untuk setiap orang yang ingin mengkaji tentang implementasi kebijakan pelayanan parkir.

2. Manfaat **Praktis**

Sedangkan secara praktis, penelitian ini diharapkan;

- a. Menjadi masukan dan memberikan sumbangan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Semarang dalam implementasi kebijakan terkait pelayanan parkir.
- b. Menjadi memberikan tambahan pemahaman dan informasi kepada masyarakat mengenai implementasi pelayanan parkir. Terlebih bagi akademisi ilmu pemerintahan agar mampu mengembangkan penelitian yang sejenis mengenai implementasi kebijakan pelayanan parkir di Kota Semarang.

1.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian dengan judul “Analisis Implementasi Kebijakan Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Pada Tahun 2024” di antaranya sebagai berikut;

Penelitian oleh Alzena (2024) dengan judul “Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parking) Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Semarang (Studi Kasus Di Jalan Depok)” Penelitian ini bertujuan untuk melihat implementasi program e-parking di Jalan Depok, Kota Semarang serta faktor-faktor yang memengaruhi proses implementasi program tersebut. Hasil penelitian ini dianalisis melalui pendekatan organisasi, interpretasi, dan aplikasi berdasarkan teori Jones.

Pemenuhan aspek organisasi seperti standar dan prosedur perlu dioptimalkan. Interpretasi program di kalangan masyarakat masih terbatas, meskipun telah dilakukan sosialisasi. Dalam penerapannya, pendapatan retribusi parkir telah mengalami peningkatan, namun belum mencapai target Pendapatan Asli Daerah (PAD). Faktor pendukung meliputi ketersediaan sumber daya anggaran yang memadai, sedangkan faktor penghambat melibatkan kurangnya sosialisasi dan pemahaman masyarakat serta hambatan dalam struktur birokrasi.

Penelitian oleh Fadhila (2023) dengan judul “Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Semarang”. Penelitian ini menganalisis implementasi Perwal Kota Semarang No. 70 Tahun 2021 dengan pendekatan kualitatif. Pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang masih terdapat beberapa permasalahan yang perlu menjadi evaluasi Dinas Perhubungan untuk melihat kondisi secara langsung juru parkir yang masih melakukan pelanggaran yang tidak sesuai dengan kebijakan. Yakni juru parkir yang melakukan kenaikan penarikan tarif kepada pengunjung dan tidak memberikan karcis sebagai bukti pembayaran resmi parkir.

Penelitian oleh Rahmadia (2022) dengan judul “Tata Kelola Perparkiran di Kota Semarang Dilihat Dari Perspektif *Good Governance* (Studi Penelitian Pada Parkir Di Wilayah Taman Indonesia Kaya)”. Penelitian ini menggunakan kajian *good governance* untuk membedah permasalahan target retribusi yang sudah ditentukan tidak pernah mencapai target dan mengganggu penerimaan pendapatan asli daerah jenis retribusi di Kota Semarang. Hasil penelitian menunjukkan adanya sikap pelaksana kebijakan yang tidak memenuhi akuntabilitas, transparansi, dan

partisipasi. Banyak dijumpai permasalahan yang mendalam mengenai sistem tata kelola parkir yang buruk di kawasan Taman Indonesia Kaya, Kota Semarang.

Penelitian Hutabarat (2019) dengan judul “Evaluasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang”. Penelitian ini melakukan analisis evaluasi Perwali Kota Semarang Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukan adanya pelaksanaan Perwal tersebut pada tahun 2019 yang belum maksimal dan kebijakan ini dapat dikatakan belum berhasil, sehingga dampak yang terjadi adalah target penerimaan daerah dari retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang tidak pernah mencapai target.

1.6 Tinjauan Teori

1.6.1 Implementasi Kebijakan Publik

Pelaksanaan kebijakan merujuk pada serangkaian langkah yang diambil untuk mencapai tujuan tertentu. Biasanya, pelaksanaan ini dilakukan oleh individu, lembaga pemerintah, atau entitas swasta. Ini melibatkan sejumlah kegiatan yang bertujuan untuk menjalankan program-program yang telah ditetapkan. Bagian administrasi yang efektif sangat diperlukan untuk mengatur, mengorganisir, serta menerapkan kebijakan yang telah disepakati sebelumnya. Proses implementasi kebijakan adalah tentang mengubah aturan menjadi tindakan konkret. Dalam praktiknya, ini merupakan proses yang kompleks dan terkadang politis karena dipengaruhi oleh berbagai kepentingan.

