

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMASANGAN PERSONAL IDENTIFIKASI NUMBER BEBAS PARKIR PADA KENDARAAN PEGAWAI NEGERI SIPIL DI KOTA PALU

Neneng Gusti Ayu

nenengponulele@gmail.com

Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Administrasi Publik Pascasarjana Universitas Tadulako

Abstract

This research aims at finding out more about the reason why Palu City Government apply a policy for installing the Personal Identification number of free parking on the Civil servants' vehicles in Palu perceived of Communications, Resources, Attitudes and Structures Bureaucracy aspect. The method used is descriptive qualitative research methods and data collection was conducted using observation, interviews, and documentation. The informants selection technique was implemented purposively consisting of 7 people. The results shows that Policy Implementation on Installation of Personal Identification Number of Free Parking on Civil Servants' Vehicle in Palu has not been run optimally, because the resource, disposition and bureaucratic structures aspects have not been provided well.

Kata Kunci: *Komunikasi, Sumber Daya, Sikap dan Struktur Birokrasi*

Otonomi daerah merupakan sebuah awal dalam hal peningkatan kualitas kehidupan masyarakat sekaligus ditujukan untuk peningkatan kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Otonomi Daerah menurut Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2004 yang disempurnakan dalam Undang-Undang RI Nomor 12 Tahun 2008, yang disempurnakan lagi melalui Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 adalah kewenangan daerah otonom untuk mengatur dan mengurus kepentingan masyarakatnya menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai dengan perundang-undangan sehingga pemerintah daerah harus mampu melaksanakan berbagai kewenangan yang selama ini dilaksanakan oleh pemerintah pusat. Tujuan utama otonomi daerah adalah tercapainya penyelenggaraan pemerintahan yang baik (*good governance*) dengan landasan demokrasi yang menitikberatkan pada peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan, memperhatikan keanekaragaman sosial, ekonomi, dan budaya .

Konsekuensi dari pelaksanaan azas desentralisasi dalam hubungan pusat dan daerah, maka pemerintahan pusat menyerahkan kepada daerah sumber-sumber keuangan untuk membiayai berbagai pengeluaran, baik pengeluaran rutin maupun pengeluaran non rutin. Selanjutnya, untuk mendukung penyelenggaraan otonomi melalui sumber-sumber pembiayaan berdasarkan desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas perbantuan itu, perlu diatur perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah berupa sistem keuangan yang diatur berdasarkan pembagian kewenangan, tugas dan pertanggung jawaban yang jelas antar tingkat pemerintahan.

Perkembangan Kota Palu dari tahun ke tahun semakin memperlihatkan perubahan terhadap pola hidup masyarakat hal ini berpengaruh pada sektor kepemilikan kendaraan di Kota Palu yang makin meningkat dimana setiap pemilik kendaraan menginginkan kemudahan untuk menjalankan aktifitasnya. Meningkatnya penggunaan kendaraan serta aktivitas

masyarakat dari satu tempat ke tempat lain maka meningkat pula kebutuhan masyarakat akan lahan atau ruang parkir. Kendaraan tidak selamanya bergerak, ada saatnya kendaraan itu berhenti, menjadikan tempat parkir sebagai unsur terpenting dalam transportasi. Tidak seimbang pertambahan ruas jalan dengan pertambahan volume kendaraan dan menyusul banyaknya ruko, minimarket, pusat perbelanjaan dan jenis bangunan lainnya yang didirikan tanpa lahan parkir yang presentatif, bahkan ada yang sama sekali tidak memiliki lahan parkir. Kondisi seperti ini menyebabkan masyarakat terpaksa menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Banyaknya bangunan yang besar menghiasi Kota Palu ini sehingga lahan semakin sedikit untuk keperluan sarana publik. Kondisi inilah yang membuat pemerintah Kota Palu harus berinisiatif untuk mengatur sistem transportasi yang lebih baik di Kota Palu sehingga kota ini dapat berkembang menjadi kota metropolitan yang ramah lingkungan. Salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan yaitu volume kendaraan yang ada di Kota Palu ini sudah melebihi kapasitas ruas jalan yang ada, kemudian ditambah lagi dengan perilaku pengguna jalan raya yang tidak disiplin dan tidak beretika.

