



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar Unand.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin Unand.

**IMPELMENTASI PERDA NO.2 DAN NO.4 TAHUN 2004 TENTANG
PERPARKIRAN DI KOTA BUKITTINGGI ANALISIS:UPAYA
PEMERINTAH KOTA BUKITTINGGI DALAM MENINGKATKAN
PAD**

SKRIPSI



**ARTISIL
06193044**

**JURUSAN ILMU POLITIK
FALULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLTIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG 2011**

ABSTRAK

Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang Perparkiran Di Kota Bukittinggi Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi Dalam Meningkatkan PAD. Artisil (06 193 044), Jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas. Pembimbing I Drs.Rusdi Lubis, Msi, Pembimbing II Roni Ekha Putera, S.IP. M.PA. 101 hal, 17 referensi.

Pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi yang kurang bagus sangat berpengaruh besar pada realisasi retribusi parkir kota Bukittinggi. Penerimaan pada sektor retribusi dapat dikatakan cukup efektif hal ini terlihat dari tercapainya target-target yang telah ditetapkan dengan melihat perbandingan besaran realisasi. Namun yang terjadi permasalahan besaran target yang ditetapkan tiap tahunnya cenderung mengalami penurunan. Tentunya dengan menurunnya penetapan target maka tingkat keterpengaruh terhadap PAD juga akan berkurang. Hal ini disebabkan karena kurang efektifnya pemerintah mengelola perparkiran di kota Bukittinggi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Proses pengumpulan data dilakukan di kota Bukittinggi khususnya di DPRD, Dinas Perhubungan, DPKAD dengan menggunakan teknik wawancara, dokumentasi dan observasi. Pemilihan informan dilakukan dengan teknik *purposive sampling* untuk informan primer sedangkan untuk informan biasa peneliti memakai *teknik aksidental*. Sedangkan analisis data dilakukan secara *etik* dan *emik*.

Implementasi Perda No.2 dan No.4 tahun 2004 tentang perparkiran di kota Bukittinggi belum cukup baik. Hal ini terlihat dari pengelolaan perparkiran yang belum baik seperti banyaknya petugas parkir yang tidak resmi, kurangnya lokasi perparkiran, tarif parkir yang tidak tetap sehingga sasaran penyelenggaraan parkir tidak tercapai. Pada umumnya petugas parkir di Bukittinggi tidak memiliki tanda pengenal petugas parkir. Selain itu seringkali terjadi kemacetan ini diakibatkan karena kendaraan parkir di badan-badan jalan karena kurangnya lokasi perparkiran di kota Bukittinggi. Tarif parkir yang tidak tetap menyebabkan masyarakat kecewa akan pelaksanaan perparkiran di kota ini. Masyarakat sering ditipu oleh petugas-petugas parkir yang memungut biaya parkir lebih dari yang ditetapkan pemerintah. Dari faktor-faktor di atas menyebabkan sasaran penyelenggaraan parkir belum tercapai dengan baik sehingga implementasi perda perparkiran belum baik.

Kata Kunci : *Implementasi, Peraturan Daerah, PAD.*

ABSTRACT

ARTISIL (06193044) Department of political science. Faculty of Social and Politics Sciences, Andalas University. "Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang Perparkiran Di Kota Bukittinggi Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi Dalam Meningkatkan PAD". Pembimbing I Drs.Rusdi Lubis, Msi, and Advisor II Roni Eka Putra, S.IP, M.P.A. This thesis consist of 101 pages, 17 references.

Management of parking in Bukittinggi is less than and have big influence on the realization of Bukittinggi city parking retribution. Entrance in the sector retribution was so effective it can be seen from the achievement of targets set by looking at the ratio of the amount realized. But scale problems targets set each year tends to decrease. Absolutely, with the decrease of targeting the level influence to PAD will also be reduced. This is reason were not effective government to manage parking in Bukittinggi. This research used a qualitative approach to the type of descriptive research. The process of data collection is done in Bukittinggi, especially in parliament, Transport Department, DPKAD using interviewing techniques, documentation and observation. Selection of informants conducted with a purposive sampling technique for the primary informant to informant while researchers used a technique commonly accidental. While the data analysis carried out ethically and emic.

Implementation of Bukittinggi local government regulation No.2 and No.4 of 2004 regarding parking in Bukittinggi is not good enough. This can be seen from the parking management is not good as many unofficial parking attendants, lack of parking location, parking rates are not fixed while makes impact to the target ang parking operation is not achieved. In general, the parking attendant in Bukittinggi has no parking attendant identification. Besides these frequent traffic jams caused by vehicles parking on the road agencies of parking locations in the Bukittinggi city. Parking rates are not stabile will cause the execution of disappointed people parking in this city. People often stealth by parking officers who collect the parking fee is more than that set by the government. From the factors wherefor the target organization of parking has not been achieved while the implementation of parking regulations unless practice.

Keyword : Implementation, Local Region Regulation, PAD.

KATA PENGANTAR



Sembah sujudku serta puji dan syukurku kehadiran Allah SWT atas segala berkah dan rahmatNya menerima doa-doaku, harapanku untuk dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan target yang telah direncanakan. Kemudian shalawat dan salam untuk Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa umatnya tetap di jalan yang telah di ridhoi oleh Allah SWT.

Rasa syukur tak terkira, penulis mampu menyelesaikan penelitian dan penulisan skripsi yang berjudul **"Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang Perparkiran di Kota Bukittinggi. Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD"**. Kewajiban untuk menyelesaikan skripsi ini menjadi pelengkap dalam masa studi perkuliahan, yang sangat membutuhkan konsentrasi dan keikhlasan untuk selalu melakukan yang terbaik.

Penulis menyadari, skripsi yang sederhana ini mungkin tidak selesai tanpa adanya bantuan dari banyak pihak, dan pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak **Roni Ekha Putra S.IP, M.PA** selaku Pembimbing II yang telah memberikan petunjuk, nasehat dan bimbingan dari awal proposal penelitian, penelitian hingga penulisan skripsi.
2. Bapak **Drs. Rusdi Lubis, M.Si** selaku Pembimbing I yang telah memberikan arahan dan masukan-masukannya dalam skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
3. Bapak **Drs. Syaiful, MS** sebagai Ketua Jurusan Ilmu Politik FISIP Universitas Andalas.
4. Seluruh tim penguji : Bapak **Asrinaldi, S.Sos, M.Si**, Ibu **Tengku Rika Valentina, S.IP, MA.** dan Ibu **Desna Aromatica S.IP M.AP.**

5. Segenap staf pengajar, karyawan FISIP UNAND yang telah memberikan Ilmu yang dapat penulis aplikasikan dalam melakukan sebuah penelitian sosial sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.
6. Terima kasih untuk **Ni Sil** yang selalu siap sedia membantu di jurusan ilmu politik, dan juga untuk **Ni Lis** yang banyak membantu urusan administrasi di dekanat.
7. Seluruh rekan-rekan senasib dan seperjuangan mahasiswa Jurusan Ilmu Politik angkatan 2006, dan semua pihak yang telah ikut memberikan dorongan demi penyelesaian skripsi ini

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan atas semua itu dari banyak kesempatan penulis menerima saran dan support untuk selalu memberikan perubahan ke arah yang lebih baik. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi kita semua, terutama bagi penulis sendiri.

Padang, 26 April 2011

ARTISIL
06193044

UNTUK KEDJAJAAN BANGSA

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	7
1.3. Tujuan Penelitian.....	8
1.4. Signifikansi Penelitian.....	8
BAB II KERANGKA TEORI	9
2.1. Tinjauan Kepustakaan.....	9
2.1.1. Penelitian Terdahulu yang Relevan.....	9
2.1.2. Teori dan Kepustakaan Konseptual.....	14
2.1.2.1. Kebijakan Publik.....	14
2.1.2.2. Implementasi Kebijakan Publik.....	18
2.1.2.3. Pendapatan Asli Daerah.....	23
2.1.2.4. Retribusi Parkir.....	27
2.1.2.4.1. Pengertian Retribusi parkir.....	27
2.1.2.4.2. Sasaran Penyelenggaraan Parkir.....	28
2.1.2.4.3. Karakteristik Parkir.....	29
2.1.2.4.4. Jenis Parkir Kendaraan.....	29
2.1.2.4.5. Permasalahan Parkir.....	30
2.1.2.4.6. Konsep Dasar Penanganan Masalah Parkir ...	31
2.1.2.4.7. Satuan Ruang Parkir (SRP).....	33
2.2. Skema Pemikiran dalam Penelitian.....	37
BAB III METODE PENELITIAN	38
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian.....	38
3.2. Lokasi Penelitian.....	39
3.3. Peranan Peneliti.....	39
3.4. Teknik Pemilihan Informan.....	44
3.5. Unit Analisis.....	47
3.6. Teknik Pengumpulan Data.....	47
3.7. Teknik Pengujian Keabsahan Data.....	50
3.8. Analisis Data.....	51
3.9. Rancangan Struktur Penulisan.....	52

BAB IV DESKRIPSI LOKASI	55
BAB V TEMUAN DAN HASIL	58
5.1. Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi	59
5.1.1. Isi kebijakan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran.....	60
5.1.2. Konteks Implementasi dari Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004	75
5.2. Faktor-faktor penyebab turunnya target retribusi perparkiran	80
5.3. Pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi.....	87
5.4. Upaya Pemerintah dalam meningkatkan target retribusi parkir.....	91
BAB VI PENUTUP	99
5.1. Kesimpulan	99
5.2. Saran	102

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Tarif Parkir di Kota Bukittinggi	3
Tabel 1.2	Target Retribusi Perparkiran Kota Bukittinggi	4
Tabel 1.3	Realisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Bukittinggi dari Retribusi Parkir Tahun 2007 s/d 2009	5
Tabel 1.4	Realisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Bukittinggi Tahun 2007 s/d 2009	6
Tabel 2.1	Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian sekarang	14
Tabel 2.2	Proses Kebijakan Publik	17
Tabel 2.3	Kebutuhan Ruang Parkir yang Bersifat Tetap	31
Tabel 2.4	Kebutuhan Parkir yang Bersifat Sementara	32
Tabel 2.5	Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan	35
Tabel 2.6	Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)	35
Tabel 3.1	Informan Kunci	46
Tabel 3.2	Informan Biasa Petugas Parkir	46
Tabel 3.2	Daftar Informan Biasa Masyarakat Asli Kota Bukittinggi	46
Tabel 3.3	Daftar Informan Biasa Masyarakat Pengunjung Kota Bukittinggi	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap daerah diberi kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Pemberian wewenang yang luas kepada daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Di samping itu melalui otonomi luas daerah diharapkan mampu meningkatkan daya saing dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan serta potensi dan keanekaragaman daerah dalam sistem NKRI¹.

Salah satu ukuran kemampuan daerah untuk melaksanakan otonomi adalah dengan melihat besarnya nilai Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dicapai oleh daerah tersebut. PAD yang paling berpotensi meningkatkan pendapatan daerah adalah yang bersumber dari hasil pajak dan retribusi daerah². Sistem perpajakan dan retribusi dalam suatu daerah harus mencerminkan tujuan ekonomi politik dan sosial dari pemerintahannya. Dalam otonomi daerah, pelaksanaan otonomi yang baik akan berpengaruh pada peningkatan PAD, sebaliknya pelaksanaan otonomi secara tidak baik juga akan berpengaruh pada penurunan PAD. Untuk itu pemerintah daerah diharapkan untuk dapat lebih menggali sumber-sumber

¹ Undang- Undang No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.

² Suhadak dan Trilaksono Nugroho, *Paradigma Baru Pengelolaan Keuangan Daerah dalam Penyusunan APBD di Era Otonomi*, Jawa Timur: Bayumedia Publishing dan Lembaga Penerbitan dan Dokumentasi FIA UNIBRAW, 2007, hlm. 123.

keuangan khususnya untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pemerintah dan pembangunan di daerahnya melalui PAD.

Setiap daerah di Indonesia dituntut untuk melaksanakan otonomi daerah sebaik-baiknya dengan memanfaatkan segala potensi yang ada termasuk kota Bukittinggi. Kota Bukittinggi merupakan salah satu kota dagang dan kota wisata terbesar di Sumatera Barat, yang terletak pada posisi silang yang sangat strategis memiliki sumber daya yang dapat meningkatkan PAD. Untuk itu pemerintah daerah kota Bukittinggi dituntut untuk melaksanakan otonomi sebaik-baiknya dengan memanfaatkan segala potensi yang dimiliki. Karena keberhasilan otonomi daerah tergantung kepada Pemerintah Daerah yaitu DPRD, Kepala Daerah dan Perangkat Daerah³. Namun kenyataannya, Pemerintah Kota Bukittinggi kurang efektif dalam melaksanakan otonomi salah satunya dalam pengelolaan perparkirannya. Padahal retribusi parkir merupakan salah satu sumber pemasukan yang penting bagi kota Bukittinggi sesuai Peraturan Daerah Kota Bukittinggi Nomor 2 tahun 2004 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir. Jika pemerintah daerah mampu mengelola perparkiran dengan baik akan menambah pendapatan asli daerah.

Berdasarkan pengamatan langsung ke lapangan, peneliti melihat pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi belum baik, areal perparkirannya masih kurang teratur. Hal ini disebabkan karena tidak tersedianya lokasi

³ Prof. Drs. HAW. Widjaja, *Penyelenggaraan Otonomi di Indonesia dalam Rangka Sosialisasi UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada. 2008. hlm. 23.

perparkiran yang memang disiapkan. Seperti di sekitar kawasan Terminal Aur Kuning, sistem perparkiran yang digunakan hanya bagian pinggir dari jalan sehingga menambah sempit badan jalan yang memicu terjadi kemacetan.

Permasalahan selanjutnya adalah tarif parkir di kota Bukittinggi tidak tetap. Meskipun tarif parkir telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah, namun di lapangan pemungutan bisa saja berkisar antara Rp 2.000,00 hingga Rp 5.000,00 untuk satu unit kendaraan⁴. Tarif parkir di kota Bukittinggi dapat dilihat pada tabel 1.1 di bawah ini :

Tabel 1.1
Tarif Parkir di kota Bukittinggi

No.	Jenis Kendaraan	Tarif parkir
1	Kendaraan roda dua	Rp 500
2	Kendaraan roda empat	Rp 1.000
3	Mobil Box dan Truk	Rp 2.000
4	Parkir progresif	Rp 1.250

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi Tahun 2009

Setelah melakukan observasi, peneliti mendapatkan data bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor pungutan parkir di sejumlah titik parkir di kota Bukittinggi baru terealisasi 38,3 persen dari target yang ditentukan kurang lebih Rp 505.000.000,00. Tetapi seharusnya retribusi parkir hingga bulan Mei 2009 sudah terealisasi sekitar 41,5 persen. Tidak mencapainya angka 41,5 persen itu, karena ada dua lokasi titik parkir yang tidak lagi aktif dalam pemasukan PAD kota. Kedua lokasi itu yakni, di Jl. Cindua Mato tepatnya berlokasi di depan Kantor Dinas Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah (DPKAD) dan Kantor Komisi Pemilihan Umum Daerah (KPU), dan eks Kantor Kelurahan Aur Kuning. Alasan tidak lagi aktif di lokasi Jl. Cindua Mato lantaran lokasi parkir itu

⁴ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No 2 tahun 2004 tentang Retribusi pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, hlm .4.

dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan dinas DPKAD dan KPUD. Sedangkan di lokasi parkir eks Kantor Kelurahan Aur Kuning karena lokasi itu tidak lagi dipakai sebagai lokasi parkir. Dua lokasi tersebut nantinya akan dihilangkan sebagai penarik PAD di sektor pungutan parkir tahun 2010 mendatang⁵. Pada tabel di bawah ini, dapat dilihat target retribusi perparkiran di lima titik lokasi perparkiran kota Bukittinggi :

Tabel 1.2
Target Retribusi Perparkiran Kota Bukittinggi

No.	Lokasi Parkir	Target / tahun
1.	Taman Parkir	
	Depan pertokoan Pasar Atas	Rp 66.000.000
	Depan bioskop Gloria	Rp 93.000.000
2.	Kawasan Pasar Atas	
	Ex asesoris Pasar Atas	Rp 5.000.000
	Depan Toko maju	Rp 3.000.000
	Jl. Ahmad Yani	Rp 124.000.000
	Bank Nas sampai Limpapeh	Rp 20.000.000
	JL. A Karim	Rp 4.000.000
	Simpang Yarsi	Rp 17.000.000
	Depan Niagara	Rp 10.000.000
	Jl. Imam Bonjol	Rp 41.000.000
	Jl. Minangkabau	Rp 15.000.000
3.	Kawasan Pasar Bawah	
	Jl. Perintis BI Dona	Rp 20.000.000
	Jl Djamil Djambek	Rp 5.000.000
	Jl. Perintis Kemerdekaan sampai BNI	Rp 6.000.000
	JL perintis Roda Dua Pasar Bawah	Rp 10.000.000
	Ex Kantor Kehutanan	Rp 6.000.000
4.	Kawasan Terminal Aur Kuning	
	Jl Diponegoro	Rp 12.000.000
	Simpang Parak Kubang	Rp 11.000.000
	Jasa Buah	Rp 6.000.000
5.	Kawasan wisata	
	RSAM	Rp 13.000.000
	Panorama	Rp 6.000.000
	TM-SBK	Rp 6.000.000
	Benteng Fort De Kock	Rp 6.000.000

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi tahun 2009

⁵ Wawancara dengan Bendahara Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, Kantor Dinas Perhubungan, Bukittinggi, 12 Januari 2010, pukul 12.15 wib.

Dari beberapa titik lokasi parkir yang telah terbagi itu namun masing-masingnya baru merealisasikan PAD dari sektor pungutan parkir kurang dari 40 persen⁶, jumlah pungutan tersebut masih minim karena tidak tercapainya target yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan karena kurang efektifnya pemerintah dalam mengelola perpajakan di kota Bukittinggi. Perencanaan pembuatan panitia khusus parkir sampai saat ini belum juga dibentuk. Sehingga manajemen perpajakan kota Bukittinggi semakin kacau. Jika retribusi parkir dapat dimaksimalkan tentunya akan menjadi tambahan pendapatan asli daerah kota Bukittinggi⁷. Kurang efektifnya pengelolaan perpajakan di kota Bukittinggi berpengaruh besar pada realisasi retribusi parkir tiap tahunnya. Realisasi retribusi parkir dapat kita lihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 1.3
Realisasi PAD Kota Bukittinggi dari Retribusi Parkir
Tahun 2007 s/d 2009

Tahun		Retribusi Parkir
2007	Target	375,215,000
	Realisasi	371,772,000
	%	99,08
2008	Target	397,470,000
	Realisasi	362,404,800
	%	91,18
2009	Target	396.970.000
	Realisasi	335.136.500
	%	84,42

Sumber : DPKAD Kota Bukittinggi Tahun 2009

Dari tabel di atas, dapat dilihat retribusi parkir tiap tahunnya selalu tidak mencapai target yang telah ditentukan bahkan selalu mengalami penurunan tiap

⁶ Wawancara dengan Kepala Seksi Pendataan dan Penataran, DPKAD kota Bukittinggi, Kamis, 17 Juni 2010, pukul 10.30 wib.

⁷ *Ibid*

tahunnya. Hal ini juga berpengaruh pada PAD kota Bukittinggi, karena retribusi perparkiran merupakan salah satu pendapatan daerah yang berpengaruh pada pendapatan asli daerah kota Bukittinggi. PAD kota Bukittinggi juga mengalami penurunan pada tahun 2009 ketika retribusi parkir mengalami penurunan drastis pada tahun 2009, seperti yang terlihat pada tabel PAD di bawah ini :

Tabel 1.4
Realisasi PAD Kota Bukittinggi Tahun 2007 s/d 2009

Tahun		Jenis Penerimaan				
		Pajak	Retribusi	Bagian laba atas penyertaan modal pada PMD/BUMD	Lain-lain pendapatan asli yang sah	Jumlah
2007	Target	6.703.646.600	12.194.268.560	1.030.000.000	6.291.123.479	26.219.038.639
	Realisasi	7.266.484.541	9.315.446.320	794.879.970	10.475.044.005	27.851.854.836
	%	108.40	76.39	77.17	166.51	106.23
2008	Target	7.648.500.000	10.382.977.000	1.040.807.041	8.618.327.627	27.690.611.668
	Realisasi	8.690.766.267	9.845.663.691	1.084.306.177	14.928.121.698	34.548.857.833
	%	113.63	94.83	104.18	173.21	124.77
2009	Target	9.957.740.000	12.984.141.371	1.374.582.277	9.419.084.000	33.735.547.657
	Realisasi	10.209.597.439	10.022.831.255	1.374.582.277	16.982.780.321,5	38.589.791.292
	%	102,5	77,2	100	180	114

Sumber : DPKAD Kota Bukittinggi Tahun 2009

Dengan melihat pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi yang belum efektif yang berpengaruh besar pada penurunan pendapatan asli daerah kota Bukittinggi, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang "Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi. Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD".