Pulzl dan Treib mengidentifikasi tiga generasi dalam perkembangan teori implementasi kebijakan publik, dimulai dari tahun 1970-an hingga saat ini. Teori

pertama yang dikenal sebagai teori *top-down*, atau kadang disebut sebagai pendekatan *top downer* atau *fordwar-mapping*, menjadi tonggak awal dalam implementasi kebijakan. Tujuan utamanya adalah untuk menjawab pertanyaan tentang mengapa banyak kebijakan mengalami kegagalan dan bagaimana menciptakan formula implementasi yang lebih berhasil. Teori *top-down* ini dikembangkan oleh beberapa sarjana seperti Wildsky, Van Metter, Van Horn, Mazmanian, dan Sabatier. Namun, teori ini memiliki kelemahan karena terlalu berfokus pada sudut pandang pembuat kebijakan dan memiliki batasan dalam perspektif ruang dan waktu.

A Model of the Policy Implementation merupakan implementasi kebijakan yang dirumuskan Van Metter dan Van Horn. Melalui berbagai variabel proses implementasi ini merupakan kegiatan yang dilakukan untuk meraih kinerja implementasi kebijakan yang tinggi. *A Model of the Policy Implementation* mengandaikan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linear dari keputusan politik, pelaksana dan kinerja kebijakan publik (Van Metter, & Van Horn, 1975). Model ini menjelaskan bahwa kinerja kebijakan dipengaruhi oleh beberapa variabel yang saling berkaitan, variabel-variabel tersebut yaitu;

1. *Standards and Objectives* (Standar dan Sasaran Kebijakan)

Indikator kinerja menilai sejauh mana standar dan tujuan kebijakan direalisasikan. Standar tujuan Anda menguraikan tujuan keseluruhan dari keputusan kebijakan. Mereka bergerak melampaui generalisasi dokumen legislatif untuk memberikan standar konkret dan lebih spesifik untuk menilai kinerja

program. Standar dan tujuan ini terbukti dengan sendirinya dan mudah diukur dalam beberapa kasus (Van Metter, & Van Horn, 1975).

(memberikan pengaruh pada indikator Komunikasi)

1. Implementasi memiliki tujuan kebijakan
2. Implementasi kebijakan bekerja sesuai dengan tujuan yang ditetapkan
3. Adanya standar implementasi untuk mencapai tujuan
4. Adanya kemudahan dalam pengukuran implementasi dengan ketercapaian kebijakan

2. *Resource* (Sumber daya):

Kebijakan memberikan lebih dari standar dan tujuan untuk menilai implementasi; Mereka juga menyediakan sumber daya yang memfasilitasi administrasi mereka. Sumber daya ini dapat mencakup dana atau insentif lain dalam program yang dapat mendorong memfasilitasi implementasi yang efektif.

(memberikan pengaruh pada indikator Komunikasi; Ekonomi, sosial, dan politik; serta Disposisi) (Van Metter, & Van Horn, 1975).

1. Adanya sumber daya dalam bentuk manusia, fasilitas, anggaran untuk mencapai tujuan kebijakan
2. Adanya ketersediaan sumber daya manusia
3. Adanya ketersediaan sumber daya anggaran oleh pemerintah lokal
4. Adanya ketersediaan sumber daya fasilitas baik secara khusus maupun secara umum

3. *Interorganizational Communication and Enforcement Activities* (Komunikasi)

Implementasi yang efektif mensyaratkan bahwa standar dan tujuan program dipahami oleh orang-orang yang bertanggung jawab atas pencapaian mereka. Oleh karena itu, sangat penting bahwa kita memperhatikan kejelasan standar dan tujuan, keakuratan komunikasi mereka kepada pelaksana, dan konsistensi (atau keseragaman) dengan mana mereka dikomunikasikan oleh berbagai sumber informasi. Standar suatu tujuan tidak dapat dilaksanakan kecuali dinyatakan dengan cukup jelas sehingga pelaksana dapat mengetahui apa yang diharapkan dari mereka. Komunikasi di dalam dan di antara organisasi adalah proses yang kompleks dan sulit. Dalam mentransmisikan pesan ke bawah dalam suatu organisasi, atau dari satu organisasi ke organisasi lain, komunikator pasti mendistorsi teem-baik sengaja maupun tidak sengaja (Saling memberikan pengaruh pada karakteristik) (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975).