Disisi lain, salah satu problema yang dihadapi oleh Kota Palu dewasa ini adalah berkisar pada upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Problema ini muncul karena adanya kecenderungan berpikir dari sebagian kalangan birokrat di daerah yang menganggap bahwa parameter utama yang menentukan kemandirian suatu daerah dalam berotonomi adalah terletak pada besarnya Pendapatan Asli Daerah (PAD). Salah satu kebijakan Pemerintah Kota Palu dalam peningkatan PAD (Pendapatan Asli Daerah) yaitu melalui pemungutan Retribusi Parkir. Melalui kebijakan ini apabila di tinjau dari peningkatan pertumbuhan penduduk dan peningkatan penggunaan transportasi dari tahun ke tahun di Kota Palu dirasakan

meningkat. Saat ini bila kita lihat di tiap pinggir jalan di Kota Palu, hampir sebagian besar di dirikan ruang usaha dan memiliki lahan parkir. Walaupun tidak semua memiliki pengelolaan parkir, namun ada beberapa titik parkir yang padat dan terdapat petugas parkirnya.

Retribusi Parkir sesungguhnya menyimpan potensi yang cukup besar sebagai penyumbang PAD Kota Palu. Tumbuhnya kawasan niaga yang saat ini mulai menjamur di wilayah Kota Palu merupakan sumber retribusi parkir yang cukup besar. Potensi ini dapat di manfaatkan bila mana dilakukan pengelolaan yang baik dan transparansi oleh Pemerintah Daerah. Namun kenyataannya, masih minimnya pemasukan retribusi parkir yang tidak sesuai dengan capaian target karena berbagai faktor kendala antara lain, juru parkir resmi tidak menyetor semua hasil parkir yang diperolehnya, dan mereka tidak memberikan karcis kepada pengguna parkir sebagai bukti dari pengguna tepi jalan. Dan masih banyak pula juru parkir liar yang tidak terdaftar di Pemerintah Kota Palu. Sehingga, dana parkir yang semestinya masuk ke kas PAD Kota Palu, akan tetapi hanya menjadi keuntungan pribadi dari juru parkir liar tersebut.

Untuk mewujudkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) agar mencapai target maksimal, Pemerintah Kota Palu melalui Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) tentang retribusi parkir di tepi jalan umum, menerapkan tarif parkir berlangganan. Terkait dengan retribusi parkir berlangganan, kebijakan ini masih diberlakukan kepada Pegawai Negeri Sipil (PNS) di lingkup Pemerintah Kota, dengan biaya retribusi untuk kendaraan roda dua Rp. 20.000,- sedangkan roda empat Rp. 50.000,- Sesuai dengan Peraturan Walikota Palu Nomor 551.11/3810/Phbki Tanggal 17 Desember 2013 tentang Penyesuaian tarif retribusi tempat khusus parkir, jadi tarif berlangganan yang dimaksud adalah per bulan. Hanya cukup memberikan Rp.

20.000,- dan Rp. 50.000,- pemilik kendaraan sudah bisa parkir gratis di mana-mana selama satu bulan, kecuali di Mall, Palu Mitra Utama dan Bandara. Peraturan ini berlaku untuk parkir khusus ditepi jalan saja. Dengan bukti Pemasangan Simbol atau pin bebas parkir pada plat Kendaraan Pegawai Negeri Sipil (PNS) tersebut, sehingga petugas parkir dapat mengetahui bahwa kendaraan tersebut sudah membayar retribusi parkir secara langsung ke kas daerah dengan pemotongan gaji tiap bulan yang sesuai dengan jenis kendaraan yang terdaftar kepada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Palu. Kebijakan ini, telah berlaku sejak 1 Januari Tahun 2014 sampai sekarang. Dan Pemerintah Kota Palu telah mensosialisasikan kebijakan ini baik kepada Pegawai Negeri Sipil, dan juga kepada Juru Parkir yang resmi di Kota Palu. Berlangsungnya kebijakan Walikota ini, dapat diharapkan agar capaian target retribusi parkir yang sebelumnya masih minim, dapat meningkat. Dengan target kebijakan langsung kepada Pegawai Negeri Sipil (PNS) Khususnya di Kota Palu.