1.2 Rumusan Masalah

Pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi yang kurang bagus sangat berpengaruh besar pada realisasi retribusi parkir kota Bukittinggi. Penerimaan pada sektor retribusi dapat dikatakan cukup efektif. Hal ini terlihat dari tercapainya target-target yang telah ditetapkan dengan melihat perbandingan besaran realisasi. Namun yang terjadi permasalahan besaran target yang ditetapkan tiap tahunnya cenderung mengalami penurunan. Tentunya dengan menurunnya penetapan target maka tingkat keterpengaruhan terhadap PAD juga akan berkurang. Hal ini disebabkan karena kurang efektifnya pemerintah mengelola perparkiran di kota Bukittinggi.

Dari asumsi di atas, permasalahan yang diteliti secara rinci adalah :

1. Mengapa target pencapaian sektor perparkiran menurun?
2. Bagaimana pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi?
3. Apa upaya Pemerintah Kota Bukittinggi dalam pencapaian target sektor perparkiran?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk menjelaskan penyebab target pencapaian sektor perparkiran menurun.
2. Untuk mendeskripsikan pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi.
3. Untuk menjelaskan upaya pemerintah kota Bukittinggi dalam pencapaian target sektor perparkiran.

1.4 Signifikansi Penelitian

Adapun signifikansi dalam penelitian ini adalah :

1. Secara akademis, penelitian ini dapat dijadikan referensi dan kontribusi bagi perkembangan khasanah ilmu politik yang membahas tentang kebijakan publik dan menambah bahan bacaan bagi peneliti yang ingin meneliti lebih dalam mengenai hal-hal yang berkaitan dengan kebijakan publik.
2. Manfaat sosial, penelitian ini diharapkan memberi manfaat kepada seluruh masyarakat dan pihak swasta dengan adanya partisipasi dari mereka dalam kewajiban membayar retribusi sehingga akan menunjang terhadap proses pembangunan.

BAB II

KERANGKA TEORI

Fenomena kebijakan publik sudah menjadi fenomena umum di kalangan masyarakat. Suatu kebijakan publik hendaknya berisi tujuan dan nilai-nilai sosial yang ada dalam masyarakat. Ini berarti kebijakan publik tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai sosial yang ada dalam masyarakat tersebut. Ketika kebijakan publik berisi nilai-nilai yang bertentangan dengan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat maka kebijakan publik tersebut akan mendapat resistensi ketika diimplementasikan. Sebaliknya, suatu kebijakan publik harus mampu mengakomodasi nilai-nilai sosial yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

Tujuan utama penelitian ini ingin mengkaji masalah kebijakan publik, khususnya Implementasi Perda Nomor 2 dan Nomor 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi. Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD. Untuk itu dibutuhkan rujukan dari berbagai sumber yang ada untuk melihat keterkaitan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilaksanakan.

2.1 Tinjauan Kepustakaan

2.1.1 Penelitian Terdahulu yang Relevan

Pertama, penelitian yang dilakukan Elvi R. Indarta⁷ dengan judul Implementasi Kebijakan Perda No. 22 Tahun 2004 tentang Pengelolaan dan Retribusi Pasar dalam Upaya Peningkatan PAD Kota Bukittinggi menerangkan bahwa penerimaan dari retribusi pasar merupakan salah satu bentuk sumbangan yang cukup besar bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) kota Bukittinggi, walaupun dari tahun ke tahunnya mengalami fluktuasi.

Hasil penelitian ini, dari variabel isi kebijakan, ada beberapa indikator yang berpengaruh dalam Implementasi Perda Nomor 22/2004 ini, yaitu: (1) kepentingan utama yang diprioritaskan di sini adalah para pedagang sebagai objek kebijakan; (2) tipe manfaat yang dirasakan masih terjadi pro kontra di lapangan, sehingga minimnya tingkat kesadaran akan manfaat kebijakan ini pada pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi ini; (3) derajat perubahan mengarah kepada rendahnya kepatuhan akibat keengganan subjek retribusi untuk membayar retribusi; (4) letak pengambilan keputusan yang menyebabkan minimnya wewenang kantor pengelolaan pasar; (5) pelaksanaan program adalah Kantor Pengelolaan Pasar kota Bukittinggi dengan struktur yang ditetapkan oleh Pemko Bukittinggi melalui sekretaris daerah kota Bukittinggi; 6) sumber daya yang dilibatkan terkait dengan anggaran dana terjadi surplus anggaran pada tahun 2005.

⁷ Dikutip dari Elvi R Indarta, *Implementasi Kebijakan Perda No 22 Tahun 2004 tentang pengelolaan dan retribusi pasar dalam upaya peningkatan PAD Kota Bukittinggi*. Skripsi Jurusan Ilmu Politik, tidak dipublikasikan, FISIP UNAND PADANG, 2009.

Aspek konteks kebijakan dengan indikator sebagai berikut: (1) kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat menimbulkan berbagai polemik, tarik ulur kepentingan kelompok di sini sebetulnya merugikan bagi potensi penerimaan retribusi pasar; (2) karakteristik lembaga dan penguasa terutama lembaga pelaksana kebijakan yang kurang efisien; (3) kepatuhan dan daya tanggap yang masih relatif dari objek kebijakan.

Kedua, penelitian yang dilakukan Ikhsan⁸ dengan judul Implementasi Peraturan Daerah Nomor 6 tahun 2002 tentang Pajak Parkir sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi DKI Jakarta menjelaskan tentang adanya polemik pajak parkir di DKI Jakarta. Pihak pengelola merasa terbebani serta memberatkan mereka dengan adanya pajak parkir ini, sedangkan bagi pemerintah daerah, pajak parkir ini harus dijalankan karena melihat potensi yang dimiliki dari pengelolaan parkir swasta tersebut di DKI Jakarta merupakan sumber penerimaan potensial bagi PAD dari sektor pajak. Untuk itu ditetapkan tarif pajak parkir yang maksimalnya adalah sebesar 20% (dua puluh persen), maka Pemerintah Daerah DKI Jakarta menggunakan angka maksimal tersebut untuk meningkatkan PAD. Hasil dari penelitian ini adalah untuk implementasi selama ini berlangsung baik, terlihat pada daftar analisis perkembangan rencana dan realisasi penerimaan APBD Provinsi DKI Jakarta. Kepentingan tersebut adanya kemudahan-kemudahan pada pihak pengelola parkir yang diberikan oleh Dispenda, jenis kepentingan ini adalah kepentingan saling menguntungkan.

⁸ Dikutip dari Ikhsan, *Implementasi Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2002 tentang Pajak Parkir sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi DKI Jakarta*. Skripsi Jurusan Ilmu Politik, tidak dipublikasikan, FISIP UNAND PADANG, 2009.

Dimana Dispenda menerima 20% dari total penghasilan *bruto* pengelola parkir, namun Dispenda juga tidak mengatur lebih detail tentang perparkiran. Seperti perlindungan pada konsumen pengguna jasa parkir.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Gema Bermana⁹ dengan judul Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Sektor Pariwisata di kota Bukittinggi. Penelitian ini menjelaskan bahwa sektor perparkiran ternyata belum mencerminkan kondisi idealnya sebagai salah satu kontributor terbesar PAD. Di tengah semakin berkembangnya sektor pariwisata yang tentunya juga semakin meningkatnya penggunaan parkir. Namun penetapan target realisasi retribusi parkir cenderung mengalami penurunan tiap tahunnya. Hasil dari penelitian ini adalah pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi belum optimal dalam menunjang PAD. Hal ini lebih disebabkan belum mampunya kebijakan yang telah dibuat dalam mengakomodasi pariwisata yang terus berkembang. Oleh karena itu perlu adanya sebuah resolusi berupa sebuah kebijakan yang harus dirumuskan pemerintah kota Bukittinggi sehingga data mengakomodasi potensi parkir yang terus berkembang sebagai akibat semakin berkembangnya sektor pariwisata di kota Bukittinggi.

Sedangkan penelitian ini berjudul Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perpustakaan di kota Bukittinggi, Analisis : Upaya Pemko Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD. Penelitian ini menjelaskan permasalahan perpustakaan di kota Bukittinggi dari pengelolaan perpustakaan yang belum efektif

⁹ Dikutip dari Gema Bermana, *Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Sektor Pariwisata di Kota Bukittinggi*. Skripsi Jurusan Ilmu Politik, tidak dipublikasikan, FISIP UNAND PADANG, 2009.

sampai penurunan retribusi parkir tiap tahunnya, sehingga berpengaruh besar pada pendapatan asli daerah kota Bukittinggi.

Relevansi penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian Elvi R. Indarta adalah sama-sama mengambil objek kajian tentang retribusi dalam meningkatkan PAD dalam menganalisa permasalahan penelitian. Bedanya penelitian Elvi meneliti tentang retribusi pasar. Terhadap penelitian Ikhsan relevansinya adalah sama-sama mengkaji tentang retribusi parkir dalam meningkatkan PAD kota. Bedanya penelitian Ikhsan dilakukan di kota Jakarta sedangkan penelitian ini dilakukan di kota Bukittinggi. Sedangkan terhadap penelitian Gema Bermana relevansinya adalah sama-sama mengkaji tentang retribusi perparkiran di kota Bukittinggi, bedanya penelitian Gema Bermana meneliti analisis pengelolaan retribusi parkirnya sedangkan penelitian yang peneliti lakukan meneliti bagaimana implementasi kebijakan dari perda perparkirannya.

Untuk lebih memperinci penelitian yang telah ada sebelumnya akan disajikan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 2.1
Perbedaan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Sekarang

No	Nama Peneliti dan Judul Penelitian	Teori dan Konsep	Metode	Lokasi
1	Elvi R Indarta tentang Implementasi Kebijakan Perda No. 22 tahun 2004 tentang Pengelolaan dan Retribusi pasar dalam Upaya Peningkatan PAD Kota Bukittinggi.	Model Implementasi Grindle	Kualitatif deskriptif	Bukittinggi
2	Ikhsan tentang Implementasi Peraturan Daerah No. 6 tahun 2002 tentang Pajak Parkir sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi DKI Jakarta.	Model Implementasi Goggin	Kualitatif deskriptif	Jakarta
3	Gema Bermans tentang Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Sektor Pariwisata di kota Bukittinggi.	Konsep pengelolaan Keuangan Daerah Mardiasmo	Kualitatif deskriptif	Bukittinggi
4	Artisil tentang Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang perparkiran di kota Bukittinggi, Analisis Upaya Pemko Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD	Model Implementasi Grindle	Kualitatif deskriptif	Bukittinggi

Sumber : Data Sekunder

2.1.2 Teori dan Kepustakaan Konseptual

2.1.2.1 Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang ditetapkan untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan tertentu demi kepentingan rakyat. Thomas R. Dye memberikan pengertian dasar

mengenai kebijakan publik sebagai apa yang dilakukan maupun yang tidak dilakukan oleh pemerintah¹⁰. Definisi kebijakan publik dari Tomas R. Dye tersebut mengandung makna bahwa kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah bukan organisasi swasta dan kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah¹¹.

Di sisi lain David Easton mengatakan ketika pemerintah membuat kebijakan publik, ketika itu pula pemerintah mengalokasikan nilai-nilai kepada masyarakat karena setiap kebijakan mengandung seperangkat nilai di dalamnya. James Anderson memberikan pendapat bahwa kebijakan publik sebagai kebijakan yang ditetapkan oleh badan-badan dan aparat pemerintah, dimana implikasi dari kebijakan itu adalah¹² :

1. Kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau mempunyai tindakan-tindakan pemerintah.
2. Kebijakan publik berisi tindakan-tindakan pemerintah.
3. Kebijakan publik merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah, jadi bukan merupakan maksud dari apa yang akan dilakukan.
4. Kebijakan publik yang diambil bisa bersifat positif atau bersifat negatif.

¹⁰ Drs. AG. Subarsono, M si, MA, *Analisis Kebijakan Publik (Konsep Teori dan Aplikasi)*, Jakarta: Pustaka Pelajar , 2005, hlm. 2.

¹¹ *ibid*

¹² *ibid*

5. Kebijakan pemerintah paling tidak dalam arti positif didasarkan pada peraturan perundangan yang bersifat mengikat dan memaksa mereka dan juga masyarakat.

Pengertian lain juga diungkapkan oleh Young dan Quinn, yang mengungkapkan bahwa kebijakan publik adalah¹³ :

1. Tindakan yang dibuat dan diimplementasikan oleh badan pemerintah yang memiliki kewenangan hukum, politis dan finansial untuk melakukannya.
2. Berupaya merespon masalah atau kebutuhan kongkrit yang berkembang di masyarakat.
3. Biasanya bukan sebuah kebijakan tunggal, melainkan terdiri dari beberapa pilihan tindakan atau strategi yang dibuat untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan orang banyak.
4. Pada umumnya merupakan tindakan kolektif untuk memecahkan masalah sosial.
5. Berisi sebuah pernyataan terhadap langkah-langkah atau rencana tindakan yang telah dirumuskan.

Dalam kebijakan publik terdapat dua pendekatan yaitu : analisis kebijakan dan kebijakan publik politik. Dalam analisis kebijakan lebih terfokus pada studi pembuatan keputusan (decision making) dalam penetapan kebijakan (policy formation) dengan menggunakan model-model statistik dan matematika yang canggih. Sedangkan pada kebijakan publik politik lebih menekankan pada hasil

¹³ Edi Suharto, *Analisis Kebijakan Publik*, Bandung : Alfabeta, 2005, hlm. 44.

dan *outcome* dari kebijakan publik daripada penggunaan metode statistik dengan melihat interaksi politik sebagai faktor penentu dalam berbagai bidang seperti kesehatan, pendidikan, kesejahteraan dan lingkungan¹⁴. Kebijakan publik yang terbaik adalah kebijakan yang mendorong setiap masyarakat untuk membangun daya saingnya masing-masing, dan bukan semakin menjerumuskan ke dalam pola ketergantungan¹⁵.

Tabel 2.2
Proses Kebijakan Publik

Tahap	Karakteristik
Perumusan Masalah	Memberikan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah
Forecasting (Peramalan)	Memberikan informasi mengenai konsekuensi di masa mendatang dari diterapkannya alternatif kebijakan, termasuk apabila tidak membuat kebijakan
Rekomendasi Kebijakan	Memberikan informasi mengenai manfaat bersih dari setiap alternatif, dan merekomendasikan alternatif kebijakan yang memberikan manfaat bersih paling tinggi
Monitoring Kebijakan	Memberikan informasi mengenai konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternatif kebijakan termasuk kendala-kendalanya
Evaluasi Kebijakan	Memberikan informasi mengenai kinerja atau hasil dari suatu kebijakan

Sumber : AG. Subarsono (2005:9)

Bagan di atas menjelaskan proses dalam pengambilan kebijakan publik mulai dari penyusunan agenda kebijakan, dimana suatu perumusan masalah harus memperhatikan bagaimana pandangan orang-orang terhadap suatu masalah yang kemudian akan didefinisikan untuk memobilisasi masalah tersebut agar mendapat dukungan dari berbagai pihak. Media sangat berperan dalam memobilisasi isu yang berkembang sehingga semua agenda kebijakan yang memungkinkan masalah ini membutuhkan implementasi dari hasil formulasi kebijakan yang

¹⁴ Subarsono, op.cit, hlm. 5.

¹⁵ Riant Nugroho Dwijowijoto, *Kebijakan Publik*, Jakarta: PT. Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia, 2003, hlm. 50.

diambil. Dalam implementasi kebijakan ini membutuhkan proses yang disebut operasionalisasi kebijakan yang nantinya berorientasi kepada evaluasi kebijakan sehingga didapatkan masa depan dari kebijakan yang telah diimplementasikan tersebut.

2.1.2.2 Implementasi Kebijakan

Hakekat dari implementasi merupakan rangkaian kegiatan yang terencana dan bertahap yang dilakukan oleh instansi pelaksana dengan didasarkan pada kebijakan yang telah ditetapkan oleh otoritas berwenang. Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabartier mengemukakan bahwa implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya keputusan itu mengidentifikasi masalah-masalah yang ingin dicapai dan berbagai cara untuk menstrukturkan proses implementasinya. Proses ini berlangsung setelah melalui sejumlah tahapan tertentu, biasanya diawali dengan tahapan pengesahan undang-undang kemudian output kebijakan dalam bentuk pelaksanaan keputusan oleh badan (instansi) pelaksana, dan akhirnya perbaikan-perbaikan penting terhadap undang-undang atau peraturan yang bersangkutan.

Berdasarkan pemahaman di atas konklusi dari implementasi jelas mengarah kepada pelaksanaan dari suatu keputusan yang dibuat oleh eksekutif. Tujuannya ialah untuk mengidentifikasi masalah yang terjadi sehingga tercipta rangkaian yang terstruktur dalam upaya penyelesaian masalah tersebut. Dalam

konsep implementasi ini harus digarisbawahi ada kata-kata “rangkaiannya terstruktur” yang memiliki makna bahwa dalam prosesnya implementasi pasti melibatkan berbagai komponen dan instrumen.

Untuk lebih mudah dalam memahami pengertian implementasi kebijakan Lineberry¹⁶ menspesifikasikan proses implementasi setidaknya memiliki elemen-elemen sebagai berikut :

1. Pembentukan unit organisasi baru dan staf pelaksana.
2. Penjabaran tujuan ke dalam berbagai aturan.
3. Koordinasi berbagai sumber dan pengeluaran kepada kelompok sasaran.
4. Pembagian tugas di dalam dan di antara dinas-dinas/badan pelaksana.
5. Pengalokasian sumber-sumber untuk mencapai tujuan.

Salah satu komponen utama yang ditonjolkan oleh Lineberry, yaitu pengambilan kebijakan tidaklah berakhir pada saat kebijakan itu dikemukakan atau diusulkan, tetapi merupakan kontinuitas dari pembuatan kebijakan. Dengan demikian kebijakan hanyalah merupakan sebuah awal dan belum dapat dijadikan indikator dari keberhasilan pencapaian maksud dan tujuan. Proses yang jauh lebih esensial adalah pada tataran implementasi kebijakan yang ditetapkan. Karena kebijakan tidak lebih dari suatu perkiraan (*forecasting*) akan masa depan yang masih bersifat semu, abstrak dan konseptual. Namun ketika telah masuk di dalam tahapan implementasi dan terjadi interaksi antara berbagai faktor yang

¹⁶ Fadillah Putra, *Partai Politik dan Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003. hlm. 81.

mempengaruhi kebijakan, barulah keberhasilan maupun ketidakberhasilan kebijakan akan diketahui.

Sebagaimana telah dibahas di dalam konsep implementasi kebijakan, terdapat berbagai variabel yang saling terikat, berinteraksi dan mempengaruhi antara satu dengan yang lain. Keseluruhan variabel tersebut merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan dan dapat menjadi faktor pendorong (*push factor*) maupun faktor penekan (*pull factor*). Oleh sebab itu para pengambil kebijakan (*policy maker*) hendaknya menyadari akan substansi dari berbagai faktor tersebut sebelum kebijakan diformulasikan dan diimplementasikan.

Menurut AG. Subarsono¹⁷ ada berbagai macam teori implementasi, seperti dari George C. Edwards III (1980), Merilee S. Grindle (1980), dan Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (1983), Van Meter dan Van Horn (1975), dan Cheema dan Rondinelli (1983), dan David L. Weimer dan Aidan R. Vining (1999).

Edwards memandang bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel yakni : (1) komunikasi; (2) sumber daya; (3) disposisi; dan (4) struktur birokrasi. Keempat variabel tersebut juga saling berhubungan satu sama lain. Menurut Grindle keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh 2 variabel besar yaitu isi kebijakan dan lingkungan implementasi. Sementara Van meter dan Van Horn berpendapat bahwa implementasi kebijakan berjalan lancar secara linier dari kebijakan publik, implementator dan kinerja kebijakan publik.

¹⁷ Subarsono, op.cit, hlm. 89.

Beberapa variabel yang dimasukkan sebagai variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik adalah variabel :

1. Aktivitas implementasi dan komunikasi antar organisasi.
2. Karakteristik dari agen pelaksana.
3. Kondisi ekonomi, sosial dan politik.
4. Kecenderungan dari pelaksana.