1. Komunikasi bersifat vertikal dan horizontal
2. Kejelasan komunikasi
3. Keakuratan informasi
4. Konsistensi terhadap komunikasi
5. Koordinasi antar lembaga pemerintah

4. *Characteristics of implementing agencies* (Karakteristik lembaga pelaksana)

Banyak faktor yang termasuk dalam komponen model ini. Kami memandang komponen ini terdiri dari fitur struktural formal organisasi dan atribut informal personel mereka. Kami juga tertarik dengan hubungan lembaga pelaksana dengan peserta lain dalam sistem penyampaian kebijakan (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975).

1. Adanya sumber daya yang mumpuni dan mampu membangun karakter kebijakan
2. Terdapat hierarki sebagai kontrol kebijakan
3. Adanya dukungan sumber daya politik dari pemerintahan lokal baik dari legislatif maupun eksekutif
4. Vitalitas suatu organisasi untuk membangun nilai-nilai kebijakan
5. Pelaku kebijakan mampu membangun jaringan dan keterbukaan informasi

5. *Economic, Social, and Political* Conditions (Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik)

Dampak kondisi ekonomi, sosial, dan politik pada kebijakan publik telah menjadi fokus banyak perhatian selama dekade terakhir. Meskipun dampak dari faktor-faktor ini pada pelaksanaan keputusan kebijakan telah menerima sedikit perhatian, mereka mungkin memiliki efek mendalam pada kinerja lembaga pelaksana (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975).

(dipengaruhi oleh sumber daya serta memberikan pengaruh pada disposisi)

1. Adanya dampak ekonomi, sosial, dan politik yang ditimbulkan dari implementasi
2. Respons publik terhadap implementasi kebijakan
3. Kondisi publik yang mendorong kebijakan
4. Ketertarikan swasta dalam mendorong pemerintah, publik, dan kebijakan

6. *The Disposition of Implementors* (Sikap Pelaksana)

Setiap komponen model yang dibahas di atas harus disaring melalui persepsi pelaksana dalam yurisdiksi tempat kebijakan disampaikan. Tiga elemen tanggapan pelaksana dapat mempengaruhi kemampuan dan kemauan mereka untuk melaksanakan kebijakan; kognisi mereka (pemahaman, pemahaman) tentang kebijakan, arah respons mereka terhadapnya (penerimaan, netralitas, penolakan), dan intensitas respons itu (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975).

Intensitas disposisi pelaksana dapat mempengaruhi kinerja kebijakan. Mereka yang memiliki preferensi negatif yang intens dapat dituntun untuk langsung dan terbuka menentang tujuan program. Ketika ini terjadi, pertanyaan implementasi dapat menjadi diperdebatkan-bawahan dapat menolak untuk berpartisipasi dalam program sama sekali. Sikap yang kurang intens dapat menyebabkan pelaksana mencoba pengalihan dan penghindaran diam-diam, pola yang lebih umum. Dalam keadaan ini seseorang mungkin harus melihat peran pengawasan dan penegakan hukum untuk menjelaskan variasi dalam efektivitas implementasi.