Oleh karena itu, peneliti menggunakan teori Edward III dengan menggunakan empat aspek yaitu, komunikasi, sumber daya, sikap dan struktu birokrasi. Yang nantinya, dapat dilihat bagaimana hasil perubahan pendapatan daerah melalui aspek tersebut.

Berdasarkan observasi awal calon peneliti, adapun berbagai kendala yang dihadapi baik bagi pemerintah, Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan juru parkir dalam kebijakan ini yaitu salah satunya dari para petugas parkir liar yang tidak peduli akan kebijakan ini sehingga bagi para PNS yang telah dipotong gajinya, selalu ribut dengan juru parkir tersebut. Mereka tidak menjaga kendaraan yang di parkir di tepi jalan dan mereka tidak mengarahkan dengan baik kepada PNS saat keluar masuk area tempat parkir.

Sebagai sebuah kebijakan, Pemasangan Personal Identifikasi Number (PIN) bebas

Parkir bagi Pegawai Negeri Sipil di Kota Palu tentunya memerlukan sosialisasi yang lebih intensif kepada pelaksana maupun sasaran kebijakan. Selain itu diperlukan juga komitmen dari pelaksana serta ada regulasi yang jelas dalam pelaksanaan sebuah kebijakan. Hal ini sesuai dengan teori implementasi yang bangun oleh Edward III (Indiahono 2009 ; 54).

Dari hasil observasi lapangan (Agustus 2015), masih banyak Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang mengeluh kepada petugas parkir yang masih memungut biaya parkir mereka, walaupun kendaraan mereka sudah dipasang Personal Identifikasi Number (PIN) pada palt kendaraan. Sehingga hal ini tidak sesuai dengan Peraturan Walikota (Perwali No. 551.11/3810/Phbki)

Sebagai bahan pertimbangan masalah ini, penulis ingin meneliti lebih lanjut tentang kebijakan tersebut. Dengan judul *“Implementasi Kebijakan Pemasangan Personal Identifikasi Number Bebas Parkir Pada Kendaraan Pegawai Negeri Sipil di Kota Palu”*.

Tinjauan Tentang Implementasi Kebijakan

Menurut Model Implementasi Kebijakan George C. Edwards III (Indiahono 2009 : 54), ada empat variabel dalam Implementasi kebijakan publik yaitu Komunikasi (Communications), Sumber Daya (resources), sikap (dispositions atau attitudes) dan struktur birokrasi (bureaucratic structure) . Ke empat faktor di atas harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki hubungan yang erat. Kebijakan ini masih baru diterapkan di Pemerintahan Kota Palu. Karena masih baru, sehingga dengan menggunakan teori Edward III, peneliti lebih mudah untuk mengumpulkan informasi lebih lanjut tentang kebijakan ini. Dan dari teori Edward III, telah melengkapi berbagai aspek dari teori sebelumnya.

Tujuan kita adalah meningkatkan pemahaman tentang implementasi kebijakan. Penyederhanaan pengertian dengan cara membreakdown (diturunkan) melalui eksplanasi implementasi kedalam komponen prinsip. Implementasi kebijakan adalah suatu proses dinamik yang mana meliputi interaksi banyak faktor.

a. Komunikasi

Yaitu menunjuk bahwa setiap kebijakan akan dapat dilaksanakan dengan baik jika terjadi komunikasi efektif antara pelaksana program (kebijakan) dengan para kelompok sasaran (target group). Tujuan dan sasaran dari program / kebijakan dapat disosialisasikan secara baik sehingga dapat menghindari adanya distorsi atas kebijakan dan program. Ini menjadi penting karena semakin tinggi pengetahuan kelompok sasaran atas program maka akan mengurangi tingkat penolakan dan kekeliruan dalam mengaplikasikan program dan kebijakan dalam ranah yang sesungguhnya.