Guna pembatasan dalam penelitian ini maka peneliti memilih untuk menyajikan teori yang dianggap relevan dengan materi pembahasan dari objek yang diteliti. Hal ini bukan berarti bahwa peneliti menjustifikasi teori-teori lain tidak lagi relevan dalam perkembangan teori implementasi kebijakan publik, melainkan lebih kepada mengarahkan peneliti agar lebih fokus terhadap variabel-variabel yang dikaji melalui penelitian ini. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori Grindle. Peneliti merasa bahwa teori Grindle lebih relevan dibanding teori lain.

Teori Merilee S. Grindle

Keberhasilan implementasi menurut Merilee S. Grindle (1980) dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*)¹⁸. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut.

¹⁸ AG. Soebarsono, Op.Cit. hlm. 90-94.

Isi kebijakan, mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. Kepentingan yang terpengaruh oleh kebijakan.
2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan.
3. Derajat perubahan yang diinginkan.
4. Kedudukan pembuat kebijakan.
5. Pelaksana program.
6. Sumber daya yang dikerahkan.

Sementara itu, konteks implementasinya adalah :

1. Kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat.
2. Karakteristik lembaga dan penguasa.
3. Kepatuhan dan daya tanggap.

Model Grindle ini lebih menitikberatkan pada konteks kebijakan, khususnya yang menyangkut dengan implementor, sasaran dan arena konflik yang mungkin terjadi di antara para aktor implementasi serta kondisi-kondisi sumber daya implementasi yang diperlukan. Grindle menciptakan model implementasi sebagai kaitan antara tujuan kebijaksanaan dan hasil-hasil kegiatan pemerintah. Karena itu implementasi kebijakan membutuhkan adanya sistem pelaksanaan kebijakan dimana perangkat khusus didesain dengan harapan untuk mencapai tujuan akhir. Dengan demikian, kebijakan publik yang merupakan pernyataan tujuan, sasaran dan cara, diterjemahkan ke dalam tindakan-tindakan program untuk mencapai tujuan akhir seperti yang ditetapkan oleh kebijakan. Studi ini melihat adanya tiga dimensi analisis dalam suatu organisasi yakni tujuan, pelaksanaan tugas, dan kaitan organisasi dengan lingkungan. Menurut Grindle,

cara untuk mengukur keberhasilan suatu kebijakan yang telah diimplementasikan adalah dengan melihat konsistensi dari pelaksanaan program dan tingkat keberhasilan pencapaian tujuan.

Berdasarkan teori Grindle tersebut, maka peneliti berharap dapat menggambarkan implementasi kebijakan Pemko Bukittinggi yang tertuang dalam Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang perpajakan ini.

2.1.2.3 Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Pendapatan Asli daerah (PAD)¹⁹ adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. PAD bertujuan memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mendanai pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan potensi daerah sebagai perwujudan desentralisasi. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) setiap daerah otonom berbeda satu sama lain, baik provinsi maupun kabupaten. Dengan kondisi seperti ini maka daerah otonom dituntut kreatif mencari dan meningkatkan sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD), karena akan berpengaruh nantinya terhadap kesejahteraan masyarakat. Makanya tanggungjawab terbesarnya ada pada pejabat atau pengambil kebijakan di daerah tersebut²⁰.

¹⁹ Suhadak, *Paradigma baru Pengelolaan Keuangan Daerah dalam Penyusunan APBD di Era otonomi*, loc.cit, hlm. 122.

²⁰ Undang- Undang No 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah.

Sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri dari²¹ :

1. Hasil pajak daerah
2. Hasil retribusi daerah
3. Perusahaan daerah
4. Lain- lain PAD yang sah

Pajak daerah merupakan iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah²². Keberhasilan pembangunan daerah tidak lepas dari partisipasi semua pihak terutama warganya dalam membayar pajak daerah. Dalam pelaksanaan pembangunan, sejalan dengan azas desentralisasi pemerintah daerah yang merupakan sumber pembiayaan pemerintah daerah.

Sedangkan retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan²³. Retribusi daerah digolongkan menjadi tiga golongan yaitu : retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu. Dasar penetapan tarif pemungutan retribusi oleh pemerintah daerah untuk retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu berbeda. Retribusi jasa umum didasarkan pada kebijakan daerah dengan mempertimbangkan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat dan aspek keadilan. Retribusi jasa usaha

²¹ *Ibid.*

²² Suhadak, *Op.cit*

²³ *Ibid*, hlm. 165.

didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak, sedangkan retribusi perizinan tertentu berdasarkan pada bulan untuk menutup sebagian atau seluruh biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan²⁴.

Kewenangan daerah untuk memungut pajak dan retribusi diatur dengan UU Nomor 34 tahun 2001 yang merupakan penyempurnaan dari UU Nomor 18 tahun 1997 dan ditindaklanjuti peraturan pelaksanaannya, yaitu PP Nomor 65 tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan PP Nomor 66 tahun 2001 tentang Retribusi Daerah²⁵.

Perusahaan daerah merupakan suatu badan usaha bentukan daerah guna mengembangkan perekonomian dan menambah penghasilan daerah. Perusahaan daerah harus berdasarkan atas asas-asas ekonomi perusahaan yang sehat. Dengan perkataan lain, perusahaan daerah harus melakukan kegiatannya secara berdaya dan berhasil guna. Perusahaan daerah dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 5 tahun 1962 (LN No. 16 tahun 1962) dimana menurut ketentuan pada pasal 5 menyatakan sebagai berikut :

1. Perusahaan daerah adalah satu kesatuan produksi yang bersifat memberi jasa, menyelenggarakan kemanfaatan umum dan memupuk pendapatan.
2. Tujuan perusahaan daerah adalah turut serta melaksanakan pembangunan daerah khususnya dan pembangunan ekonomi nasional pada umumnya. Guna memenuhi kebutuhan rakyat

²⁴ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No.2 Tahun 2004 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

²⁵ Undang-Undang No. 34 tahun 2001 tentang Perubahan Undang-undang No. 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Restribusi Daerah.

dengan mengutamakan industrialisasi serta ketenagakerjaan dalam perusahaan menuju adil dan makmur.

3. Perusahaan daerah bergerak dalam lapangan yang sesuai dengan urusan rumah tangganya menurut peraturan perundangan yang mengatur pokok-pokok Pemda.
4. Cabang-cabang penting dan menguasai hajat hidup orang banyak di daerah tersebut diusahakan oleh perusahaan daerah yang seluruh modalnya merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan²⁶.

Lain-lain pendapatan daerah yang sah merupakan pelayanan kepada masyarakat sehingga kurang memperhitungkan keuntungan melainkan sekedar menutup resiko biaya administrasi yang dikeluarkan. Akan tetapi, sebenarnya dapat pula sebagai upaya Pemda untuk menghimpun dana sebagai satu sumber PAD dengan syarat tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku. Sebagai sumber pendapatan daerah yang sah dapat pula berasal dari pendapatan dinas-dinas daerah. Dalam hal ini dinas yang dibentuk Pemda sekaligus berfungsi untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat. Akan tetapi, dapat pula didayagunakan dan bertindak sebagai organ ekonomi Pemda yang memberikan masyarakat dengan kewajiban memberi imbalan memadai atas pelayanan yang diberikan. Dari imbalan atas layanan dari dinas-dinas ini dapat dijadikan satu sumber pendapatan asli daerahnya²⁷.

²⁶ Suhadak, loc.cit, hlm. 166.

²⁷ Ibid, hlm. 167-168.

Menurut Kamaludin, dalam kaitan dengan peningkatan pendapatan khususnya PAD, kebijaksanaan yang perlu ditempuh adalah dalam bentuk intensifikasi dan ekstensifikasi pemungutan sehingga diharapkan PAD akan lebih berperan. Kebijaksanaan dan usaha intensifikasi berupa peningkatan PAD dari sumber-sumber yang ada atau berjalan selama ini. Sementara itu, kebijaksanaan dan usaha ekstensifikasi dalam pemungutan ini berupa mencari dan menggali sumber-sumber pendapatan daerah yang baru dalam batas ketentuan perundang-undangan²⁸.

Implementasi kebijakan pemungutan (pajak dan retribusi) akan sukses atau gagal tergantung kepada mutu administrasi pemda dan beberapa realitas kebijakan itu diformulasikan berdasarkan sumber-sumber yang tersedia, serta semangat dan jiwa aparatnya, terutama pemimpinnya. Kualitas administrasi pemda dapat ditingkatkan dengan pembekalan melalui berbagai *training*, baik di dalam maupun di luar negeri agar lebih mampu membaca kebijakan sendiri dan menilai dampaknya terhadap perekonomian serta responsif terhadap tuntutan masyarakat²⁹.

2.1.2.4 Retribusi Parkir

2.1.2.4.1 Pengertian Retribusi Parkir

Salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah dari retribusi parkir. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Fungsi utama parkir adalah

²⁸ Ibid, hlm. 163.

²⁹ Ibid, hlm. 164.

tempat berhentinya kendaraan, tidak selamanya dijalankan, harus berhenti di suatu tempat sesuai dengan keputusan pengendaranya. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang. Retribusi parkir merupakan retribusi atas penyediaan atau pemberian jasa atau fasilitas parkir yang dinikmati oleh orang pribadi atau badan³⁰.

Dasar peraturan mengenai perparkiran adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 66 tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum. Dalam Keputusan Menteri Perhubungan tersebut diatur penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum dilakukan dengan memperhatikan :

1. Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD).
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Kelestarian lingkungan.
4. Kemudahan bagi pengguna jasa.

2.1.2.4.2 Sasaran Penyelenggaraan Parkir³¹ :

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke dalam suatu kawasan.
2. Meningkatkan pendapatan asli daerah melalui retribusi parkir.

³⁰ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No. 4 tahun 2004 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir.

³¹ Ahmad Munawar, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Jogjakarta: Beta Offset, 2004, hlm.81.

3. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya.
4. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

2.1.2.4.3 Karakteristik Parkir³² :

1. Akumulasi parkir, yaitu jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu, dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan.
2. Durasi parkir, yaitu rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat (dalam satuan menit atau jam).
3. Pergantian parkir, adalah tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang-ruang parkir untuk satu periode tertentu.
4. Indeks Parkir, adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati kendaraan parkir.

2.1.2.4.4 Jenis Parkir Kendaraan³³ :

1. Berdasarkan jenis mode angkutan.
 - a. Parkir kendaraan bermotor yang mencakup.
 1. Kendaraan roda 2.
 2. Kendaraan roda 4 (mobil penumpang).
 3. Bus/truk.

³² *ibid*

³³ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No. 4 tahun 2004, op.cit.

b. Parkir kendaraan tidak bermotor.

1. Becak.

2. Berdasarkan lokasi parkir.

a. Parkir di badan jalan.

b. Parkir di luar badan jalan baik berupa pelataran/taman atau gedung parkir.

2.1.2.4.5 Permasalahan Parkir³⁴ :

Aktivitas suatu pusat kegiatan akan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan. Aktivitas parkir ini akan menimbulkan masalah antara lain :

1. Aktivitas tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir di luar badan jalan yang tersedia, sehingga meluap ke badan jalan. Luapan parkir di badan jalan akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas.
2. Tidak tersedianya fasilitas parkir di luar badan jalan sehingga aktivitas parkir secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir.

Kedua masalah parkir tersebut secara umum terjadi pada hampir semua ruas jalan, terutama di daerah pertokoan dan perkantoran serta sekolah yang mempunyai aktivitas parkir di badan jalan cukup besar.

³⁴ Ahmad Munawar, op.cit, hlm. 83.

2.1.2.4.6 Konsep Dasar Penanganan Masalah Parkir³⁵

Dalam penanganan masalah parkir perlu dilakukan pendekatan sistematis yaitu pendekatan yang didasarkan pada dua aspek utama yaitu :

1. Kajian Terhadap Besar Permintaan Parkir

Besaran permintaan parkir pada suatu kawasan ruas jalan sangat dipengaruhi oleh pola tata guna lahan di kawasan yang bersangkutan, sehingga di dalam penanganan masalah parkir harus diikuti dengan peraturan mengenai pola tata guna lahan yang disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota yang ada. Selain itu mengingat besarnya permintaan parkir sehingga memunculkan banyaknya aktivitas parkir di ruas badan jalan, maka diharapkan adanya syarat penyediaan fasilitas parkir minimum pada pusat kegiatan yang sudah ada atau pusat kegiatan baru yang dapat dituangkan sebagai persyaratan dalam pembuatan IMB. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah mengeluarkan standar perkiraan kebutuhan ruang parkir pada berbagai kawasan, yang dapat dilihat pada tabel-tabel di bawah ini :

Tabel 2.3
Kebutuhan Ruang Parkir yang Bersifat Tetap

a. Pusat Perdagangan								
Luas Area Total (100 m ²)	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1502

b. Pusat Perkantoran							
Jumlah karyawan		1000	1250	1500	1750	2000	2500
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	235	236	237	238	239	240
	Pelayanan umum	288	289	290	291	291	293
Jumlah Karyawan		3000	4000	5000			
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	242	246	249			
	Pelayanan umum	295	298	302			

³⁵ Ibid, hlm. 85.

c. Pasar Swalayan									
Luas Area Total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	1000	1000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	1502	1050

d. Pasar									
Luas Area Total (100 m ²)	40	50	75	100	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	160	185	240	300	520	750	970	1200	2300

e. Sekolah/Perguruan Tinggi						
Jumlah Mahasiswa (orang)	3000	4000	5000	6000	7000	8000
Kebutuhan (SRP)	60	80	100	120	140	160
Jumlah Mahasiswa (orang)	9000	10000	11000	12000		
Kebutuhan (SRP)	180	200	220	240		

f. Tempat Rekreasi									
Luas Area Total (100 m ²)	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

g. Hotel dan Penginapan										
Jumlah kamar (buah)	100	150	200	250	350	400	550	550	600	
Tarif standar (S)	< 100	154	155	156	158	161	162	165	166	167
	100-150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150-200	300	450	600	798	799	800	803	804	806
	200-250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

h. Rumah Sakit									
Jumlah Tempat Tidur (buah)				50	75	100	150	200	300
Kebutuhan (SRP)				97	100	104	111	118	132
Jumlah Tempat Tidur (buah)				400	500	1000			
Kebutuhan (SRP)				146	160	230			

Sumber : Data primer

Tabel 2.4
Kebutuhan Parkir yang Bersifat Sementara

a. Bioskop							
Jumlah Tempat Duduk (buah)		300	400	500	600	700	800
Kebutuhan (SRP)		198	202	206	210	214	218
Jumlah Tempat Duduk (buah)		900	1000				
Kebutuhan (SRP)		222	227				

b. Tempat Pertandingan Olahraga					
Jumlah Tempat Duduk (buah)		4000	5000	6000	7000
Kebutuhan (SRP)		235	290	340	390
Jumlah Tempat Duduk (buah)		8000	9000	10000	15000
Kebutuhan (SRP)		440	490	540	790

Sumber : Data primer

2. Kajian Terhadap Besar Penyediaan Fasilitas Parkir

Penyediaan fasilitas parkir kendaraan di perkotaan pada prinsipnya dapat dilakukan di badan jalan dan di luar badan jalan dengan persyaratan tertentu.

1. Konsep dasar penyediaan fasilitas parkir pada badan jalan.

Guna ruas jalan suatu ruas jalan dari sisi pandang transportasi dapat dibagi dalam tiga bagian pokok yaitu :

1. Untuk keperluan pergerakan arus lalu lintas kendaraan.
2. Untuk keperluan pergerakan arus lalu lintas pejalan kaki.
3. Untuk keperluan berhenti atau parkir.

2. Konsep dasar penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan

Penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan dapat berupa :

1. Pelataran/ Taman Parkir
2. Gedung Parkir

2.1.2.4.7 Satuan Ruang Parkir (SRP)³⁶

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Dapat pula dikatakan bahwa SRP merupakan ukuran kebutuhan ruang parkir suatu kendaraan dengan nyaman dan aman dengan besaran ruang yang seefisien mungkin.

³⁶ Ibid, hlm. 89.

Dalam perancangan suatu fasilitas parkir, masukan utama adalah dimensi kendaraan dan perilaku dari pemakai kendaraan kaitannya dengan besaran satuan ruang parkir (SRP), lebar jalur gang yang diperlukan dan konfigurasi parkir.

Penentuan besarnya SRP tergantung beberapa hal :

1. Dimensi kendaraan standar
2. Ruang bebas dan lebar bukaan pintu

Dalam kaitan keamanan kendaraan terhadap benturan atau goresan dari kendaraan lain atau benda statis/bangunan (pilar, kolom atau dinding) maka diperlukan ruang bebas arah lateral dan longitudinal. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Sedangkan ukuran lebar bukaan pintu adalah merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh lebar bukaan pintu kendaraan dari karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan dari pengunjung suatu pusat kegiatan pertokoan/perbelanjaan.

Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi 3 seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 2.5
Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan/ belakang terbuka tahap awal 55 cm	<ul style="list-style-type: none"> Karyawan/pekerja kantor. Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan dan universitas. 	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran swalayan, rumah sakit, bioskop. 	II
Pintu depan terbuka penuh ditambah untuk pergerakan kursi roda	<ul style="list-style-type: none"> Orang cacat. 	III

Sumber : Data primer

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Penentuan SRP dibagi atas 3 jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 2.6
Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP) dalam m ²
1	Mobil Penumpang gol I Mobil Penumpang gol II Mobil Penumpang gol III	2,30 x 5,00 2,50 x 5,00 3,00 x 5,00
2	Bus/truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Data primer

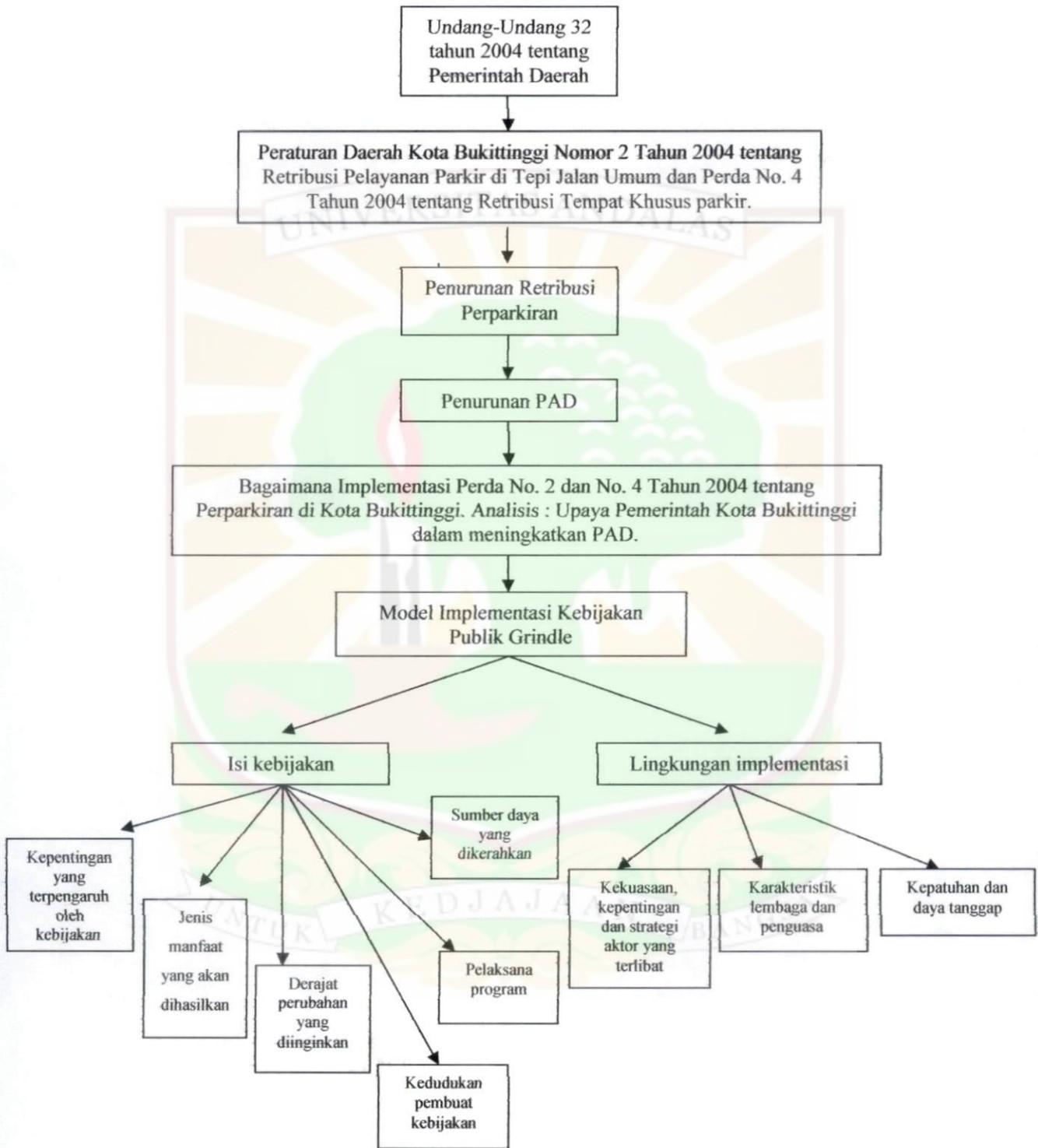
Dalam pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi terdapat dua perda yang mengaturnya yaitu Perda Nomor 2 tahun 2004 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Perda Nomor 4 tahun 2004 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir.