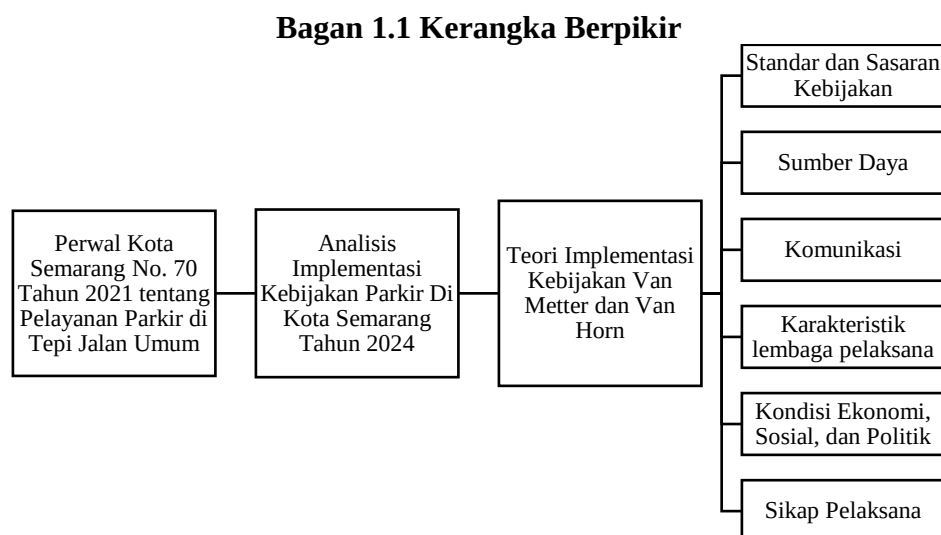
1. Pelaku mampu memahami kesuksesan kebijakan terhadap kondisi publik
2. Adanya bentuk pertanggungjawaban yang dilakukan pelaksana
3. Adanya kesadaran untuk melaksanakan secara kontinu
4. Adanya pemahaman dari pelaksana atas kebijakan dari pemerintah
5. Adanya konsekuensi diterima apabila tidak adanya pelaksanaan
6. Pelaku kebijakan mampu melakukan antisipasi jika terdapat kegagalan

7. Terdapat alternatif atas kesadaran dari pelaku kebijakan ketika terdapat penolakan publik

Selanjutnya dalam penelitian ini akan mengadopsi implementasi kebijakan publik menurut Donald Van Metter dan Van Horn yang mengemukakan keenam indikatornya sebagai landasan teori untuk membedah implementasi kebijakan pelayanan parkir di Kota Semarang tahun 2024. Pendekatan ini digunakan karena fokus dalam penelitian ini mengembangkan hubungan antara kebijakan dengan kinerja implementor kebijakan.

1.7 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam penelitian ini dijelaskan keterkaitan permasalahan yang terjadi dengan tinjauan teori yang ada, oleh karenanya dapat digambarkan sebagai berikut;



Sumber: Data olah pribadi (2024)

Kerangka berpikir di atas dapat dijelaskan sebagai berikut;

1. Berangkat dari permasalahan, dan dukungan dari penelitian terdahulu maka adanya penelitian ilmiah ini dilakukan untuk menganalisis permasalahan yang terjadi terkait program/kebijakan pelayanan parkir di Kota Semarang pada

2024. Menggunakan analisa implementasi kebijakan, penelitian ini akan membedah permasalahan pelayanan parkir yang terjadi di Kota Semarang.

2. Implementasi kebijakan didefinisikan sebagai tindakan yang dilakukan perorangan atau kelompok dalam satuan lembaga pemerintahan yang mengarah pada capaian tujuan yang telah ditetapkan pada keputusan kebijakan (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975).
3. Penelitian ini mengadopsi implementasi kebijakan sesuai dengan pendekatan (Metter, D. V., & Horn, C. V., 1975) adapun penjelasan dari keenam indikator sebagai berikut:

- a. Standar dan Sasaran Kebijakan

Indikator ini menilai sejauh mana standar dan tujuan kebijakan parkir direalisasikan, sehingga memungkinkan penilaian kinerja kebijakan yang efektif.

- b. Sumber Daya

Kebijakan yang efektif memerlukan sumber daya yang memadai, baik dari segi manusia, anggaran, maupun fasilitas. Ketersediaan sumber daya ini menjadi faktor penentu dalam pelaksanaan kebijakan.

- c. Komunikasi dan Kegiatan Penegakan

Komunikasi yang efektif antar lembaga sangat penting untuk memastikan bahwa semua pihak memahami standar dan tujuan kebijakan.