Sehingga dapat dikatakan, bahwa Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementors mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu. Komunikasi dalam organisasi merupakan suatu proses yang amat kompleks dan rumit. Seseorang bisa menahannya hanya untuk kepentingan tertentu, atau menyebarkanluaskannya. Di samping itu sumber informasi yang berbeda juga akan melahirkan interpretasi yang berbeda pula. Agar implementasi berjalan efektif, siapa yang bertanggungjawab melaksanakan sebuah keputusan harus mengetahui apakah mereka dapat

melakukannya. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus diterima oleh semua personel dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan. Jika para aktor pembuat kebijakan telah melihat ketidakjelasan spesifikasi kebijakan sebenarnya mereka tidak mengerti apa sesungguhnya yang akan diarahkan. Para implemetor kebijakan bingung dengan apa yang akan mereka lakukan sehingga jika dipaksakan tidak akan mendapatkan hasil yang optimal. Tidak cukupnya komunikasi kepada para implementor secara serius mempengaruhi implementasi kebijakan.

b. Sumberdaya

Yaitu menunjuk sikap kebijakan harus didukung oleh sumber daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya finansial. Sumber daya manusia adalah kecukupan baik kualitas maupun kuantitas implementor yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran. Sumber daya finansial adalah kecukupan modal investasi atas sebuah program/ kebijakan. Keduanya harus diperlukan dalam implementasi program / kebijakan pemerintah. Sebab tanpa kehandalan implementor, kebijakan menjadi kurang enerjik dan berjalan lambat dan seadanya. Sedangkan, sumber daya finansial menjamin keberlangsungan program / kebijakan. Tanpa ada dukungan finansial yang memadai, program yang tidak dapat berjalan efektif dan cepat dalam mencapai tujuan dan sasaran.

Sehingga, Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya. Komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan

yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana.

Sumberdaya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Untuk itu perlu adanya manajemen SDM yang baik agar dapat meningkatkan kinerja program. Informasi merupakan sumberdaya penting bagi pelaksanaan kebijakan. Ada dua bentuk informasi yaitu informasi mengenai bagaimana cara menyelesaikan kebijakan/program serta bagi pelaksana harus mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan dan informasi tentang data pendukung kepetuhan kepada peraturan pemerintah dan undang-undang. Kenyataan dilapangan bahwa tingkat pusat tidak tahu kebutuhan yang diperlukan para pelaksana dilapangan. Kekurangan informasi/pengetahuan bagaimana melaksanakan kebijakan memiliki konsekuensi langsung seperti pelaksana tidak bertanggungjawab, atau pelaksana tidak ada di tempat kerja sehingga menimbulkan inefisien. Implementasi kebijakan membutuhkan kepatuhan organisasi dan individu terhadap peraturan pemerintah yang ada.

Sumberdaya lain yang juga penting adalah kewenangan untuk menentukan bagaimana program dilakukan, kewenangan untuk membelanjakan/mengatur keuangan, baik penyediaan uang, pengadaan staf, maupun pengadaan supervisor. Fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan/program harus terpenuhi seperti kantor, peralatan, serta dana yang mencukupi. Tanpa fasilitas ini mustahil program dapat berjalan.