Beberapa kebijakan parkir yang diterapkan di kota Bukittinggi antara lain³⁷ :

- Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan/kota tarif lebih tinggi, demikian juga semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir di pusat kota/ pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.
- Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama di daerah pusat kota ataupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir di pinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di jalan yang dilakukan melalui IMB (Izin Mendirikan Bangunan).
- Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti serta pemarkir di luar tempat yang ditentukan untuk itu.

³⁷ Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No.4 tahun 2004, op.cit.

2.3 Skema Pemikiran Dalam Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Desain Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Bodgan dan Taylor, metode kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati³⁸. Untuk memperoleh data, peneliti turun ke lapangan dengan melakukan wawancara terhadap subjek penelitian. Kemudian ditambah dengan dokumentasi dan observasi sebagai pelengkap data yang diperlukan.

Desain penelitian ini adalah studi, menurut Creswell³⁹, desain penelitian dalam pendekatan kualitatif khususnya di bidang ilmu politik adalah desain studi, yaitu suatu bentuk penelitian yang mendalam tentang suatu aspek lingkungan sosial dan dapat juga terperinci tentang seseorang atau suatu unit sosial selama kurun waktu tertentu.

Sedangkan tipe penelitian yang digunakan adalah bersifat deskriptif yaitu metode yang digunakan untuk menggambarkan mengenai suatu situasi ataupun kejadian seperti apa adanya. Dengan menggunakan pendekatan deskriptif ini peneliti bisa mendeskripsikan Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tentang Perparkiran di Kota Bukittinggi.

³⁸ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif edisi revisi*, Bandung : PT. Remaja Rosdakarya, 2005. hlm. 4

³⁹ *ibid*

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di kota Bukittinggi yaitu di Kantor DPRD kota Bukittinggi, kantor Dinas Perhubungan kota Bukittinggi yaitu bagian UPTD Perparkiran dan kantor DPKAD kota Bukittinggi. Pemilihan lokasi di daerah ini didasarkan pada tempat terjadinya fenomena serta merupakan tempat yang menurut peneliti akan mempermudah didapatkannya data-data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian.

Alasan pemilihan lokasi penelitian ini karena pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi belum baik karena areal parkirnya kurang teratur, tarif parkirpun tidak pernah tetap padahal kota Bukittinggi merupakan pusat grosir terbesar di Sumatera Barat dan pada umumnya masyarakat khususnya para pedagang belanja di kota Bukittinggi. Selain itu kota Bukittinggi merupakan kota wisata di Sumatera Barat. Oleh karena itu kota Bukittinggi sering dikunjungi oleh para pedagang dan masyarakat setempat, masyarakat pendatang bahkan turis-turis mancanegara. Sehingga menimbulkan kemacetan di kota Bukittinggi yang sampai saat ini pemerintah kota Bukittinggi belum bisa menyediakan area parkir yang memadai yang bisa meningkatkan PAD Bukittinggi. Untuk itu kota Bukittinggi sangat tepat dijadikan tempat penelitian mengenai perparkiran.

3.3 Peranan Peneliti

Dalam penelitian ini, peneliti berperan murni sebagai peneliti, yang artinya peneliti berada di luar objek penelitian dan fokus pada objek dengan tetap memperhatikan aspek-aspek penting dalam proses mengumpulkan data. Peneliti adalah perencana, pelaksana pengumpulan data, analisis, penafsiran data dan

pelapor hasil penelitian pada proses penelitian ini. Oleh sebab itu, seorang peneliti harus mampu mengedepankan objektivitas yang dimilikinya, data-data yang diperoleh merupakan data yang harus ditafsirkan dan dianalisa peneliti.

Penelitian ini diawali dengan pencarian data awal sebagai dasar dari penyusunan proposal penelitian, peneliti melakukan survey awal di lokasi penelitian yaitu kota Bukittinggi. Adapun proses penelitian dan pengumpulan data dimulai pada tanggal 12 Januari s/d 12 Februari 2010, yang diawali dengan pengurusan surat izin penelitian ke Kantor Kesbangpol Linmas Bukittinggi pada tanggal 11 Januari 2010. Di sini peneliti mendapatkan 3 surat izin penelitian untuk DPRD, DPKAD dan Dinas Perhubungan kota Bukittinggi. Alhamdulillah data yang peneliti perlukan dapat peneliti peroleh secara lancar tanpa adanya kendala. Tetapi pada pertengahan Maret 2010, peneliti kembali ke kota Bukittinggi sesuai dengan permintaan Pembimbing I untuk meminta data yang lebih lengkap lagi tentang PAD kota Bukittinggi selama 5 tahun karena pada waktu survey awal, peneliti hanya meminta data PAD kota Bukittinggi pada tahun 2009 saja.

Dalam pengambilan data, peneliti terlebih dahulu berupaya memberikan penjelasan kepada informan tentang maksud dan tujuan dari penelitian yang dilakukan sehingga dengan demikian diharapkan informan tidak khawatir dalam memberikan informasi yang dibutuhkan. Dalam melakukan wawancara, peneliti berupaya menjaga agar pertemuan yang dilakukan tidak mengganggu aktifitas informan, sehingga adanya keterpaksaan dalam melakukan wawancara dapat dihindari. Kerja sama dari seluruh informan dalam hal ini juga sangat membantu dalam melakukan wawancara.

Untuk melakukan penelitian selanjutnya peneliti mulai melakukannya pada tanggal 10 Juni 2010 s/d 10 September 2010. Waktu tiga bulan ini merupakan izin yang diberikan kepada penulis berdasarkan surat keputusan Pembantu Dekan I Fisip Unand dengan No : 1232/H.16.09/PP.2010. Penelitian ini dimulai dengan melakukan urusan administrasi dengan mengajukan surat izin penelitian ke Kantor Kesbang Linmas kota Bukittinggi yang berlokasi di jalan Jenderal Soedirman, tepatnya di Bekas Kantor Walikota Bukittinggi yang lama pada hari Kamis tanggal 10 Juni 2010. Surat izin penelitian tidak dapat langsung peneliti peroleh dikarenakan pada waktu itu Kepala Kesbang Linmas kota Bukittinggi tidak berada di tempat, jadi peneliti disuruh untuk datang lagi mengambil surat izin penelitian pada hari Jumat tanggal 11 Juni 2010.

Pada hari Jumat 11 Juni 2010 pukul 10.00 wib, peneliti sudah memperoleh surat izin penelitian selama 3 bulan yaitu terhitung semenjak tanggal 10 Juni 2010 sampai 10 September 2010. Hari itu juga peneliti langsung ke kantor DPKAD Bukittinggi yang berlokasi di jalan Jenderal Soedirman. Tetapi pada hari itu, wawancara tidak bisa dilakukan karena surat izin penelitian harus direkomendasi dulu oleh kantor yang bersangkutan. Penelitian baru dapat dilakukan setelah adanya surat rekomendasi tersebut. Peneliti diizinkan melakukan wawancara pada hari Kamis tanggal 17 Juni 2010.

Selanjutnya peneliti menuju ke kantor Dinas Perhubungan kota Bukittinggi yang berlokasi di Belakang Balok. Di sana peneliti langsung melakukan wawancara dengan kepala UPTD Perparkiran kota Bukittinggi. Wawancara berlangsung sekitar satu jam dan peneliti langsung memperoleh data

tentang kebijakan perparkiran berupa dokumen-dokumen.

Sabtu tanggal 12 Juni 2010, peneliti melakukan penelitian dengan mewawancarai petugas-petugas parkir di kota Bukittinggi. Peneliti mengawalinya dengan mewawancarai petugas parkir di depan Bioskop Gloria. Selanjutnya mewawancarai petugas parkir di jalan Minangkabau, di depan KFC, dan di daerah Kampung Cina. Keesokan harinya, Minggu tanggal 13 Juni 2010, peneliti melanjutkan penelitian dengan mewawancarai petugas parkir di daerah Pasar Atas, di depan Niagara, dan di daerah Pasar Bawah.

Pada hari Senin, 14 Juni 2010, peneliti meneruskan penelitian ke kantor DPRD. Pada waktu itu peneliti hanya bisa menyerahkan surat izin penelitian, karena surat izin penelitian harus direkomendasi dulu oleh kantor tersebut. Peneliti diizinkan melakukan wawancara pada hari Rabu tanggal 16 Juni 2010. Selanjutnya peneliti mencari data sekunder di kantor BPS kota Bukittinggi, data yang diperoleh berupa Bukittinggi dalam angka baru. Pada hari Selasa tanggal 15 Juni 2010, peneliti melanjutkan wawancara dengan petugas parkir di Kebun Binatang kota Bukittinggi dan petugas parkir di terminal Aur Kuning.

Rabu, tanggal 16 Juni 2010 peneliti melakukan penelitian di kantor DPRD kota Bukittinggi dengan mewawancarai Ketua Komisi C, Bapak H. Marjis. Dari wawancara tersebut peneliti mendapatkan data primer tentang bagaimana pelaksanaan perparkiran kota Bukittinggi, pengelolaannya dan upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan tersebut guna meningkatkan PAD kota Bukittinggi. Wawancara tersebut berlangsung hampir 2 jam. Keesokan harinya, tanggal 17 Juni 2010, pukul 10.00 wib, peneliti mewawancarai Bapak Soesilo,

S.sos, kepala seksi pendataan dan penataran, DPKAD kota Bukittinggi. Dari hasil wawancara tersebut peneliti memperoleh data primer berupa opini dari Bapak Soesilo, S.sos tentang perpustakaan kota Bukittinggi. Alhamdulillah penelitian di kantor-kantor pemerintahan sudah selesai dan semuanya berjalan lancar sesuai keinginan peneliti.

Hari Jumat, peneliti melakukan wawancara dengan masyarakat kota Bukittinggi. Masyarakat yang akan peneliti jadikan informan adalah masyarakat yang sering atau bahkan hampir tiap hari menggunakan fasilitas parkir di kota Bukittinggi dan masyarakat yang sedang berkunjung ke kota Bukittinggi yang menggunakan fasilitas parkir. Peneliti mewawancarai masyarakat di daerah Pasar Atas, Pasar Bawah dan masyarakat yang sedang berlibur di Kebun Binatang dan Jam Gadang. Karena hari sudah petang dan peneliti juga sudah lelah, peneliti melanjutkan penelitian keesokan harinya dengan mewawancarai masyarakat pengunjung. Wawancara yang dilakukan dengan setiap informan rata-rata berlangsung selama kurang lebih 10 menit, 30 menit dan 1 jam.

Dalam penelitian ini penulis juga menghadapi beberapa kendala terkait dengan poses pengambilan data. Kendala yang dimaksud adalah minimnya data-data tertulis ataupun arsip dan dokumen yang berhubungan dengan Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 Tahun 2004 tentang Perpustakaan di kota Bukittinggi, Analisis : Upaya Pemko Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD. Selain itu, kesulitan dalam menemui beberapa informan untuk diwawancarai karena kesibukan informan, juga merupakan kendala tersendiri dalam proses penelitian, sehingga diperlukan penyesuaian waktu.

3.4 Teknik Pemilihan Informan

Informan merupakan orang ataupun individu yang memberikan informasi baik tentang dirinya atau orang lain atau suatu kejadian pada peneliti. Untuk memilih informan, peneliti menggunakan *purposive sampling* (memilih dengan sengaja), artinya para informan dicari berdasarkan kriteria-kriteria tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti dan peneliti mengetahui orang-orang yang pantas menjadi informan⁴⁰. Informan yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah orang-orang yang terlibat dalam penelitian yang akan memberikan informasi atau jawaban mengenai apa yang menjadi objek penelitian. Informan yang dipilih dalam penelitian ini berdasarkan kriteria sebagai berikut:

1. Pengetahuan, pengetahuan diartikan bahwa informan yang akan diwawancarai memiliki pengetahuan yang cukup banyak mengenai Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi. Hal ini bertujuan agar informan yang akan dimintai keterangan mampu memberikan informasi yang berkenaan dengan penelitian ini.
2. Keterlibatan, keterlibatan diartikan bahwa informan yang akan diwawancarai memiliki keterlibatan yang cukup sering dalam merumuskan, melaksanakan Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi. Minimal informan bisa memberikan keterangan tentang perparkiran di kota Bukittinggi.

⁴⁰ Afrizal, *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif, Dari Pengertian sampai Penulisan Laporan*, Padang: UNAND, 2005, hlm. 65-66.

Informan terdiri dari informan kunci dan informan biasa. Informan kunci adalah informan yang mempunyai pengetahuan yang luas mengenai permasalahan yang diteliti yang terlibat secara penuh/aktif pada lingkungan yang menjadi fokus peneliti untuk mendapatkan data primer. Sedangkan informan biasa (sekunder) adalah orang yang berfungsi untuk mendapatkan data dan fakta yang melengkapi dan menguatkan data primer yaitu orang-orang yang terlibat secara aktif atau penuh pada lingkungan atau kegiatan yang menjadi pusat.

Untuk petugas parkir dan masyarakat, peneliti memakai teknik *accidental sampling* yaitu teknik pengambilan informan berdasarkan faktor spontanitas, artinya siapa saja yang secara tidak sengaja bertemu dengan peneliti dan sesuai dengan karakteristiknya, maka orang tersebut akan digunakan sebagai informan. Teknik ini didasarkan pada kemudahan (*convenience*). Informan dapat dipilih karena berada pada waktu, situasi, dan tempat yang tepat⁴¹.

Dalam penelitian ini peneliti juga memakai prinsip kejenuhan data, yakni apabila telah terjadi sering pengulangan informasi dari beberapa orang informan dan hasil penelitian ini telah dianggap valid maka penelitian ini dianggap telah selesai⁴².

⁴¹ Bambang Prastyo dan Lina Miftahul Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2005, hlm. 135.

⁴² Op.cit. hlm. 68.

Tabel 3.1 Informan Kunci

Lembaga	Nama	Jabatan
Eksekutif	Drs. Susilo, S.sos	Seksi Pendataan dan Penataran, DPKAD Kota Bukittinggi
	M. Nur	Kepala UPTD Perparkiran Kota Bukittinggi
Legislatif	H. Marjis	Komisi C DPRD Kota Bukittinggi

Tabel 3.2 Informan Biasa Petugas Parkir

No.	Nama	Lokasi Parkir	Usia
1	Bapak Asrul	Jln. Ahmad yani	50 tahun
2	Ilham	Jln. Minangkabau	24 tahun
3	Bapak Seno	Jln. Minangkabau	43 tahun
4	Deni	Kebun binatang	34 tahun
5	Moris	Kebun binatang	23 tahun
6	Riki	Pasar atas	27 tahun
7	Rudi	Pasar atas	19 tahun
8	Tiar	Terminal Aur Kuning	38 tahun
9	Edi	Kampung Cina	28 tahun
10	Ade	Depan KFC	17 tahun

Tabel 3.3**Daftar Informan Biasa Masyarakat Asli Kota Bukittinggi**

No	Nama	Usia	Asal Daerah
1	Bapak Fauzi	48 tahun	Bukittinggi
2	Andi	25 tahun	Bukittinggi
3	Hatiar	46 tahun	Bukittinggi
4	H. Darwin	43 tahun	Bukittinggi
5	Bapak Doni	51 tahun	Tigo Baleh

Tabel 3.4**Daftar Informan Biasa Masyarakat Pengunjung Kota Bukittinggi**

No	Nama	Usia	Asal Daerah
1	Bapak Alex	32 tahun	Ampek angkek
2	Bapak Iwan	40 tahun	Lubuk Basung
3	Bapak Rustam	44 tahun	Maninjau
4	Bapak Hasbi	56 tahun	Pekanbaru
5	Bapak Tendi	36 tahun	Padang

3.5 Unit Analisis

Dalam pelaksanaan penelitian ini, yang menjadi unit analisis adalah Pemerintah kota Bukittinggi dan instansi-instansi lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini. Dimana mereka mungkin berposisi sebagai anggota atau menempati posisi tertentu dalam struktur. Unit analisis dalam penelitian ini adalah lembaga eksekutif yaitu pemerintah daerah kota Bukittinggi karena kepala daerah adalah orang yang membuat kebijakan-kebijakan akan tetapi dalam penelitian ini yang dijadikan unit analisis adalah Kepala UPTD Perparkiran, Dinas Perhubungan kota Bukittinggi.

Unit analisis lainnya yaitu lembaga legislatif DPRD kota Bukittinggi yaitu Wakil Ketua DPRD dan Komisi C DPRD kota Bukittinggi. Diambilnya DPRD karena DPRD adalah wakil rakyat yang memiliki fungsi kontrol terhadap penyelenggaraan pemerintahan kota Bukittinggi. Peneliti memilih komisi yang ada di DPRD karena sesuai dengan tugasnya dimana komisi bertugas untuk menerima, menampung dan membahas serta menindak lanjuti aspirasi masyarakat serta memperhatikan upaya peningkatan kesejahteraan rakyat di daerah.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Dalam mendapatkan informasi, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara:

a. Wawancara

Wawancara merupakan suatu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi yang digali dari sumber data langsung melalui percakapan

atau tanya jawab⁴³. Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik wawancara terstruktur. Dalam teknik wawancara terstruktur peneliti menggunakan pedoman wawancara yang telah dipersiapkan sebelumnya sesuai dengan permasalahan penelitian. Walaupun demikian agar wawancara tidak terkesan formal dan kaku, peneliti berusaha sebaik mungkin mengembangkan pertanyaan tanpa keluar dari konteks pertanyaan yang telah ada sebelumnya. Bila informasi yang diberikan oleh informan telah mencapai tujuan penelitian ini dan permasalahan penelitian telah terjawab, maka wawancara dihentikan. Oleh sebab itu, prinsip-prinsip pengumpulan data didasarkan pada kejenuhan data setelah tidak didapatkan lagi variasi informasi.

Dalam penelitian ini proses wawancara dilakukan dengan membawa alat berupa alat perekam dan alat tulis agar dapat merekam dan mempermudah dalam transkrip hasil wawancara yang kemudian disusun secara sistematis untuk mempermudah penganalisaan data-data hasil penelitian.

b. Dokumentasi

Dengan memakai teknik dokumentasi ini, peneliti dapat memperoleh informasi bukan hanya dari narasumber/informan, tetapi peneliti bisa memperoleh informasi dari macam-macam sumber tertulis atau dari dokumen yang ada pada informan⁴⁴. Untuk lebih menguatkan data-data yang telah diperoleh dari hasil observasi dan wawancara yang mendalam, juga diperlukan data-data sekunder dimana data diperoleh dari buku-buku yang berkaitan dengan penelitian

⁴³ Djam'an Satori dan Komariah, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung : Alfabeta, 2009, hlm. 130.

⁴⁴ Ibid, hlm.148.

ini serta dokumen-dokumen dan arsip-arsip yang penting dan relevan dengan penelitian ini.

Dalam hal ini peneliti tidak bisa mendapatkan data yang khusus mengenai Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi, Analisis : Upaya Pemko dalam Meningkatkan PAD, karena menurut informasi yang peneliti dapatkan dari informan bahwa data-data yang peneliti inginkan tersebut tidak ada secara tertulis. Data-data yang peneliti dapatkan adalah :

1. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum.
2. Peraturan Daerah Nomor 2 tahun 2004 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.
3. Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2004 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir.
4. Keputusan Walikota Bukittinggi Nomor : 188.45-276-2008 tentang Penunjukan Lokasi Parkir di kota Bukittinggi.
5. Realisasi Pendapatan Asli Daerah Kota Bukittinggi dari tahun 2003-2009.

c. Observasi

Observasi merupakan pengamatan terhadap suatu objek yang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung untuk memperoleh data yang harus dikumpulkan dalam penelitian⁴⁵. Observasi yang peneliti lakukan dalam

⁴⁵ Ibid , hlm. 104.

penelitian ini yaitu mengamati pelaksanaan perparkiran di kota Bukittinggi dan tindakan-tindakan yang telah dilakukan pemerintah dalam mengatasi masalah perparkiran tersebut guna meningkatkan PAD kota Bukittinggi. Adapun yang peneliti amati adalah melihat proses perparkiran di kota Bukittinggi untuk membuktikan bahwa kenyataannya proses perparkiran di kota Bukittinggi memang kacau. Peneliti melihat banyak sekali petugas-petugas parkir tidak resmi karena petugas-petugas tersebut tidak menggunakan tanda pengenal petugas parkir. Selain itu, perparkiran yang tidak teratur khususnya di terminal Aur Kuning dan di Pasar Bawah sehingga sering terjadi kemacetan. Berdasarkan informasi yang peneliti peroleh dari masyarakat, sering terjadi pemungutan tarif parkir melebihi tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

3.7 Teknik Pengujian Keabsahan data (Triangulasi Data)

Dalam penelitian ini untuk menguji keabsahan data digunakan triangulasi yaitu membandingkan dan mengkroscek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Dalam hal ini peneliti bertanya pada informan A dan mengklarifikasinya dengan informan B serta mengeksplorasinya pada informan C sehingga diperoleh data yang relatif sama atau tidak ada lagi data/ informasi baru yang diperoleh⁴⁶.