- d. Karakteristik Lembaga Pelaksana

Karakteristik lembaga pelaksana mencakup struktur organisasi dan kemampuan sumber daya manusia. Lembaga yang memiliki struktur yang baik dan sumber daya yang kompeten akan lebih mampu menjalankan kebijakan dengan efektif.

e. Ekonomi, Sosial, dan Politik

Faktor-faktor eksternal seperti kondisi ekonomi, sosial, dan politik juga mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Respon publik dan dukungan politik sangat penting dalam menentukan efektivitas kebijakan.

f. Sikap Pelaksana

Sikap dan Persepsi pelaksana terhadap kebijakan akan mempengaruhi kemampuan dan kemauan mereka untuk melaksanakan kebijakan. Pelaksana yang memiliki pemahaman baik dan sikap positif akan lebih berkomitmen dalam menjalankan kebijakan.

1.8 Metode Penelitian

1.8.1 Desain dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Kualitatif deskriptif merupakan salah satu metode yang digunakan dalam penelitian untuk menggambarkan melalui sebuah pendekatan naratif dan penggambaran permasalahan dibalik permasalahan untuk mengungkapkan fakta sejelas-jelasnya (Sugiyono, 2014). Pemilihan metode kualitatif deskriptif dalam penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan analisis implementasi kebijakan parkir di Kota

Semarang tahun 2024 yang didasari pendekatan implementasi kebijakan Perwal Kota Semarang No. 70 tahun 2021.

1.8.2 Situs Penelitian

Situs yang berkaitan dalam penelitian ini dilakukan di Kota Semarang. Penelitian utama dilakukan pada kawasan-kawasan yang padat mobilitas dan kawasan yang padat akan parkir di wilayah Kota Semarang. Selain itu untuk mendapatkan hasil data utama, peneliti juga akan melakukan observasi dan pengambilan data di Dinas Perhubungan Kota Semarang yang beralamatkan pada Jl. Tambak Aji Raya No.5, Tambakaji, Kec. Ngaliyan, Kota Semarang, Jawa Tengah 50185.

1.8.3 Subjek Penelitian

Berdasarkan metode sampling yang telah ditentukan, untuk memenuhi responden dan data dalam penelitian ini maka ditentukanlah subjek penelitian sebagai berikut;

1. Gama Ekawira Arga selaku Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang;
2. Sugiyanto selaku juru parkir resmi di Kawasan Gajahmada;
3. Sulasmi selaku juru parkir resmi Kota Semarang yang beroperasi di wilayah Jalan Thamrin; dan
4. Suci Ratna Dewi yang merupakan warga Kota Semarang yang tinggal di wilayah Perumahan Pudak Payung merupakan salah satu warga yang sedang melakukan aktivitas parkir di wilayah Kota Semarang.

1.8.4 Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua (2), yaitu; data primer dan data sekunder. Jenis dan sumber data dapat dijelaskan sebagai berikut;

1.8.4.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang diambil secara langsung oleh peneliti baik dengan cara melakukan wawancara, observasi, atau pengambilan dokumentasi (gambar, video, dan suara). Data primer ini diambil oleh peneliti tanpa menggunakan perantara subjek lain (Sugiyono, 2014)

1.8.4.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang menjadi pendukung dan penguat data primer. Data sekunder diperoleh peneliti melalui media-media yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti. Data sekunder dapat berupa sumber literasi, media elektronik, atau dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan (Sugiyono, 2014)

1.8.5 Teknik Pengumpulan Data

Beberapa teknik dilakukan dalam penelitian ini, di antaranya;

1. Interview (Wawancara)

Interview atau wawancara dilakukan dalam pengambilan data dengan cara melakukan tanya jawab yang berkaitan dengan permasalahan melalui narasumber kunci untuk mendapatkan fakta. Wawancara dilakukan dengan cara tatap muka. Tahapan wawancara dilakukan dengan penyiapan drat, pembuatan ijin, melakukan sesi tanya jawab, dan perekaman wawancara dengan alat bantu (Moelong, 2005).

2. Observasi

Observasi dilakukan untuk memperoleh data penelitian dengan melakukan tinjauan mendalam mengenai permasalahan dalam penelitian. Observasi dapat dilakukan dengan pengamatan secara mendalam dan langsung oleh peneliti untuk memperoleh gambaran secara langsung atas fakta permasalahan (Moelong, 2005).

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan salah satu teknik pengambilan data yang memanfaatkan alat bantu untuk memperoleh sebuah dokumen. Dokumentasi ini dapat berupa sebuah buku, laporan, gambar, video, dan rekaman audio yang mendukung data penelitian secara komprehensif (Moelong, 2005).