c. Disposisi atau Sikap

Yaitu menunjuk karakteristik yang menempel erat kepada implementor kebijakan/program. Karakter yang penting dimiliki oleh implementor adalah kejujuran, komitmen dan demokratis. Implementor yang memiliki komitmen tinggi dan jujur akan senantiasa bertahan diantara komitmen tinggi dan jujur akan senantiasa bertahan diantara hambatan yang ditemui dalam program / kebijakan. Kejujuran mengarahkan implementor untuk tetap berada dalam aras program yang telah digariskan dalam guideline program. Komitmen dan kejujurannya membawanya semakin antusias dalam melaksanakan tahap – tahap program secara konsisten. Sikap yang demokratis akan meningkatkan kesan baik implementor dan kebijakan dihadapan anggota kelompok sasaran. Sikap ini akan menurunkan resistensi dari masyarakat dan menumbuhkan rasa percaya dan kepedulian kelompok sasaran terhadap implementor dan program / kebijakan.

Dengan kata lain, Salah satu faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah sikap implementor. Jika implementor setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati tetapi jika pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Ada tiga bentuk sikap/respon implementor terhadap kebijakan; kesadaran pelaksana, petunjuk/ arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran

program. Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program.

d. Struktur Birokrasi

Yaitu menunjukkan bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting pertama adalah mekanisme, dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating prosedur (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program / kebijakan. SOP yang baik mencantumkan kerangka kerja yang jelas, karena akan menjadi acuan dalam bekerjanya implementor. Sedangkan struktur organisasi pelaksana pun sejauh mungkin menghindari hal yang berbelit, panjang, dan kompleks. Struktur organisasi pelaksana harus dapat menjamin adanya pengambilan keputusan atas kejadian luar biasa dalam program secara cepat. Dalam hal ini hanya dapat lahir jika struktur didesain secara ringkas dan fleksibel menghindari “ virus weberian “ yang kaku, terlalu hirarkhis dan birokratis.

Konsep Perparkiran

Pada dasarnya sistem transportasi terbagi atas 3 elemen utama yaitu kendaraan, prasarana lintasan dan terminal. Lalu-lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan

membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi kendaraan menjadi lebih efisien maka pada tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif (Pusdiklat Direktorat Jendral Perhubungan Darat: 2005:8).

Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan - kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa gedung parkir dan taman parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan penunjang kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan ataupun perkantoran.

Pengertian Dasar

Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2005, 1). Selain Pengertian di atas beberapa definisi lainnya tentang parkir, yaitu :

1. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Tamin, 2003;176).

2. Menurut PP No. 43 tahun 2003 parkir didefinisikan sebagai kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan atau barang.

Jenis Parkir

Lalu-lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. Sarana parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2005) :

1. Parkir menurut penempatannya

a. Parkir di jalan (*on street parking*)

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya disepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir. Parkir ini terdiri dari:

1. Parkir di daerah perumahan. Akibat dari terus meningkatnya volume kendaraan di jalan serta hambatan yang diakibatkan oleh parkir kendaraan seperti terganggunya kelancaran lalu lintas dan penurunan

kelas jalan, hampir pada setiap pusat kota kebijaksanaan mengenai perparkiran mutlak diperlukan. Dalam sistem parkir di perumahan, sebenarnya terdapat disbenefit /kerugian dari berjejernya parkir disepanjang trotoar jalan, namun hal tersebut tertutupi dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan tersebut yang secara tidak langsung akan meningkatkan keselamatan bagi penghuni di sekitar jalan tersebut. Terlebih lagi di perumahan di pinggiran kota dimana masih tersedia ruang untuk parkir, dan parkir dijalanpun dapat dilakukan.

Namun pada daerah pemukiman yang berada dekat dengan pusat kota, kontrol tersebut tetap diperlukan jika kondisi transportasi tetap efektif. Terdapat dua cara kontrol terhadap sistem parkir ini yaitu parkir gratis bagi penghuni (dengan menempelkan tanda tertentu yang dapat berupa stiker dan ditempelkan di kendaraan) dan bayaran dengan kartu yang dicap harian.