Dalam proses triangulasi data ini peneliti pada tahap awalnya mencari tahu terlebih dahulu mengenai Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi, Analisis : Upaya Pemko dalam Meningkatkan

⁴⁶ Ibid, hlm. 95.

PAD pada pihak terkait yaitu UPTD Perparkiran, Dinas Perhubungan kota Bukittinggi kemudian mengklarifikasikan hal tersebut kepada DPRD yaitu pada Komisi C dan DPKAD kota Bukittinggi, lalu mengeksplorasi hal tersebut dengan hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan petugas-petugas parkir dan masyarakat kota Bukittinggi. Setelah melakukan wawancara dengan informan-informan tersebut peneliti telah yakin bahwa data yang telah diperoleh relatif sama dan sudah seringnya informasi yang sama dan tidak ada lagi informasi baru yang membuat peneliti ragu.

3.8 Analisis Data

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan sehingga memiliki makna⁴⁷. Dalam menganalisa data digunakan data emik dan data etik. Data emik yaitu khususnya wawancara yang terekam dalam kaset, transkrip diseleksi dan diklasifikasikan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan penulis. Data etik adalah pandangan informan. Peneliti memilih untuk menggunakan analisis data emik dan etik ini karena penulis berusaha mengurangi kesubjektifitasan penulisan nantinya, karena data yang diperoleh dari orang di luar peneliti akan lebih akurat daripada data yang diperoleh dari persepsi peneliti sendiri sehingga kevalidan data lebih bisa terjaga.

Data yang didapat dari hasil observasi, wawancara dan dokumen yang relevan dengan kajian ini, ditelaah dan kemudian dilakukan penganalisaan

⁴⁷ Ibid, hlm.56.

secara emik dan etik. Penganalisaan data secara emik adalah penganalisaan data dengan menggunakan persepsi atau pandangan dari informan yang ditemui dilapangan, sedangkan penganalisaan etik adalah penganalisaan data dengan menggunakan persepsi atau pendapat peneliti atau dengan kata lain dengan menggunakan bahasa peneliti sendiri dan kemudian data dideskripsikan serta dielaborasikan sesuai dengan kajian ilmu politik.

3.9 Rancangan Struktur Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab 1 ini berisi tentang latar belakang yaitu menjelaskan fenomena yang terjadi serta alasan-alasan apa saja yang menjadi dasar peneliti mengambil topik tersebut. Dalam latar belakang ini juga terdapat perumusan masalah, tujuan penelitian dan signifikansi penelitian.

BAB II KERANGKA TEORI

Tinjauan kepustakaan ini adalah proses kajian terhadap teori-teori yang terkait permasalahan yang akan diteliti. Pada bagian ini peneliti menyusun tentang penelitian terdahulu tentang perpajakan dan pendekatan teoritis yang digunakan dalam penelitian. Sedangkan dalam skema pemikiran peneliti menjelaskan hasil analisis deduktif peneliti terhadap kajian teoritik sehingga membentuk premis-premis tentang permasalahan penelitian. Skema ini dibuat dalam bentuk bagan keterkaitan antara permasalahan penelitian, teori dan konsep-konsep yang digunakan.

BAB III METODE PENELITIAN

Tipe dari penelitian ini adalah kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Dengan menggunakan pendekatan deskriptif ini peneliti bisa menggambarkan mengenai suatu situasi ataupun kejadian seperti apa adanya tentang Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi, Analisis : Upaya Pemko dalam Meningkatkan PAD. Lokasi penelitian berisikan daerah dan tempat serta lembaga dimana penelitian dilakukan dengan alasan yang tepat. Adapun lokasi dari penelitian ini adalah kota Bukittinggi.

Peranan peneliti dalam penelitian ini adalah murni sebagai peneliti. Peneliti merupakan instrumen utama dalam mengumpulkan dan menginterpretasikan data. Teknik pemilihan informan untuk informan kunci adalah *purposive sampling* sedangkan untuk informan sekunder adalah teknik aksidental. Unit analisis dalam penelitian ini adalah lembaga pemerintahan dan instansi lainnya yang terkait dengan permasalahan penelitian. Teknik pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi dan dokumentasi. Uji pembuktian keabsahan data dalam penelitian ini memakai triangulasi data yaitu membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Analisis data merupakan proses penyederhanaan data dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan secara etik dan emik. Struktur Penulisan yaitu berisikan struktur penulisan laporan hasil penelitian yang dilakukan peneliti mulai

dari bab I, II, III, IV, V dan VI yang disesuaikan dengan metodologi dan keinginan peneliti.

BAB IV. GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN

Dalam bab ini akan dijelaskan tentang letak dan luas lokasi penelitian yaitu kota Bukittinggi, pemerintahan yaitu pada bagian struktur organisasi DPRD dan komisi, penduduk kota Bukittinggi, perhubungan di kota Bukittinggi.

BAB V TEMUAN DAN ANALISIS DATA

Dalam bab ini berisi tentang temuan dan analisis data yang peneliti dapatkan selama melakukan wawancara yang terdiri dari beberapa sub bagian yaitu penyebab turunnya target sektor perparkiran, pengelolaan perparkiran di Bukittinggi, upaya pemerintah untuk meningkatkan target sektor perparkiran tersebut.

BAB VI PENUTUP

Dalam bab ini adalah penutup yang berisikan kesimpulan dan saran dari peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

Dalam daftar pustaka yaitu berisikan rujukan buku-buku dan sumber-sumber dari data yang ada dalam penulisan skripsi.

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

Kota Bukittinggi sebelumnya disebut dengan *Fort de Kock* dan dahulunya pernah juga dijuluki sebagai *Paris van Sumatra* selain kota Medan. Kota ini merupakan kota kelahiran salah seorang Proklamator RI yaitu Bung Hatta, disebut juga sebagai kota pusaka dengan Jam Gadang, yaitu sebuah *landmark* di ketinggian jantung kota, berbentuk jam besar mirip Big Ben, sekaligus menjadi simbol bagi kota yang juga berada pada tepi sebuah lembah yang bernama Ngarai Sianok.

Selain itu kota Bukittinggi juga terkenal sebagai kota wisata yang berhawa sejuk, dan bersaudara (*sister city*) dengan Seremban dari Negeri Sembilan di Malaysia. Kota Bukittinggi mulai berdiri seiring dengan kedatangan Belanda yang kemudian mendirikan kubu pertahanan pada tahun 1825 pada masa Perang Padri di salah satu bukit yang terdapat dalam kota ini, dikenal sebagai *Benteng Fort de Kock*, sekaligus menjadi tempat peristirahatan opsir-opsir Belanda yang berada di wilayah jajahannya. Kemudian pada masa pemerintahan Hindia-Belanda, kawasan ini selalu ditingkatkan perannya dalam ketatanegaraan yang kemudian berkembang menjadi sebuah *Stadsgemeente* (kota), dan juga berfungsi sebagai ibukota *Afdeeling Padangsche Bovenlanden* dan *Onderafdeeling Oud Agam*.

Pada masa pendudukan Jepang, kota Bukittinggi dijadikan sebagai pusat pengendalian pemerintahan militernya untuk kawasan Sumatera, bahkan sampai ke Singapura dan Thailand, di mana pada kota ini menjadi tempat kedudukan komandan militer ke 25 *Kenpeitai*, di bawah pimpinan Mayor Jenderal Hirano

Toyoji. Kemudian kota ini berganti nama dari *Stadsgemeente Fort de Kock* menjadi *Bukittinggi Si Yaku Sho* yang daerahnya diperluas dengan memasukkan nagari-nagari sekitarnya seperti Sianok Anam Suku, Gadut, Kapau, Ampang Gadang, Batu Taba dan Bukit Batabuah. Sekarang nagari-nagari tersebut masuk ke dalam wilayah Kabupaten Agam.

Setelah kemerdekaan Indonesia, Bukittinggi ditetapkan sebagai wilayah pemerintahan kota berdasarkan Ketetapan Gubernur Provinsi Sumatera Nomor 391 tanggal 9 Juni 1947, sekaligus menjadi ibukota Provinsi Sumatera waktu itu, dengan gubernurnya Mr. Teuku Muhammad Hasan. Pada masa mempertahankan kemerdekaan Indonesia, Kota Bukittinggi berperan sebagai kota perjuangan, di mana pada tanggal 19 Desember 1948, kota ini ditunjuk sebagai ibukota negara Indonesia setelah Yogyakarta jatuh ke tangan Belanda atau dikenal dengan Pemerintahan Darurat Republik Indonesia (PDRI). Dikemudian hari, peristiwa ini ditetapkan sebagai Hari Bela Negara, berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 28 tahun 2006 tanggal 18 Desember 2006.

Selanjutnya Kota Bukittinggi menjadi *Kota Besar* berdasarkan Undang-undang Nomor 9 tahun 1956 tentang pembentukan daerah otonom kota besar dalam lingkungan daerah provinsi Sumatera Tengah masa itu, yang meliputi wilayah provinsi Sumatera Barat, Jambi, Riau dan Kepulauan Riau sekarang. Walaupun setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 84 tahun 1999 sebagai dasar hukum baru pemerintahan daerah Kota Bukittinggi namun dalam implementasinya sampai sekarang masih belum dapat dilaksanakan.

Bukittinggi sebagai tujuan wisata terkemuka di Sumatera Barat, tidak jarang banyak para wisatawan datang berwisatawan mengeluhkan ulah dari para juru parkir ini, dengan mahalnya biaya parkir diminta bahkan mencapai Rp5 ribu untuk kendaraan roda empat. Tidak itu saja, para juru parkir meminta parkir terkadang menagih biaya parkir dengan bahasa yang tidak sopan. Terkesan mereka minta parkir dengan cara premanisme, sehingga menimbulkan rasa yang tidak aman dan nyaman bagi pengunjung.

Kondisi demikian dialami para pengunjung yang berasal dari luar provinsi Sumbar, dan paling dominan terjadi pada setiap libur, baik libur hari biasa dan libur lebaran, natal serta libur pergantian malam tahun baru. Pada sisi lain Polisi lalu lintas main tilang saja terhadap kendaraan yang berkunjung ke kota Bukittinggi terhadap pengunjung kota Bukittinggi seharusnya membantu para tamu menunjukkan arah jalan yang seharusnya di tempuh. Begitu juga tukang parkir menagih tarif parkir seenaknya dilegalkan pejabat daerah. Pariwisata itu sangat erat hubungannya dengan pelayanan kenyamanan dan keindahan artinya tata ruang kota menyenangkan.

Kesimpulan sementara dapat saya ungkapkan bahwa kota Bukittinggi belum dapat dikatakan sebagai kota wisata artinya pelayanan sangat rendah apalagi dalam sektor perparkiran semuanya belum dilaksanakan malah terkesan menampilkan kondisi untuk memperkaya diri sendiri atau kelompok orang, sehingga semua pejabat kota Bukittinggi tutup mata dengan kondisi ini.

BAB V

TEMUAN DAN ANALISIS DATA

Dalam bab ini peneliti menyajikan dan memaparkan data yang telah didapatkan selama penelitian. Data tersebut berupa informasi yang didapatkan melalui wawancara mendalam dengan informan penelitian. Di samping itu peneliti juga melakukan triangulasi data dengan mewawancarai sepuluh orang masyarakat kota Bukittinggi. Dengan mewawancarai sepuluh orang masyarakat seperti di atas maka data yang diperoleh bersifat lebih netral, efektif dan efisien karena sepuluh orang masyarakat tersebut setidaknya telah mewakili masyarakat di kota Bukittinggi.

Data dari masyarakat ini bertujuan untuk melakukan triangulasi terhadap data yang diperoleh dari pemerintah kota Bukittinggi dan petugas parkir kota Bukittinggi, sehingga kebenaran informasi yang diperoleh dari pemerintah kota Bukittinggi dan petugas parkir kota Bukittinggi tersebut dapat langsung diuji dengan adanya data dari informan perbandingan ini. Data yang didapatkan dari informan, peneliti sampaikan dalam bentuk kata-kata, pendapat, dan argumentasi dari informan sehingga memberikan penjelasan yang lebih jelas mengenai permasalahan yang sedang diteliti oleh penulis. Berdasarkan temuan data di lapangan, berikut ini akan dipaparkan Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi. Analisis : Upaya Pemerintah Kota Bukittinggi dalam Meningkatkan PAD.

5.1 Implementasi Perda Nomor 2 dan Nomor 4 Tahun 2004 tentang Perparkiran di kota Bukittinggi

Istilah implementasi sering digunakan oleh para ahli untuk menggambarkan tahapan pelaksanaan. Namun di kalangan para ahli sendiri hingga saat ini belum ada kesatuan pendapat mengenai implementasi, hal ini disebabkan karena memang apa yang disebut implementasi merupakan tahapan yang kompleks dan rumit. Kendati sulit merumuskan batasan implementasi secara definitif, namun batasan apa yang disebut implementasi untuk keperluan analisis mutlak diperlukan.

Menurut Grindle, implementasi kebijakan adalah sebuah proses politik dan proses administratif. Proses implementasi kebijakan baru dimulai pada saat tujuan dan sasaran umum telah ditetapkan, program tindakan telah direncanakan dan dana telah dialokasikan untuk pencapaian tujuan tersebut. Ketiga hal tersebut merupakan kondisi dasar bagi pelaksanaan kebijakan publik apapun. Secara teoritis, pada tahap ini proses formulasi kebijakan digantikan oleh proses implementasi kebijakan, dan program-program mulai dilaksanakan.

Berlangsungnya suatu proses implementasi kebijakan secara mulus dan mencapai optimalisasi hasilnya menurut Samudra Wibawa, dkk adalah tergantung kepada kemampuan implementasi kebijakan tersebut. Sedangkan indikator dari kemampuan implementasi kebijakan itu sendiri seperti yang diungkapkan oleh Grindle adalah bahwa keberhasilan suatu kebijakan bergantung kepada *konteks* (isi) kebijakan dan *konteks* (lingkungan) kebijakan berada.

Grindle menciptakan model implementasi sebagai kaitan antara tujuan kebijakan dan hasil-hasil kegiatan pemerintah. Oleh karena itu, implementasi kebijakan dimana perangkat khusus didesain dengan harapan untuk mencapai tujuan akhir. Dengan demikian, kebijakan publik sebagai pernyataan tujuan, sasaran, dan cara diterjemahkan ke dalam tindakan-tindakan program untuk mencapai tujuan akhir seperti yang ditetapkan oleh kebijakan. Setelah kebijakan ditransformasikan menjadi program aksi maupun proyek individual dan biaya telah disediakan, maka implementasi kebijakan dilakukan. Dan hal yang paling penting adalah pelaksanaan kegiatan implementasi kebijakan ini dapat mencapai tujuan dari yang telah ditetapkan dalam formulasi kebijakan tersebut dan dengan hasil-hasil yang dicapai dalam implementasi tersebut, baik hasil itu bersifat positif ataupun hasilnya negatif dalam bentuk berbagai kekurangan dan kelemahan di lapangan.

5.1.1 Isi Kebijakan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perpajakan

1. Kepentingan yang Terpengaruh oleh Kebijakan.

Sebuah kebijakan akan sulit diimplementasikan apabila isi kebijakan menyangkut banyak kepentingan yang berbeda di dalamnya⁴⁸. Dalam implementasi kebijakan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perpajakan ini, menurut Bapak Kepala UPTD Perpajakan kota Bukittinggi jelas yang memiliki kepentingan di dalamnya adalah masyarakat kota Bukittinggi pada umumnya. Karena hasil-hasil yang dicapai ini akan diberdayakan seutuhnya untuk

⁴⁸ Dikutip dari Skripsi Elvi R. Indarta, *Implementasi Kebijakan Perda No 22 tahun 2004 tentang Pengelolaan dan Retribusi Pasar dalam Upaya Peningkatan PAD kota Bukittinggi*, hlm. 112.

perkembangan dan pembangunan kota Bukittinggi sendiri. Namun secara khusus Kepala UPTD Perparkiran mengungkapkan bahwa kebijakan ini dibuat dan dipengaruhi oleh kepentingan dua pihak secara mutualisme atau saling menguntungkan.

Sebagaimana yang disampaikan oleh Kepala UPTD Perparkiran⁴⁹ dalam kutipan wawancara berikut:

“pelaksanaan perparkiran selama ini dilakukan semata-mata hanya untuk kepentingan masyarakat, bukan untuk kepentingan pemerintah, masyarakat yang kami utamakan, kepentingan masyarakat dengan kita sifatnya saling membutuhkan. Kami butuh mereka mematuhi aturan untuk mencapai target retribusi, dan mereka juga butuh pelayanan dari kami...”

Dari hasil wawancara di atas, dapat dianalisis kepentingan-kepentingan pihak mana saja yang dipengaruhi dan bagaimana bentuk kepentingan masing-masing pihak tersebut seperti beberapa hal berikut:

(1) Ada *dua pihak* yang memiliki kepentingan dalam implementasi kebijakan ini ditinjau dari aspek isi kebijakan tersebut.

Hubungan Antara dua pihak dalam Implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 ini adalah hubungan yang bersifat mutualisme, yaitu saling menguntungkan karena mereka masing-masing sama-sama tidak dirugikan dan sama-sama memperoleh manfaat satu sama lainnya dalam implementasi kebijakan ini. Pihak yang memiliki kepentingan tersebut adalah masyarakat dan pemerintah kota Bukittinggi.

⁴⁹ Wawancara dengan M. Nur, Kepala UPTD Perparkiran kota Bukittinggi, Jumat, 11 Juni 2010, pukul 10.00 wib.

Pihak pertama adalah masyarakat yang memanfaatkan fasilitas dan menggunakan pelayanan yang disediakan oleh pemerintah kota Bukittinggi berkaitan dengan penyelenggaraan proses implementasi kebijakan ini. Mereka memperoleh layanan dan fasilitas dari pemerintah, atas pelayanan dan fasilitas yang mereka peroleh, mereka memberikan imbalan atas jasa tersebut berupa pembayaran retribusi. Kontribusi mereka sangatlah penting, karena jika mereka dirugikan dan merasa tidak nyaman dengan peraturan yang dikeluarkan yang menyangkut kepentingan mereka, mereka akan merasa enggan untuk membayar retribusi.

Pihak kedua adalah pemerintah kota Bukittinggi melalui instansi terkaitnya yaitu DPKAD dan Dinas Perhubungan yang menjadi implementor utama dalam proses implementasi kebijakan ini secara langsung. Kedua instansi yang terlibat langsung di lapangan ini, berupaya untuk memberikan pelayanan dan menyediakan fasilitas serta pra sarana yang memadai kepada subjek retribusi demi mewujudkan tujuan dari kebijakan ini. Dengan mewujudkan ketertiban dan keamanan yang kemudian akan menciptakan kondisi yang nyaman dan kondusif bagi para pengguna jasa parkir serta memberikan respon yang positif terhadap kelemahan-kelemahan peraturan yang berlaku akan berdampak positif terhadap mereka. Dampak tersebut adalah tercapainya tujuan untuk merealisasikan penerimaan retribusi parkir tersebut secara optimal. Dengan tercapainya realisasi dan atau bahkan meningkatnya realisasi penerimaan akan secara otomatis meningkatkan PAD kota Bukittinggi yang menjadi tujuan akhir dari perda ini. Dimana dengan meningkatnya PAD kota, akan menyokong pilar pembangunan di

kota Bukittinggi, dengan demikian kemajuan dan hasil-hasil pembangunan akan dirasakan langsung oleh masyarakat kota Bukittinggi itu sendiri. Begitu juga masyarakat akan merasakan langsung afeksasi dari pembayaran retribusi yang mereka lakukan, yaitu adanya peningkatan fasilitas, peningkatan penyediaan prasarana demi kenyamanan mereka.