2. Parkir di pusat kota, tidak dikontrol (*uncontrolled*)

Pada parkir jenis ini terdapat 4 acam alternatif cara parkir kendaraan yaitu:

- 1) Paralel terhadap jalan
- 2) Tegak lurus terhadap jalan
- 3) Diagonal atau membentuk sudut terhadap jalan
- 4) Di tengah jalan yang cukup lebar, baik secara diagonal maupun tegak lurus terhadap jalan.

Untuk jalan yang tidak terlalu lebar, dapat digunakan sistem paralel. Sistem diagonal sebenarnya dapat menampung lebih banyak mobil tetapi untuk itu disepanjang

pinggiran jalan harus diperkeras. Parkir diagonal memang tidak umum, namun sebenarnya dapat menampung lebih banyak kendaraan. Di sisi lain, cara ini juga akan banyak mengurangi lebar jalan. Kesulitan lainnya adalah waktu untuk keluar dari areal parkir (*manuver*) yang akan memakan waktu lebih lama jika dibandingkan dengan sistem parkir paralel. Sampai dengan saat ini nampaknya parkir paralel dirasakan paling tepat karena selain tidak terlalu banyak memakan tempat untuk manuver juga jauh lebih sedikit mengambil lebar jalan dan kecil kemungkinan menyebabkan kecelakaan

3. Parkir di pusat kota, terkontrol (*controlled*)

Ada tiga jenis metode kontrol yang dapat dipergunakan oleh perencana transportasi :

- 1) Pembatasan waktu parkir
Petunjuk umum yang dapat digunakan untuk pembatasan waktu (lamanya) parkir adalah:
 - a) 1 (satu) jam untuk daerah perkotaan.
 - b) 2 (dua) jam untuk daerah pinggiran dan sekitarnya.
 - c) 10-20 menit di daerah tertentu misalnya seperti Bank dan kantor pos.
- 2) Disc parking . Dengan sistem ini pemilik kendaraan diminta untuk memperagakan kartu atau disc yang memperlihatkan waktu kedatangan kendaraan pada ruang parkir.
- 3) Parkir meter
Terdiri atas jam pengukur waktu, dimana jam berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemarkir membeli

waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pembatasan waktu, sekaligus mengumpulkan uang pula.

a. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan / *off street parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu :

1) Pelataran parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena itu di pusat kota seharusnya jarang terdapat peralatan parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, dimana masalah keuntungan ekonomi dari parkir bukan lagi merupakan suatu hal yang penting.

2) Gedung parkir bertingkat

Saat ini bentuk yang banyak dipakai adalah gedung parkir bertingkat, dengan jumlah lantai yang optimal 5, serta kapasitas sekitar 500 sampai 700 mobil. Terdapat dua alternatif biaya parkir yang akan diterima oleh pemakai kendaraan, tergantung pada pihak pengelola parkir , yaitu pihak pemerintah setempat menerapkan biaya nominal atau pemerintah setempat menyerahkan pada pihak operator komersial yang menggunakan biaya struktural. Biasanya pemerintah lokal mengatasi defisit parkir di luar jalan tadi dengan Dana Pajak (*Rate Fund*) atau dari surplus parkir meter. Berbeda dengan pihak swasta yang terlibat dalam properti, pihak swasta yang terlibat dalam bisnis perparkiran ini tidak menerima subsidi dari pemerintah sehingga tidak ada cara lain untuk tetap dapat berbisnis di bidang ini dan mendapatkan profit. Hal inilah yang perlu mendapatkan pengawasan

dari pemerintah dalam pelaksanaannya, sebab penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan akan menerapkan tarif yang lebih tinggi dari tarif yang seharusnya. Hal ini tentu akan merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir dan mengurangi kenyamanan dalam penggunaannya.