Tapi kenyataannya sangat berbeda sekali, pelayanan parkir di kota Bukittinggi sangat mengecewakan masyarakat. Masyarakat merasa tidak mendapatkan pelayanan yang baik dari pemerintah. Pembayaran retribusi tidak sebanding dengan pelayanan yang mereka terima. Seharusnya retribusi parkir tidak semahal ini dengan kondisi parkir yang seperti ini.

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Fauzi⁵⁰ :

“Seharusnya dengan pelayanan parkir yang seperti ini, tarif parkir tidak semahal ini. Katanya hubungannya bersifat mutualisme atau saling menguntungkan. Kalau seperti ini kita dirugikan bukan diuntungkan. Apalagi pada waktu liburan, macet dimana-mana. Mencari lokasi parkir kendaraan aja susah, tapi tarif parkir lebih mahal daripada hari-hari biasa”.

Pernyataan Bapak Fauzi di atas dibenarkan oleh Bapak Hasbi⁵¹:

“Pemerintah hanya mementingkan pemasukan terhadap retribusi parkir tetapi pelayanan kurang. Saya yakin PAD kota Bukittinggi dari sektor perparkiran turun. Pengelolaannya saja seperti ini. Utamakanlah pelayanan maka retribusi akan meningka”.

⁵⁰ Wawancara dengan salah seorang masyarakat asli kota Bukittinggi, Jumat, 18 Juni 2010, pukul 16.10 wib.

⁵¹ Wawancara dengan masyarakat pengunjung kota Bukittinggi, Jumat, 18 Juni 2010, pukul 15.10 wib.

Dari pernyataan Bapak Fauzi dan Bapak Hasbi di atas, dapat kita lihat dalam implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004, yang memiliki kepentingan di dalamnya hanya pemerintah saja buktinya pelayanan parkir tidak baik sehingga menyebabkan penurunan pada retribusi parkir. Jika pemerintah tidak meningkatkan pelayanan parkir dan masih mengutamakan kepentingan pemerintah dibanding kepentingan masyarakat maka implementasi perda perpajakan ini tidak akan sukses.

(2) Upaya yang dilakukan dalam mengkooptasi kepentingan masing-masing pihak adalah melakukan suatu kerjasama hubungan yang baik antara masyarakat dengan pemerintah.

Mereka melakukan koordinasi dalam menyikapi dan menyelesaikan masalah-masalah pro kontra yang muncul dari peraturan daerah tersebut. Jika pemerintah mampu menjalin hubungan kerjasama yang baik dengan masyarakat maka implementasi perda tersebut akan sukses. Pemerintah memberikan pelayanan yang baik, masyarakat akan tertarik dan senang menikmati pelayanan yang diberikan. Apalagi Bukittinggi merupakan kota wisata dan kota dagang yang menarik masyarakat untuk datang ke kota ini dan tentunya akan menambah pemasukan retribusi parkir.

2. Jenis Manfaat yang Akan Dihasilkan

Sebuah kebijakan yang jelas memberikan manfaat terwujud dan jelas akan lebih mudah dilaksanakan. Kebijakan yang memberikan manfaat yang aktual (bukan hanya format, ritual, dan simbolis semata) kepada banyak pelaku lebih mudah diimplementasikan dibanding dengan yang kurang bermanfaat.

Suatu kebijakan biasanya memiliki input atau hasil yang bersifat positif ataupun negatif, hal ini berkaitan erat dengan respon yang diberikan oleh objek dari kebijakan tersebut⁵². Begitu pula halnya dengan pelaksanaan implementasi kebijakan Pemko Bukittinggi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran yang bertujuan untuk memberikan pelayanan dan fasilitas parkir yang baik dan optimal terhadap masyarakat. Tantangan dan manfaat adalah dua jenis hasil implementasi kebijakan yang bersifat negatif dan positif.

Tantangan yang muncul dalam implementasi kebijakan ini berupa lokasi perparkiran yang kurang sehingga jumlah kendaraan yang masuk ke dalam suatu kawasan tidak terkendalikan, tarif parkir yang tidak tetap, banyaknya petugas parkir yang tidak resmi dan pelayanan yang belum baik dari petugas parkir. Sedangkan yang menjadi manfaat dari implementasi kebijakan ini yang bersifat positif menurut Kepala UPTD Perparkiran, tentunya akan dapat meningkatkan PAD kota Bukittinggi melalui retribusi parkir. Dengan tingginya PAD maka laju pertumbuhan pembangunan akan semakin tinggi, melalui pembangunan ini yang menjadi bagian utama salah satunya adalah perbaikan secara fisik prasarana dan fasilitas.

⁵²Dikutip dari Elvi, op.cit, hlm 119.

Seperti yang disampaikan oleh beliau dalam wawancara berikut⁵³:

“....retribusi tentunya akan bermuara pada peningkatan PAD, kalau retribusi parkir meningkat maka PAD juga akan meningkat, maka pembangunan akan semakin tinggi. Kontribusi nyatanya adalah meningkatnya pelayanan dan fasilitas parkir itu sendiri....”.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala UPTD Perparkiran di atas, bahwa retribusi parkir berpengaruh besar pada PAD kota. Jika retribusi parkir besar tentu PAD akan meningkat dan memberikan manfaat untuk masyarakat.

Namun pernyataan Kepala UPTD Perparkiran berbanding terbalik dengan kenyataan yang ada. Manfaat itu belum dirasakan, karena implementasi perda perparkiran tersebut belum maksimal. Tantangan-tantangan dalam implementasi kebijakan tersebut belum dapat diatasi. Lahan parkir yang kurang, pelayanan yang belum baik, dan tarif parkir yang tidak pernah jelas sampai saat ini belum dapat diatasi. Oleh karena itu, retribusi parkir tiap tahunnya selalu menurun yang berakibat pada penurunan PAD tiap tahunnya.

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Muhammad Nur⁵⁴ :

“.....perparkiran di kota Bukittinggi memang kacau, hal ini karena lahan perparkiran yang kurang bukan karena kinerja pemerintah kota Bukittinggi yang buruk dalam pengelolaan perparkiran tersebut”.

Berdasarkan pernyataan Bapak M. Nur di atas jelas UPTD Perparkiran tidak mau disalahkan atas kekacauan perparkiran di kota Bukittinggi ini. Beliau mengatakan penyebab kekacauan ini adalah lahan parkir yang kurang.

⁵³ Wawancara dengan M. Nur, Kepala UPTD Perparkiran kota Bukittinggi, op.cit.

⁵⁴ *Ibid.*

Pernyataan Bapak M. Nur disanggah oleh Bapak H. Marjis⁵⁵ :

".....kekacauan pada perparkiran Kota Bukittinggi tidak hanya disebabkan oleh lahan perparkiran yang kurang tetapi pengelolaan oleh pemerintah juga kurang. Kalau pengelola bisa melaksanakan tugasnya dengan baik, pasti perparkiran teratur, tidak kacau seperti ini, lahan memang kurang, dan itu memang masalah utama dari perparkiran ini. Lahan boleh kurang, tapi sistem pengelolaannya jangan berkurang juga, seperti pemungutan tarif parkir yang lebih dari dari Rp 5.000, tidak adanya tanda pengenal petugas parkir itu adalah salah pengelola perparkiran sendiri. Kenapa bisa seperti itu? Dari faktor itu, sudah mengurangi pengunjung yang datang ke kota ini. dan sudah pasti PAD berkurang. Siapa yang salah? Kalau kami hanya sebagai pembuat kebijakan saja, bukan pengelola perparkiran, yang mengelola adalah LLAJ di bawah naungan Walikota".

Dari informasi di atas, Bapak H. Marjis menyanggah pernyataan Kepala UPTD Perparkiran yang mengatakan bahwa kekacauan perparkiran di kota Bukittinggi bukanlah kesalahan pengelola perparkiran namun karena lokasi parkir yang kurang. Menurut Bapak H. Marjis kekacauan perparkiran ini disebabkan karena kelalaian pengelola parkir, lahan parkir memang kurang tetapi pengelolaannya jangan sampai berkurang juga.

Pernyataan H. Marjis diperkuat oleh Susilo, S.sos⁵⁶ :

".....pengelolaan pemerintah tentang perparkiran kota Bukittinggi memang sangat buruk sekali. Buktinya pengontrolan ke lokasi perparkiran jarang sekali dilakukan, sehingga pengelola tidak mengetahui pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Seperti banyaknya petugas-petugas parkir tidak resmi di kota Bukittinggi dan pemungutan tarif parkir yang tidak tetap. Dan ini berdampak sekali pada PAD, penurunannya jauh sekali. Menurut saya kurangnya komunikasi antar pembuat kebijakan dengan pihak pengelola sangat kurang sekali. Setelah kebijakan dibuat, dibiarkan begitu saja dan tanggungjawab pelaksanaan dari kebijakan sepenuhnya diserahkan kepada pihak pengelola. Padahal implementasi dari kebijakan tersebut adalah tanggungjawab pembuat

⁵⁵Wawancara dengan H. Marjis, Komisi C Kota Bukittinggi, Rabu, 16 Juni 2010, pukul 13.00-14.00 wib

⁵⁶Wawancara dengan Seksi Penataran dan Pendataan, DPKAD kota Bukittinggi, Kamis, 17 Juni 2010 pukul 10.30 wib.

kebijakan dan pengelola”.

Menurut Bapak Susilo, kekacauan pelaksanaan parkir di kota ini disebabkan karena kelalaian pihak pembuat kebijakan dengan pihak pengelola. Mereka tidak sepenuh hati melaksanakan tugas. Setelah kebijakan dibuat dibiarkan begitu saja tanpa melakukan pengontrolan di lapangan.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, peneliti melihat bahwa penyebab kekacauan perparkiran ini adalah memang karena kelalaian pihak pengelola dan pembuat kebijakan. Peneliti melihat tidak ada pihak pengelola yang mengontrol k lapangan sehingga banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran. Peneliti menemukan beberapa petugas parkir yang tidak resmi tanpa tanda pengenal. Seharusnya pihak pengelola dan pembuat kebijakan yang bertanggung jawab atas keberhasilan implementasi perda prparkiran ini. Namun kenyataannya, kerja sama antara pembuat kebijakan dengan pihak pengelola memang kurang sekali. Mereka memang sudah melaksanakan tugas, tetapi pelaksanaan itu hanya sebatas pelaksanaan kewajiban dan sebatas melepas tanggungjawab saja tanpa ada keinginan untuk memajukan daerah dan mensejahterakan masyarakat. Seperti yang diungkapkan H. Marjis di atas, *kami hanya sebagai pembuat kebijakan saja, bukan pihak pengelola.* Dari pernyataan beliau tersebut sudah dapat disimpulkan seberapa besar rasa tanggungjawab pemerintah terhadap tugas mereka. Begitu juga dengan pihak pengelola, mereka juga tidak mau disalahkan atas permasalahan perparkiran yang terjadi. Dari pernyataan-pernyataan mereka tersebut, tidak jelas siapa yang disalahkan dan siapa yang bertanggungjawab atas permasalahan perparkiran tersebut. Padahal jika implementasi kebijakan itu

sukses, manfaatnya untuk kita bersama juga.

Seperti yang diungkapkan oleh Kepala DPKAD kota Bukittinggi⁵⁷ :

“Kalau PAD meningkat, tentunya dana masuk ke kas pemerintah, dengan uang itu dilakukan pembangunan, adanya perbaikan fisik, sarana pra sarana, fasilitas dan pelayanan publik. Namun manfaat ini tidak disadari oleh masyarakat dan pihak pengelola. Lakukanlah tugas dengan baik, jangan hanya membuat kebijakan saja”

Berdasarkan pernyataan Kepala DPKAD di atas, terlihat jelas bahwa PAD sangat bermanfaat sekali terhadap pembangunan kota Bukittinggi. Namun kenyataannya pemerintah tidak mampu meningkatkan PAD sehingga pembangunan kota terhambat. Hal ini disebabkan karena kelalaian mereka sendiri yang tidak melaksanakan tugas dengan baik.

3. Derajat Perubahan yang Akan Diinginkan

Derajat perubahan yang diharapkan dari suatu kebijakan sangat berkaitan erat dengan tipe manfaat dari kebijakan tersebut. Kebijakan menuntut adanya perubahan sikap dan perilaku terlalu ekstrim dan belum jelas manfaatnya, akan sulit untuk diterapkan. Kebijakan-kebijakan yang mempunyai tujuan jangka panjang juga lebih sukar diimplementasikan dibanding yang mempunyai tujuan jangka pendek.

Mencermati isi kebijakan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang perpajakan ini, secara harfiah mengemban makna untuk memberikan pelayanan optimal terhadap masyarakat sebagai subjek dari retribusi melalui mekanisme yang ditetapkan oleh pemerintah.

⁵⁷ *Ibid.*

Kepala UPTD Perparkiran mengatakan bahwa⁵⁸ :

“Pemerintah menginginkan derajat perubahan yang signifikan, tetapi fasilitas untuk perubahan itu sendiri tidak disediakan. Lahan parkir itu sendiri yang kurang, bagaimana pengelolaan parkir akan baik? Di lahan yang sempit, bagaimanapun usaha yang dilakukan perparkiran di kota ini akan tetap kacau”.

Berdasarkan informasi di atas, lahan perparkiran menjadi faktor penghambat implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang perparkiran ini. Tanpa penambahan lokasi parkir, apapun bentuk derajat perubahan yang diinginkan tentunya tidak akan tercapai. Berdasarkan pengamatan peneliti di lapangan, masih banyak lahan kosong yang bisa dijadikan lokasi parkir seperti Ex Lpm di depan kantor DPRD kota Bukittinggi. Dari sini, dapat kita simpulkan bahwa pemerintah kurang tanggap terhadap masalah perparkiran di kota ini. Mereka menginginkan perubahan berupa pengelolaan perparkiran yang lebih baik. Tetapi usaha untuk mencapai perubahan tersebut tidak ada. Mereka hanya bisa saling menyalahkan padahal kebijakan ini adalah tanggung jawab mereka.

4. Kedudukan Pembuat Kebijakan

Sebuah kebijakan di bidang tertentu biasanya diputuskan oleh sejumlah besar unit pengambil kebijakan, sebaliknya ada kebijakan tertentu lainnya yang hanya ditentukan oleh sejumlah kecil unit pengambilan kebijakan. Implikasi dari jumlah pengambilan keputusan adalah semakin banyak yang terlibat akan semakin menyulitkan di dalam implementasi kebijakannya⁵⁹.

⁵⁸Wawancara dengan M. Nur, Kepala UPTD Perparkiran, op.cit.

⁵⁹Dikutip dari Skripsi Elvi, op.cit, hlm. 126.

Demikian pula halnya dengan kebijakan Pemko Bukittinggi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang Perparkiran ini, Bapak Susilo, S.sos⁶⁰ mengatakan bahwa :

“yang menentukan keputusan kebijakan ini adalah legislatif dan eksekutif. Keterlibatan eksekutif dan legislatif dalam perancangan kebijakan ini terlihat dengan dibentuknya Kepala UPTD Perparkiran bersama dengan Bappeda”.

Berdasarkan informasi yang disampaikan oleh Kepala DPKAD di atas, adanya keterlibatan pihak dan jumlah pengambil keputusan pada penetapan kebijakan ini tidak banyak, jadi bisa dinyatakan cukup efisien. Sedangkan keberadaan Kantor Dinas Perhubungan di sini adalah memberikan rekomendasi dan laporan tentang fakta temuan di lapangan dan laporan perkembangan pelaksanaan implementasi kebijakan tersebut. Apabila ada suatu keputusan yang ditetapkan oleh eksekutif, kemudian dalam penyelenggaraannya, Dinas perhubungan bersama dengan DPKAD kota Bukittinggi melakukan perancangan pelaksanaan teknis implementasi kebijakan.

Pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan sama-sama memiliki tanggung jawab masing-masing. Bukan berarti memiliki tanggung jawab masing-masing, mereka tidak bekerja sama dalam pelaksanaan kebijakan ini. Inilah yang menjadi faktor penghambat utama kegagalan implementasi perda ini. Bukan karena lahan yang kurang tetapi usaha pemerintah itu sendiri yang kurang. Lahan parkir yang kurang bisa diatasi, buktinya masih banyak lahan yang kosong.

⁶⁰ Wawancara dengan Kepala DPKAD kota Bukittinggi, Rabu, 15 Juni 2010 wib.

5. Pelaksana Program

Keputusan-keputusan yang dibuat selama formulasi kebijakan juga menunjukkan siapa yang bertanggung jawab di dalam implementasi programnya, dan keputusan-keputusan seperti ini akan mempengaruhi bagaimana kebijakan diimplementasikan.

Pelaksana program kebijakan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 ini berkaitan erat dengan implementor yang terkait langsung, yaitu Dinas Perhubungan kota Bukittinggi dan DPRD beserta Walikota selaku pembuat kebijakan. Hal ini juga berkaitan dengan sumber daya manusia yang dimiliki oleh kantor tersebut. Sumber daya manusia berkaitan dengan jumlah dan kualitas tenaga kerja dalam suatu organisasi, maka secara otomatis struktur organisasi tersebut perlu diketahui.

Dalam mewujudkan keamanan, ketertiban, dan kelancaran pelaksanaan parkir, maka dikerahkan LLAJ di kawasan Bukittinggi, hal ini untuk mempermudah dan memperlancar kegiatan pelaksanaan program. Kapasitas yang baik yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan seperti ini memberikan pelayanan dan fasilitas yang baik pula bagi pelaksanaan program kebijakan ini. Implikasinya tentu berdampak positif dan berpengaruh baik terhadap implementasi kebijakan pengelolaan dan retribusi parkir ini.

Namun kenyataannya, pelaksana program kebijakan ini tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Buktinya jarang sekali melakukan pengontrolan di lapangan sehingga pelanggaran-pelanggaran sering terjadi. Banyak petugas parkir yang tidak resmi yang memungut tarif parkir seenaknya

dan seringnya terjadi kemacetan yang diakibatkan banyak kendaraan yang parkir di badan jalan.

Menurut ketua komisi C DPRD kota Bukittinggi, hal ini disebabkan karena pada saat ini Dinas Perhubungan kota Bukittinggi tidak memiliki kepala Dinas Perhubungan, karena beliau sudah pensiun dan sampai saat ini belum ada penggantinya. Mungkin ini salah satu penyebab masalah ini.

Berdasarkan informasi di atas, bisa saja penyebabnya karena tidak adanya Kepala Dinas Perhubungan. Jadi yang bertanggung jawab penuh terhadap masalah ini tidak ada sehingga bawahannya seenaknya saja melaksanakan tugas. Pada waktu melakukan penelitian, peneliti melihat sendiri UPTD perpustakaan memang kurang serius melaksanakan tugas. Tidak cukup setengah hari mereka melakukan pengontrolan di lapangan. Pukul 10.00 mereka telah kembali ke kantor dari melakukan pengontrolan di lapangan. Dari sini saja, sudah dapat dilihat bagaimana kinerja pemerintah dalam melaksanakan tugasnya.

6. Sumber daya yang dikerahkan

Perbedaan dan kapasitas agen pelaksana kebijakan berdasarkan sumber daya yang dimiliki juga turut mempengaruhi keberhasilan program. Sejauh pengamatan, sumber daya yang dikerahkan untuk implementasi kebijakan ini adalah pembangunan Terminal C di depan Banto Trade Centre (BTC). Pembangunan terminal ini bertujuan untuk mengatasi masalah perpustakaan di depan BTC. Angkutan terminal seenaknya parkir di depan BTC sehingga di daerah sana sering mengalami kemacetan. Tetapi pembangunan terminal tersebut sampai saat ini belum menunjukkan perubahan, sebagian besar angkutan kota

masih parkir seenaknya. Selain itu, menjadikan Ex LPM dan Kementrian Hukum dan HAM sebagai lokasi perparkiran namun ini masih dalam tahap perencanaan.

Pemerintah kurang cepat tanggap terhadap masalah ini. Sudah dari tahun 2009 PAD turun sampai sekarang belum ada upaya untuk mengatasinya. Pembangunan terminal C belum ada perubahan yang pasti. Di depan BTC masih juga terjadi kemacetan. Terminal dibuat tetapi tidak digunakan. Seharusnya pemerintah mengajak masyarakat untuk parkir di terminal tersebut terutama kendaraan umum.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, peneliti melihat sendiri terminal C sampai saat ini masih kosong, hanya beberapa kendaraan umum saja yang berhenti di sana. Tetapi kendaraan umum tersebut tidak mencari penumpang. Mereka menggunakan terminal C hanya untuk beristirahat dan bahkan digunakan sebagai toilet. Selain itu menjadikan EX LPM dan kantor Kementrian Hukum dan HAM sebagai lokasi parkir, namun ini masih dalam tahap perencanaan. Bagaimana implementasi akan sukses jika pemerintah hanya berencana saja? Pemerintah harus cepat tanggap untuk mengatasi masalah ini. Sumber daya yang dikerahkan untuk menambah lokasi parkir yang kurang cukup banyak hanya dan menunggu tindakan dari pemerintah secepatnya.