METODE

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Silalahi (2009 ; 28) menyatakan bahwa penelitian Deskriptif menyajikan satu gambar yang terperinci tentang suatu situasi, setting sosial, atau hubungan. Pendekatan kualitatif berdasarkan pendapat Bogdan & Taylor dalam Prastowo (2012; 12) yang mengartikan dan memahami metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Satori dan Komariah (2012 ; 22) Mendefinisikan Penelitian Kualitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang mengungkap situasi sosial tertentu dengan mendeskripsikan kenyataan secara benar, dibentuk oleh kata – kata berdasarkan teknik pengumpulan dan analisis data yang relevan yang diperoleh dari situasi yang alamiah. Makna yang terkandung dalam pendekatan kualitatif ini ditunjukkan melalui implementasi di lapangan dengan melakukan pengamatan terhadap suatu gejala, baik pengamatan langsung melalui informasi maupun dengan mempelajari data-data untuk dapat menjawab pertanyaan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Komunikasi yaitu penyampaian informasi dari pembuat kebijakan kepada aparat pelaksana kebijakan serta konsistensi informasi yang disampaikan. Indikatornya

Sosialisasi dan Konsistensi. Hasil wawancara membuktikan Kebijakan pemasangan PIN Bebas Parkir bagi PNS di Kota Palu sudah di komunikasikan dengan baik, hal ini terbukti bahwa kebijakan tersebut telah sosialisasikan kepada semua pihak yang terkait, baik kepada PNS sebagai objek kebijakan maupun juru parkir sebagai pihak yang bertanggungjawab untuk tidak memunggut parkir bagi kendaraan PNS yang parkir di areal parkir yang ada di Kota Palu.

Sumberdaya. Yaitu ketersediaan sumberdaya dalam melaksanakan sebuah kebijakan merupakan salah satu faktor yang harus selalu diperhatikan. Sumber daya yang dimaksud adalah staf yang cukup, informasi dan kewenangan, serta sarana dan prasarana. Indikatornya adalah Sumber Daya Manusia dan Sarana Prasarana. Hasil wawancara menunjukkan bahwa Kebijakan pemasangan PIN bebas parkir bagi PNS dari aspek sumber daya manusia sudah memadai, karena para pegawai negeri sipil yang menjadi objek kebijakan PIN Bebas Parkir melihat banyaknya pegawai dinas perhubungan yang menjadi tenaga pelaksana dan pengawas kebijakan tersebut. Hal ini juga menunjukkan bahwa sumber daya manusia di Dinas Perhubungan menurut pandangan para pegawai sudah memadai untuk melakukan pengawasan kebijakan tersebut.

Disposisi. Yaitu sikap dan komitmen Dinas Perhubungan dan Komunikasi dan Informasi Kota Palu dalam menjalankan pengawasan terhadap jalannya kebijakan sehingga dapat terlaksana dengan baik. Indikatornya adalah Komitmen dan Tanggungjawab.

Hasil wawancara tersebut, menunjukkan bahwa Kebijakan pemasangan PIN bebas parkir bagi PNS dari aspek desposisi pelaksanaan masih belum baik, karena dalam pandangan pegawai negeri sipil, baik dinas perhubungan maupun juru parkir yang sudah sama - sama sebagai pelaksana kebijakan masih belum memiliki komitmen dan menaati aturan yang sedang mereka jalankan.

Struktur Birokrasi. Yaitu struktur Dinas Perhubungan dan Komunikasi dan Informasi Kota Palu serta penggunaan prosedur operasi yang standar dalam proses implementasi kebijakan. Indikatornya adalah Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Pengawasan.