5.1.2 Konteks Implementasi dari Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 :

1. Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi Aktor yang Terlibat

Berdasarkan data dan pengamatan yang ditemukan di lapangan, beberapa fenomena yang berkaitan langsung dengan konteks kebijakan Perda No 2 dan No. 4 tahun 2004 ini menimbulkan berbagai polemik dalam implementasi kebijakan

dan secara tidak langsung mempengaruhi upaya pencapaian tujuan dan sasaran kebijakan ini.

Kepentingan yang berkembang secara politis adalah kepentingan antara lembaga penguasa, yaitu eksekutif dan legislatif. Dimana pada satu pihak Pemko melalui kantor Dinas Perhubungan selaku implementor utama dari kebijakan ini berupaya menciptakan ketertiban, keamanan, dan kebersihan untuk mencapai realisasi target yang telah ditentukan dalam perda ini dengan menetapkan peraturan-peraturan. Namun di sisi lain, pihak legislatif sebagai wakil rakyat yang menampung aspirasi dan tuntutan masyarakat terkadang memiliki bentuk kepentingan yang berbeda dengan eksekutif. Akibatnya adalah terjadinya tarik ulur antar kepentingan mereka, yang berdampak pada pelaksanaan Perda di lapangan, dan berdampak pula pada kenyamanan pihak kantor Dinas Perhubungan sebagai pelaksana implementasi kebijakan ini.

Seperti yang diungkapkan oleh Bapak M. Nur⁶¹ :

“Kami dituntut untuk mncapai target retribusi parkir yang telah ditntukan namun pihak legislatif memiliki kepentingan yang berbeda di dalamnya”.

Dari informasi yang diungkapkan oleh UPTD perparkiran di atas, tampak jelas bahwa pelaksanaan dari kebijakan ini tidak hanya untuk kepentingan masyarakat dan daerah tetapi juga terdapat kepentingan pribadi di dalamnya.

Jadi dengan demikian kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat, cukup jelas terlihat melalui temuan di lapangan, meskipun belum secara keseluruhan. Namun potongan fakta ini mampu menggambarkan hubungan antar

⁶¹ Wawancara dengan Kepala UPTD perparkiran kota Bukittinggi, op.cit.

aktor yang terlibat dan memiliki kepentingan secara *personality* (perorangan) atau pun kelembagaan lain dalam kebijakan ini. Sesuai dengan ketentuan semula bahwa kekuasaan, dan kepentingan serta strategi aktor-aktor yang terlibat memiliki andil dalam mempengaruhi proses implementasi kebijakan yang tentu saja bermuara pada keberhasilan suatu kebijakan. Tetapi karena kepentingan pribadi ikut campur dalam pelaksanaan kebijakan ini, makanya implementasi perda perpajakan ini belum maksimal.

2. Karakteristik Lembaga dan Penguasa

Menurut Kepala UPTD Perpajakan kota Bukittinggi, sempitnya wewenang kantor Dinas Perhubungan merefleksikan sempitnya jangkauan Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 ini. Dapat dilihat dari karakteristik kelembagaan yang dimiliki oleh pelaksana utama kebijakan ini yaitu kantor Dinas Perhubungan yang memiliki wewenang untuk melaksanakan pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir sesuai dengan perda, dimana wewenang ini sebagai kontribusi dari ketetapan Pemko dan bertanggung jawab hanya sampai kepada sekretaris daerah kota Bukittinggi.

Dengan demikian maka batas wewenang sebuah lembaga implementor kebijakan jika hanya sebatas kantor, maka wewenang itu menjadi sangat sempit dan tidak memiliki keleluasaan untuk menggali sumber-sumber yang lebih potensial dalam upaya peningkatan penerimaan di bidang retribusi daerah, khususnya retribusi parkir yang merupakan salah satu aspek utama penunjang PAD kota Bukittinggi yang juga turut serta menunjang pembangunan di kota

Bukittinggi. Sama halnya dengan pelaksanaan di lapangan, kondisi karakteristik kelembagaan dengan wewenang yang sempit ini, upaya revitalisasi parkir menjadi terbatas karena kantor Dinas Perhubungan tidak memiliki wewenang untuk itu. Sementara kepentingan untuk melakukan revitalisasi parkir merupakan upaya terpenting yang mendukung potensi dan penerimaan retribusi parkir.

Jadi bentuk dan karakteristik lembaga juga turut menentukan keberhasilan implementasi kebijakan. Meskipun selama ini dirasa berjalan dengan baik-baik saja, namun pergolakan di tingkat bawah masih saja bergulir, karena ketidakcocokan karakteristik lembaga yang dimiliki dalam implementasi kebijakan ini sehingga implementasi perda perpajakan ini belum maksimal hingga sekarang.

3. Kepatuhan dan Daya Tanggap

Kepatuhan dan daya tanggap menjadi salah satu faktor penting yang mempengaruhi upaya pencapaian tujuan dari suatu kebijakan. Kepatuhan pelaksana kebijakan dan daya tanggap masyarakat akan memberikan kesempatan yang luas bagi penggalan potensi penerimaan retribusi sehingga tujuan kebijakan mencapai titik yang optimal. Optimalisasi penerimaan retribusi daerah tidak akan dicapai jika tidak ditunjang oleh kepatuhan dari wajib retribusi yang ada dan telah ditetapkan.

Dasar diperlukannya kepatuhan wajib retribusi adalah kebutuhan daerah untuk menunjang pemasukan bagi penyelenggaraan pemerintahan yang ada, karena penerimaan langsung dari jasa yang diberikan oleh pemerintah daerah

secara langsung melalui pemungutan retribusi dan didukung oleh pengelolaan yang baik. Penerimaan ini digunakan untuk membiayai kepentingan umum yang pada akhirnya mencakup kepentingan pribadi atau individu masyarakat juga, seperti kepentingan kesejahteraan rakyat, pendidikan, pembangunan, terutama pembangunan fisik lokasi parkir.

Jika pelaksana kebijakan patuh dan bertanggung jawab atas tugas mereka, dan daya tanggap masyarakatpun baik maka implementasi kebijakan akan sukses. Pemerintah memberikan pelayanan parkir yang baik kepada masyarakat tanpa mengecewakan masyarakat, tentunya masyarakat dengan senang hati membayar retribusi.

Tapi kenyataannya sangat berbeda sekali, kepatuhan pemerintah dalam melaksanakan tugas mereka tidak dapat menarik daya tanggap masyarakat untuk membayar retribusi. Pemerintah tidak memberikan pelayanan parkir yang baik, tentunya masyarakat akan merasa risih dan tidak mau lagi menggunakan fasilitas parkir di kota ini. Buktinya banyak sekali masyarakat yang kecewa atas pelayanan parkir di kota Bukittinggi ini.

Seperti penuturan Bapak Hasbi⁶² di bawah ini :

“Saya sungguh kecewa dengan pelayanan parkir di kota ini. Tidak sesuai dengan tarif yang kita bayar”.

⁶² Wawancara dengan masyarakat pengunjung kota Bukittinggi, jumat, 18 Juni 2010, pukul 15.10 wib.

Berdasarkan penuturan Bapak Hasbi di atas, sudah jelas bagaimana pengelolaan parkir di kota ini. Masyarakat pengunjung seperti Bapak Hasbi saja yang baru saja mengunjungi kota Bukittinggi sudah merasa kecewa dengan pelayanan parkir di kota ini.

Tetapi penuturan Bapak Hasbi dibantah oleh Bapak M. Nur, Kepala UPTD Perparkiran⁶³, beliau mengatakan :

“Tarif parkir di hari-hari libur naik merupakan hal yang wajar. Mungkin saja petugas-petugas parkir mengambil kesempatan di hari libur ini”.

Dari pernyataan Kepala UPTD Perparkiran di atas, tidak sepatasnya pemerintah berbicara seperti itu. Tidak ada pemerintah yang berprinsip seperti itu, jadi wajar saja masyarakat kecewa atas pelayanan parkir di kota ini. Sama saja pemerintah merusak citra daerahnya sendiri. Seharusnya dengan semakin banyaknya pengunjung yang datang ke daerah kita semakin kita tunjukan pelayanan yang baik agar mereka betah dan tertarik lagi berkunjung ke sini.

Berdasarkan perdebatan-perdebatan di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa kinerja pemerintah kota Bukittinggi memang kurang baik. Wajar saja PAD kota Bukittinggi mengalami penurunan tiap tahunnya. Implementasi kebijakan tidak akan sukses kalau pemerintah kota Bukittinggi kurang cepat tanggap terhadap permasalahan parkir yang terjadi.

⁶³ Wawancara dengan Kepala UPTD perparkiran kota Bukittinggi, op.cit.

5.2 Faktor-Faktor Penyebab Turunnya Target Pencapaian Sektor Perparkiran Kota Bukittinggi

Retribusi parkir merupakan salah satu sektor penyumbang terbesar terhadap pendapatan asli daerah kota Bukittinggi. Tetapi sumbangan retribusi parkir terhadap PAD kota Bukittinggi tiap tahunnya mengalami penurunan. Hal ini disebabkan karena berbagai hal yaitu :

1. Area Parkir yang Kurang Teratur

Pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi belum baik ditandai dengan areal parkir yang kurang teratur di seputaran kawasan Jam Gadang, Depan Niagara, depan Bioskop Gloria, hingga pintu masuk Kebun Binatang, Pasar Banto, Pasar Bawah dan sekitar kawasan Terminal Aur Kuning. Di beberapa titik, ditemukan kendaraan yang parkir berseliweran. Hal demikian disebabkan sempitnya area parkir yang tersedia, sementara jumlah kendaraan yang masuk membludak. Untuk itu diperlukan pengendalian jumlah kendaraan yang masuk ke dalam suatu kawasan sehingga sasaran penyelenggaraan parkir tercapai. Dimana sasaran penyelenggaraan parkir itu berupa :

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke dalam suatu kawasan.
2. Meningkatkan pendapatan asli daerah melalui retribusi parkir.
3. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya.
4. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

Seperti yang dituturkan oleh Bapak Tiar⁶⁴ :

“Kawasan Aur Kuning hampir tiap hari mengalami kemacetan. Kawasan ini merupakan perlintasan angkot dari semua jurusan, baik dalam kota maupun luar kota. Apalagi kawasan ini merupakan kawasan pasar. Bagaimana tidak macet? Kendaraan yang parkir banyak tapi lahan parkir kurang. Lahan yang dimanfaatkan untuk parkir hanya badan-badan jalan”.

Berdasarkan informasi di atas, dapat kita lihat masyarakat kecewa atas pengelolaan perparkiran di kota ini. Hampir setiap hari terjadi kemacetan. Seharusnya pemerintah mengatur area parkir di daerah tersebut. Seperti menjadikan terminal Aur Kuning sebagai lokasi parkir sehingga parkir di luar badan-badan jalan tidak lagi terjadi. Tetapi Pemerintah kota hanya memikirkan dan mengejar target pemasukan dari retribusi perparkiran tanpa memperhatikan pengelolaan perparkiran itu sendiri. Sehingga uang yang dihasilkan dari sektor ini tidak memiliki nilai bagi pengembangan di bidangnya. Sistem yang digunakan hanya menggunakan bagian pinggir dari jalan-jalan, yang tidak jarang bahkan sampai dua lapis. Di beberapa jalan, terutama daerah yang disiapkan sebagai wilayah perkantoran dan *publik service* seperti pasar, rumah sakit, atau lembaga-lembaga pendidikan, mestinya harus diantisipasi dengan merencanakan kelancaran lalu lintas. Beberapa tempat publik, baik pemerintahan maupun swasta, merupakan tempat-tempat yang dari konsep pembangunan prasaranya mensyaratkan adanya tempat parkir, baik untuk pegawai maupun tamunya.

⁶⁴ Wawancara dengan petugas parkir Terminal Aur Kuning, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 13.15 wib.

Pemerintah seharusnya jeli dalam mengatur pembangunan lokasi parkir di kota ini. Pembangunan lokasi parkir harus disesuaikan dengan kebutuhan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu dapat dibagi sesuai dengan kategori maksud perjalanan. Seperti yang tertera pada tabel 2.3 kebutuhan ruang parkir pada pusat perdagangan dengan luas area 1000 m² dibutuhkan 59 SRP. Pada pusat perkantoran, jumlah karyawan 1000 dibutuhkan 523 SRP. Begitu juga di pasar swalayan, pasar tradisional, sekolah/ perguruan tinggi, tempat rekreasi, hotel dan penginapan, rumah sakit, bioskop, stadion olahraga, dan sebagainya. Selain itu juga pemerintah juga harus memperhatikan durasi parkir, yaitu rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat. Harus melihat tingkat penggunaan ruang parkir dan indeks parkir. Pembangunan lokasi parkir juga harus disesuaikan dengan jenis kendaraan. Kendaraan roda 2, roda 4, bus, truk, becak, dan sebagainya. Jika pemerintah menggunakan konsep dasar penanganan masalah parkir ini tentunya masalah-masalah parkir dapat diselesaikan.

Bukan hanya masalah bagaimana sebuah perencanaan tata ruang kota, namun juga bagaimana hal ini menjadi sebuah usaha yang harus dijalankan. Pembangunan harus diimbangi dengan perencanaan dan dampak yang mungkin timbul karenanya. Bila tempat parkir ini dapat disiapkan di beberapa tempat yang rawan kemacetan dan keramaian, tentu saja hal ini dapat membuat kota Bukittinggi menjadi sebuah kota yang lebih nyaman dan dicintai.

2. Kurangnya Lokasi Perparkiran

Kurangnya lokasi parkir di kota Bukittinggi ditandai dengan membludaknya pengunjung Pasar Atas, terutama menjelang lebaran menyebabkan sejumlah areal parkir di kawasan tersebut, penuh oleh kendaraan pribadi. Di depan Jam Gadang, terlihat ribuan kendaraan roda dua dan puluhan kendaraan roda empat di parkir bersusun sangat rapat, sehingga memenuhi jalan di depan pusat perbelanjaan Niagara, Bukittinggi Plaza dan Rumah Makan Simpang Raya. Selain itu, jumlah bendi yang mangkal di kawasan itu bertambah dua kali lipat, sehingga membuat suasana di sekitarnya sesak.

Sementara itu, di Jalan Ahmad Yani, ribuan kendaraan roda empat juga tersusun rapat berdempet-dempetan di kedua sisinya. Di sela-selanya kendaraan roda dua juga banyak yang parkir sembarangan, karena tidak ada tempat lagi untuk parkir. Kendaraan pengunjung yang bercampur baur dengan kendaraan pemilik toko yang juga parkir di pinggir jalan, menyebabkan kendaraan yang lewat di jalur itu terpaksa harus berjalan lambat.

Menurut Bapak Seno⁶⁵, kemacetan yang terjadi tidak hanya disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan tetapi juga disebabkan oleh pengaturan yang kurang maksimal dari petugas sehingga menyebabkan sebuah lahan parkir tidak tersusun sempurna.

"Seharusnya di kawasan itu bisa 10 mobil, misalnya, tapi karena disusun sembarangan, jadi 5 atau 6 mobil saja yang bisa diparkir. Petugas parkir yang ada di Bukittinggi sepertinya belum juga resmi. Ini terlihat dari tidak adanya karcis yang diberikan dan tidak ada pakaian seragam resmi. Tapi menurutnya, itu tidak masalah, karena pemko mungkin belum memiliki program yang tepat ke arah itu. Yang penting, bagi pengunjung seperti

⁶⁵Wawancara dengan petugas parkir Jln. Minangkabau, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 11.00 wib.

saya adalah, kenyamanan. Kebetulan saya belum menemukan petugas yang mematok harga sembarangan, dan berlaku kasar atau tidak sopan. Saya sempat parkir di beberapa tempat, tapi hingga kini masih wajar-wajar saja. Saya rasa perparkiran di sini mulai ditertibkan, tapi tidak tahulah, teman saya masih banyak yang bilang parkir Bukittinggi belum aman dan biayanya tinggi" .

Berdasarkan informasi di atas, terlihat jelas bahwa pengaturan lokasi parkir di kota ini tidak baik. Lokasi parkir sudah kurang ditambah lagi dengan pengaturan yang tidak baik akan menambah kekacauan perparkiran. Salah satu contohnya adalah di daerah Aur Kuning. Parkir di daerah sana kacau sekali. Lokasi parkir tidak bisa dimanfaatkan dengan baik sehingga banyak kendaraan yang parkir di badan jalan dan menyebabkan kemacetan di daerah tersebut.

Bapak Yontrimansyah⁶⁶ membenarkan, persoalan parkir masih menjadi pekerjaan yang harus diselesaikan pemerintah kota.

"Saya telah puluhan tahun tinggal dan berusaha di sini. Dan saya tahu betul, pengelolaan parkir di sini masih harus dibenahi. Kami akan terus berusaha memikirkan jalan terbaik, di samping telah menyiapkan perda tentang perparkiran serta pajaknya. Menurut saya, butuh pemikiran-pemikiran baru untuk memperbaiki pengelolaan parkir yang sembraut sekarang ini," katanya.

Dari informasi di atas dapat dilihat, bahwa pengelolaan parkir di kota Bukittinggi ini masih harus dibenahi dan diperlukan upaya-upaya lain untuk mengatasi masalah-masalah perparkiran tersebut.

Selain itu, H. Darwin⁶⁷ menilai, pembenahan pengelolaan parkir butuh kerja sama yang solid antara Pemerintah kota, DPRD dan pihak ketiga seperti koperasi atau badan usaha lain.

⁶⁶ Wawancara dengan Anggota Komisi B DPRD⁶⁶, Kamis, 16 Juni 2010, pukul 12.00 wib.

⁶⁷ Wawancara dengan Wakil Ketua DPRD, Kamis, 16 Juni 2010, pukul 11.00 wib.

"Saya yakin, bila ada kerja sama yang membangun, masalah parkir tak akan ada lagi di kota ini".

Berdasarkan informasi di atas, pemerintah membenarkan persoalan parkir di kota ini. Pemerintah mengatakan penyebab utama dari permasalahan ini adalah lahan parkir yang kurang. Selain itu kinerja pemerintah juga kurang. Jika pemerintah meningkatkan kinerja mereka dan menambah lokasi parkir tentunya masalah ini akan dapat diselesaikan.

3. Tarif Parkir yang Tidak Tetap.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 66 tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum pasal 11 ayat 3, besarnya biaya parkir ditetapkan dengan peraturan daerah yang bersangkutan. Tetapi berbeda dengan apa yang terjadi, sebagian besar pengunjung yang datang berlibur ke kota Jam Gadang, Bukittinggi, kecewa atas sikap petugas parkir di kota itu. Warga dan wisatawan yang berkunjung mengeluhkan tarif parkir kendaraan roda dua di sejumlah lahan parkir di kota Bukittinggi. Terutama tarif parkir di pusat-pusat perbelanjaan Ramayana Plaza dan pusat perbelanjaan Pasar Atas, yang tarif parkirnya mencapai Rp 4.000,00. Padahal tarif parkir normalnya Rp 1.000,00 hingga Rp 2.000,00. Petugas parkir tidak pernah memberikan struk parkir dan tiket parkir yang dicetak, melainkan angka tarif yang ditulis tangan.

Hal ini dirasakan oleh Bapak Fauzi⁶⁸, warga Tangah Jua :

"Ini benar-benar tidak masuk akal. Saya memarkirkan sepeda motor kurang dari setengah jam, dikenakan tarif Rp 4.000,00.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Fauzi, dapat dilihat bahwa beliau kecewa dengan tarif parkir di kota ini, tidak sesuai dengan pelayanan yang diberikan. Padahal tarif parkir sudah ditetapkan dalam peraturan daerah.

Hal serupa dikeluhkan Hatiar dan Andi, warga Gurun Panjang, Bukittinggi. Pada Sabtu (27/11/2009) lalu, ia memarkirkan sepeda motor di Ramayana Plaza dikenakan tarif Rp 3.000,00.

"Saya sudah melaporkan tarif parkir yang sangat meresahkan warga itu kepada Komisi C DPRD Kota Bukittinggi. Pemko Bukittinggi harus melakukan pengawasan yang ketat dan evaluasi terhadap kondisi ini. Kalau tidak, citra kota Bukittinggi sebagai Kota wisata akan rusak, selain di Ramayana Plaza, petugas parkir Pasar Atas, juga melakukan pungutan tarif parkir mulai dari Rp1.000 sampai dengan Rp3.000, apalagi pada waktu hari libur. Seharusnya pihak pengelola parkir ikut memikirkan dampaknya. Jangan hanya memikirkan pemasukan pribadi, namun harus ikut menjaga nama baik Bukittinggi demi kelangsungan pariwisata kedepan".