Hasil wawancara tersebut, membuktikan Kebijakan pemasangan PIN Bebas Parkir bagi PNS di Kota Palu dari aspek struktur birokrasi belum baik, walaupun sudah terlaksana dengan tahapan – tahapan yang ada, namun belum memiliki standar operasional prosedur yang baku, yang digunakan sebagai dasar pelaksanaan dan pengawasan. Hal ini menunjukkan bahwa Dinas perhubungan dalam melaksanakan kebijakan pemasangan PIN bebas parkir hanya menjalankan sesuai dengan alur yang biasa.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan terhadap fokus permasalahan dalam penelitian ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut, bahwa *Implementasi Kebijakan Pemasangan Personal Identifikasi Number Bebas Parkir Pada Kendaraan Pegawai Negeri Sipil Di Kota Palu belum Optimal*, ini dapat dilihat dari aspek sumber daya yang mana masih ada juru parkir yang melakukan penarikan pungutan parkir terhadap PNS yang kendaraannya sudah terpasang PIN Bebas Parkir, sementara dari aspek disposisi masih belum komitmen dalam melakukan penindakan kepada juru parkir yang melakukan pelanggaran memungut uang parkir dari PNS yang memiliki PIN Bebas Parkir, kemudian dari aspek Struktur birokrasi belum memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP).

Rekomendasi

Disarankan kepada pemerintah Kota Palu agar memperhatikan:

1. Perlunya penambahan personil pengawasan juru parkir.
2. Perlunya penegasan aturan kepada juru parkir.
3. Perlunya pembenahan standar operasional prosedur kebijakan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Banyak pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan dalam penyusunan artikel ini, untuk itu maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada Dr. Nawawi Natsir, M.Si dan Dr. Intam Kurnia, M.Si. yang telah rela meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyelesaian artikel ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Akib,H & Tarigan,A. 2008. Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan. Makassar Sulawesi Selatan (*Tanpa Nama Jurnal : 1*)
- Fadly. M. 2008. Analisis Implementasi Kebijakan Perparkiran terhadap kualitas Pelayanan kepada Masyarakat Kota Palu. *Tesis*. MAP. Untad
- Fermana, Surya. 2009. *Kebijakan Publik, Sebuah Tinjauan Filosofis*. Ar-Ruzz Media. Yogyakarta.
- Imansah. Ade, 2009. Optimalisasi Retribusi Parkir di Kecamatan Luwuk Kabupaten Banggai. *Tesis*. MAP. Untad.
- Indiahono. Dwiyanto. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Gava Media. Yogyakarta.
- Islamy. M. Irfan. 2007. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, Bumi Aksara. Jakarta.
- Nugroho, Riant. 2008. *Public Policy*. Alex Media Komputindo. Jakarta.

- Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 2003 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- Peraturan Walikota Palu Nomor 551.11/3810/Phbki Tanggal 17 Desember 2013 tentang Penyesuaian Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.
- Prastowo, Andi. 2012. Metode Penelitian Kualitatif (Dalam Perspektif Rancangan Penelitian. Ar-Ruzz Media. Yogyakarta.
- Purwanto, Erwan Agus dan Sulistyastuti, Dyah Ratih. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Gava Media. Yogyakarta.
- Pusdiklat, 2005. Konsep Perparkiran dalam Sistem Transportasi Indonesia. Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Jakarta
- Santosa. Panji, 2009. *Administrasi Publik (Teori & Aplikasi Good Governace)*. Refika Aditama. Bandung
- Satori dan Komariah. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Alfabeta. Bandung.
- Silalahi. Uber. 2009. *Metode Penenlitian Sosial*, Rafika Aditama. Bandung.
- Sugiyono, 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Alpha Betha. Bandung.
- Sugiyono,, 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alpha Betha. Bandung.
- Suharto, Edi. 2008. *Kebijakan Sosial sebagai Kebijakan Publik*, Alfabeta. Bandung.
- Tamin, Ofyar Z. 2003. *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal dan Aplikasi*. Erlangga. Jakarta
- Wahab, S.A 2012. *Analisis Kebijakan ; dari Formulasi Ke Penyusunan Model – Model Implementasi Kebijakan Publik*. Bumi Aksara. Jakarta
- Wahab, S.A. 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. UMM Press. Malang
- Wibawa. Samudra.1994. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Rajawali Press. Jakarta.
- Zulkifli. M. 2011. Implementasi Kebijakan Parkir Di Tepi Jalan Umum Di Kota Yogyakarta. *Tesis*. Magister Ilmu Kebijakan. UGM. Yogyakarta