Berdasarkan informasi di atas, banyak sekali masyarakat yang kecewa atas tarif parkir yang terlampau mahal. Bapak Fauzi mengeluhkan sekali tarif parkir di kota ini. Pada waktu memarkirkan kendaraan roda duanya di Kebun Binatang, beliau dikenakan tarif parkir sebesar Rp 4.000,00 padahal tarif sebenarnya Rp 500,00. Begitu juga dengan Bapak Hatiar dan Andi.

⁶⁸ Wawancara dengan masyarakat kota Bukittinggi, Sabtu, 18 Juni 2010, pukul 15.00 wib.

Tetapi pernyataan Bapak Fauzi, Hatiar dan Andi di atas dibantah oleh Deni⁶⁹. Beliau mengatakan ;

“Kami tidak pernah melakukan pemungutan tarif parkir sebesar itu”.

Pernyataan Deni sangat bertentangan sekali dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Fauzi, Hatiar dan Andi. Menurut peneliti tentu saja petugas-petugas parkir tersebut membantah keluhan-keluhan masyarakat tersebut. Petugas parkir yang seperti ini adalah petugas parkir yang tidak resmi. Hal ini sangat membingungkan. Untuk itu diperlukan upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan parkir ini sehingga tidak ada lagi masalah-masalah parkir yang ditemukan di kota ini.

5.3 Pengelolaan Perparkiran di kota Bukittinggi

Masalah perparkiran merupakan masalah yang serius bagi pemerintah kota Bukittinggi. Karena berdasarkan pengamatan langsung ke lapangan, peneliti melihat pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi belum baik, area perparkirannya kurang teratur, kurangnya lokasi parkir, dan tarif parkir yang tidak tetap.

Potensi yang dimiliki oleh kota wisata Bukittinggi kurang didukung oleh sarana parkir sehingga harus menggunakan badan jalan. Untuk hari biasa, tempat parkir cukup untuk menampung kendaraan, namun pada musim liburan dimana jumlah wisatawan yang berkunjung lebih banyak dari biasanya, tempat parkir menjadi masalah. Jalan yang digunakan sebagai tempat parkir menyebabkan

⁶⁹ Wawancara dengan petugas parkir di Kebun Binatang, Sabtu, 18 Juni 2010, pukul 16.00 wib.

daerah pusat kota Bukittinggi menjadi macet.

Penyebab utama dari kekacauan perparkiran ini adalah pada sistem kerja pemerintah. Pemerintah kurang serius menangani masalah perparkiran, pengontrolan jarang sekali dilakukan ke lokasi-lokasi parkir sehingga petugas-petugas parkir seandainya saja melaksanakan tugas mereka, seperti banyak dari mereka yang memungut biaya parkir seandainya dan tanda pengenal sebagai petugas parkirpun tidak ada sehingga waktu melakukan penelitian ke lapangan, peneliti banyak menemukan petugas-petugas parkir tidak resmi.

Seperti yang dikatakan oleh Bapak Asrul⁷⁰ :

“Perparkiran di kota Bukittinggi kacau balau, permasalahannya sangat banyak, di samping lahan parkir yang kurang, pengelolaan juga tidak baik sehingga banyak masalah-masalah yang terjadi, seperti banyak petugas-petugas parkir yang tidak resmi, tanda pengenal yang tidak ada, dan pemungutan tarif parkir yang seandainya. Penyebab utamanya karena Pemerintah melelang tempat parkir kepada swasta yang sanggup membeli paling mahal”.

Berdasarkan informasi di atas, Bapak Asrul mengatakan bahwa pengelolaan parkir di kota ini memang sangat buruk sekali. Banyak sekali masalah-masalah yang ditemukan. Untuk itu pemerintah harus bekerja keras mengatasi masalah ini.

Deni dan Moris⁷¹ sependapat dengan Bapak Asrul yang mengatakan bahwa:

“Masalah perparkiran di Bukik ko alah kacau bana, parkirnyo serak-serak se nyo jadi bantuak kota kacau, selain itu acok menyebabkan kemacetan tarutama di aua kuniang, pasa bawah ciek lai, dan sampai saat ko alun ado upaya pemerintah untuak mengatasi masalah perparkiran tu”.

⁷⁰ Wawancara dengan petugas parkir di jalan Ahmad Yani, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 11.15 wib.

⁷¹ Wawancara dengan petugas parkir di Kebun Binatang, op.cit.

“Permasalahan perparkiran kota Bukittinggi sudah rumit sekali, perparkiran kendaraan yang tidak teratur menyebabkan kacaunya tata kota, sering terjadi kemacetan terutama di daerah Aur Kuning, dan Pasar Bawah, dan sampai saat ini belum ada upaya pemerintah untuk mengatasi masalah tersebut”.

Berdasarkan informasi di atas, terlihat jelas bahwa penyebab utama dari masalah perparkiran ini adalah kinerja pemerintah yang tidak baik sehingga terjadi pelanggaran-pelanggaran di lapangan.

Salah satu bukti dari adanya permasalahan tersebut, peneliti mewawancarai Bapak Tiar, seorang petugas parkir di terminal Aur Kuning, yang mengakui telah melanggar peraturan perparkiran yaitu beliau menggunakan fasilitas jalan yang bukan digunakan untuk fasilitas parkir. Akibatnya daerah tersebut tiap hari mengalami kemacetan. Berikut hasil pernyataan beliau :

“Perparkiran di kota Bukittinggi ko kacau, buktinyo pemerintah se ndak becus mengatur perparkiran di siko, lahan awak se sabananyo sabalah situ se nyo diak, tapi lahan yang sabalah kamari yang sabananyo indak lahan parkir awak jadian juo lahan perparkiran, dari situ se alah nampak karajo pemerintah salama ko. Pemerintah jarang bisa dikatokan hampia ndak pernah mengontrol perparkiran, jadi kami bagak-bagak se maambiak lahan, karano lahan yangi kini ko ndak cukuik do diak, apolagi pado hari-hari libur dan hari-hari pasar, kendaraan tu batambah, jadi kami ndak nio kahilangan piti do kan”.

“Perparkiran di kota Bukittinggi memang kacau, buktinya pemerintah tidak mampu mengatur perparkiran di sini. Sebenarnya lahan perparkiran saya hanya yang di sebelah sana, yang ini bukanlah lahan yang digunakan untuk lahan perparkiran, dari sini sudah kelihatan bagaimana kerja pemerintah selama ini. Pemerintah hampir tidak pernah melakukan pengontrolan, jadi saya berani saja mengambil lahan seenak saya, karena jumlah kendaraan yang memaksa saya untuk melakukan itu, khususnya pada hari-hari libur dan hari-hari pasar”.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Tiar di atas, jelas sekali bahwa pengelolaan perparkiran di kota ini sangat tidak baik, pengontrolan jarang sekali dilakukan sehingga petugas parkir seandainya melakukan hal-hal yang menguntungkan mereka seperti menjadikan lahan yang seharusnya bukanlah lahan parkir.

Selain itu, peneliti menemukan bukti baru adanya masalah perparkiran di Depan Niagara, peneliti menemukan petugas parkir tidak resmi, buktinya pada saat diminta buat wawancara, mereka tidak mau dan saling lempar satu sama lain. Tetapi ada juga beberapa orang petugas parkir yang mengatakan perpakistan di kota Bukittinggi sudah cukup baik dan tidak pernah ada masalah.

Seperti yang dikatakan oleh Bapak Edi⁷² :

"...pengelolaan perpakistan di bukit alah rancak, ndak ado masalah yang nampak lai. Perpakistan di siko alah teratur, masalah-masalah tarif parkir yang maha, petugas ndak resmi tu sabananya ndak ado, kami di siko resmi sadoalahnyo. Pemerintah bisa dikatokan alah sukses mengelola perpakistan, sehingga perpakistan di siko teratur, hanyo sajo lahan parkir yang kurang".

"...pengelolaan perpakistan di kota Bukittinggi ini sudah bagus, pemerintah mampu mengatur perpakistan ini sehingga perpakistan di kota Bukittinggi cukup teratur hanya saja lahan parkir yang kurang dan itu hanya pada hari-hari libur saja, sehingga menyebabkan kemacetan pada hari-hari libur".

Pernyataan Bapak Edi di atas sangat berbeda sekali dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Tiar⁷³, beliau mengatakan bahwa perpakistan di kota ini sudah baik dan tidak ada lagi masalah-masalah yang nampak. Masalah tarif parkir dan petugas parkir yang tidak resmi sebenarnya tidak ada.

⁷² Wawancara dengan petugas parkir di kampung Cina, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 10.30 wib.

⁷³ Wawancara dengan petugas parkir di Terminal Aur Kuning, op.cit.

Sama seperti pernyataan Bapak Edi, Ilham dan Ade⁷⁴ juga mengatakan

demikian :

“Perparkiran di kota ko alah rancak, pengelolaannya rancaklah dan ndak ado masalah yang paralu dikhawatirkan lai”.

“Perparkiran di kota Bukittinggi sudah cukup baik, pengelolaannya sudah baik dan tidak ada lagi masalah serius yang perlu dikhawatirkan”.

Dari hasil wawancara dengan Ilham dan Ade di atas bahwa perparkiran di kota Bukittinggi sudah baik, tidak ada permasalahan yang perlu dikhawatirkan lagi. Tetapi pernyataan Bapak Edi, Ilham dan Ade dibantah oleh Bapak H. Marjis⁷⁵ yang mengatakan :

“Bahwa pengelolaan perparkiran di kota Bukittinggi sudah sangat kacau. Saya sudah melihat sendiri ke lapangan dan sudah merasakan bahwa pengelolaan parkir memang kacau. Menurut saya petugas-petugas parkir yang mengatakan pengelolaan parkir yang sudah baik itu adalah petugas parkir yang tidak resmi makanya beliau berpendapat seperti itu supaya tidak ketahuan”.

Berdasarkan informasi di atas, tampak jelas bahwa perparkiran di kota ini sangat buruk sekali, upaya pemerintah dalam mengatasi masalah perparkiran ini sangat kurang sehingga banyak sekali terjadi pelanggaran-pelanggaran parkir. Hal ini terjadi karena pengelola jarang melakukan pengontrolan ke lapangan.

⁷⁴ Wawancara dengan petugas parkir Jalan Minangkabau dan depan KFC, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 10.15 wib.

⁷⁵ Hasil wawancara dengan H. Marjis, Komisi C Kota Bukittinggi, op.cit..

5.3 Upaya Pemerintah untuk Mengatasi Masalah Perparkiran di kota Bukittinggi

Sampai saat ini pemerintah selalu berusaha untuk mengatasi masalah perparkiran. Sudah banyak cara yang dilakukan oleh pemerintah tapi belum juga mampu mengatasi masalah tersebut⁷⁶.

Usaha yang dilakukan Pemerintah antara lain :

1. Pembuatan Perda Baru tentang Perparkiran.

Berdasarkan keputusan Walikota Bukittinggi Nomor 188.45-276-2008 tentang penunjukan lokasi parkir di kota Bukittinggi bahwa lokasi parkir di kota Bukittinggi yang telah ditetapkan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi saat ini sehingga perlu diganti dan penetapannya diperlukan Keputusan Walikota yang baru.

Berdasarkan informasi yang peneliti terima dari komisi C, DPRD kota Bukittinggi, ada rencana pembuatan perda baru mengenai perparkiran. Karena pemerintah menganggap Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 ini tidak sukses. Makanya diperlukan Perda baru yang lebih mengikat terhadap perparkiran ini. Tetapi Perda baru tentang perparkiran masih dalam proses pembuatan. Dan awal tahun 2011 akan diterapkan.

⁷⁶*Ibid.*

2. Pembangunan Terminal C di depan Banto Trade Centre (BTC).

Pembangunan terminal C ini bertujuan untuk mengatasi masalah perparkiran di depan BTC. Angkutan umum sebaiknya parkir di daerah tersebut sehingga sering mengalami kemacetan. Tidak hanya angkutan umum, bendi dan becak juga kut parkir di daerah tersebut. Tetapi pembangunan terminal C tersebut sampai saat ini belum menunjukkan perubahan, sebagian besar angkutan kota masih parkir seenaknya sehingga kemacetan sering terjadi. Tampaknya pembangunan terminal ini sia-sia. Tujuan dari terminal ini belum tercapai. Setelah dibangun tetapi tidak digunakan.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, peneliti melihat Terminal C ini digunakan oleh para sopir angkot menggunakan terminal ini hanya untuk beristirahat saja. Tidak ada kegiatan mencari penumpang di terminal tersebut. Terminal ini seperti gedung kosong sebagai tempat peristirahatan. Menurut peneliti, pemerintah kurang serius dalam mengatasi masalah kemacetan di depan BTC ini. Terminal dibangun hanya sebagai syarat bahwa tugas telah dilaksanakan. Seharusnya pemerintah berusaha mengajak para sopir angkot untuk berhenti di Terminal bukan di depan BTC, tidak dibiarkan begitu saja setelah dibangun.

Komisi C DPRD⁷⁷ kota Bukittinggi mengatakan :

“Kami mengakui bahwa kinerja pemerintah Bukittinggi dalam menangani masalah perparkiran ini sangat kurang sekali. Apalagi penanganan masalah Terminal C yang baru dibangun. Seharusnya terminal C itu sudah digunakan tetapi sampai sekarang masih saja begitu”.

⁷⁷ Wawancara dengan Bapak H. Marjis, Komisi C DPRD, kota Bukittinggi, op.cit.

Berdasarkan hasil wawancara dengan komisi C di atas, salah satu lagi bukti bahwa kinerja pemerintah dalam menangani masalah parkir kurang bagus adalah dengan pembangunan terminal C ini. Seharusnya pemerintah sukses dalam mengatasi kemacetan dengan pembanguana terminal C ini karena tampaknya tidak ada cara lain untuk mengatasi kemacetan di depan BTC ini selain pembangunan terminal C tersebut.

3. Pembangunan lokasi perparkiran baru yaitu di Ex LPM dan Kementrian Hukum dan HAM.

Salah satu cara lain untuk mengatasi masalah perparkiran ini adalah dengan membangun lokasi parkir di Ex LPM dan Ex kantor Kementrian Hukum dan HAM. Lokasi ini berada di depan kantor DPRD kota Bukittinggi. Pembangunan lokasi parkir ini bertujuan ntuk mengurangi parkir yang membludak di sekitar kawasan Jam Gadang. Jadi setelah lokasi ini dibangun, pengunjung jam gadang dapat memarkirkan kendaraannya di lokasi ini. Namun pembangunan ini masih dalam tahap perencanaan dan belum ada kebijakan tentang perencanaan pembangunan ini.

Seperti yang diungkapkan Bapak komisi C :

“Saat ini kami berencana mambangun lokasi parkir di Ex LPM dan Ex kantor Kementrian Hukum dan HAM. Insya Allah awal tahun 2011 kebijakan mengenai pembangunan lokasi ini akan keluar”

Berdasarkan informasi di atas, pemerintah akan mengeluarkan kebijakan tentang pembangunan lokasi parkir di Ex LPM dan Ex kantor Kementerian Hukum dan HAM awal tahun 2011. Mudah-mudahan upaya pemerintah ini sukses dalam mengatasi masalah parkir di depan Jam Gadang tersebut.

4. Pembuatan panitia khusus perparkiran.

Kekacauan pelaksanaan parkir di kota Bukittinggi disebabkan karena kurangnya kinerja pemerintah dalam mengatasi masalah perparkiran ini. Pihak pengelola yang bertugas mengontrol perparkiran di lapangan jarang sekali melakukan pengontrolan. Untuk itu pemerintah membentuk panitia khusus parkir yang bertugas dan bertanggung jawab penuh terhadap perparkiran di kota ini.

Informasi pembuatan panitia khusus parkir ini, peneliti peroleh pada saat melakukan wawancara dengan komisi C DPRD⁷⁸ kota Bukittinggi. Beliau mengatakan :

“Pembuatan panitia khusus parkir ini masih dalam tahap perencanaan dan Insya Allah awal tahun 2011 sudah terbentuk”.

Dari informasi di atas, pembentukan panitia khusus parkir dibentuk pada awal tahun 2011. Tujuan dari pembentukan panitia khusus parkir ini agar perparkiran dikontrol oleh panitia khusus parkir tersebut.

⁷⁸ *Ibid.*

5. Pembangunan Terminal Tambuo (Type A)

Pembangunan ini bertujuan untuk memberikan pelayanan transportasi yang layak dan mengurangi kemacetan di pusat perbelanjaan di pasar Aur Kuning. Pembangunan terminal Tambuo ini akan dibangun berupa bangunan yang serba permanen, adanya fasilitas umum yang representatif untuk pemakai terminal sebagai pusat perbelanjaan dan wisata seperti WC umum, telekomunikasi dan pusat informasi, ruang tunggu penumpang dan lain-lain. Namun pembangunan terminal ini masih dalam tahap perencanaan.

Seperti yang dikatakan Bapak H. Marjis⁷⁹ :

“Saya mengakui memang perpustakaan selalu bermasalah di kota Bukittinggi. Ini karena kerja pemerintah yang kurang efektif dalam melaksanakan tugas, khususnya Dinas Perhubungan. Kami anggota DPRD hanya sebagai pembuat peraturan, yang melaksanakannya di lapangan adalah Dinas Perhubungan. Sudah sering kami lakukan peringatan kepada Dinas Perhubungan agar lebih meningkatkan kualitas kerja, dan sampai saat ini belum juga ada perubahan. Salah satu penyebabnya mungkin karena tidak adanya Kepala Dinas perhubungan saat ini karena kepala Dinas perhubungan yang lama sudah habis masa kerja atau pensiun dan sampai saat ini belum ada penggantinya. Masalah utama perpustakaan adalah pada sistem pengelolaannya dan lahan perpustakaan yang kurang. Pemerintah selalu berusaha mengatasi masalah perpustakaan tersebut, salah satu usaha yang sudah dilakukan adalah pembangunan terminal C yang bertujuan untuk memindahkan angkutan-angkutan umum yang parkir di badan jalan di depan BTC. Di sana sering terjadi kemacetan- kemacetan. Usaha lain yang masih dalam perencanaan adalah pembangunan lahan perpustakaan baru, dan targetnya adalah Ex LPM yang lokasinya berada di depan Kantor DPRD kota Bukittinggi. Selain itu pembuatan Perda baru tentang perpustakaan. Dan diharapkan usaha-usaha ini dapat mengatasi permasalahan- permasalahan perpustakaan di kota Bukittinggi ini yang tentunya dapat meningkatkan kembali PAD kota ini”.

⁷⁹ *ibid*

Berdasarkan informasi di atas, terlihat jelas kekecewaan masyarakat terhadap pelaksanaan parkir di kota Bukittinggi. Dan hal itu dibenarkan oleh Bapak H. Marjis, bahwa penyebabnya ini adalah karena kinerja pemerintah yang kurang.

Sebagai triangulasi data, peneliti mewawancarai masyarakat Kota Bukittinggi. Berbagai pendapat peneliti dapatkan dari masyarakat tentang pengelolaan perpajakan di Bukittinggi. Sebagian masyarakat berpendapat pengelolaan perpajakan di Bukittinggi sudah bagus, hanya saja lahan perpajakan yang kurang.

Seperti yang diungkapkan Bapak Rustam⁸⁰ :

“Pengelolaan perpajakan di Bukittinggi alah termasuk rancak jiko wak bandiangan samo kota-kota lain di Sumbar ko. Buktinyo susunannyo rancak, taratur, ndak ado masalah yang nampak dek ambo. Pamarintah patuiklah diagiah pujian atas karajonyo ko”.

“Pengelolaan perpajakan di Bukittinggi sudah termasuk bagus jika dibandingkan dengan kota-kota lain di Sumbar. Buktinya susunan perpajakannya sudah bagus dan teratur. Tidak ada masalah yang saya lihat mengenai perpajakan di kota Bukittinggi ini. Pemerintah pantas dikasih pujian atas pekerjaannya selama ini”.

Berdasarkan informasi di atas, bapak rustam menganggap perpajakan di kota ini sudah baik dan tidak ada lagi masalah- masalah yang Nampak. Pemerintah sudah mampu melaksanakan tugasnya dengan baik.

⁸⁰Wawancara dengan masyarakat pengunjung kota Bukittinggi, Jumat, 18 Juni 2010, pukul 10.00 wib.

Riki dan Rudi⁸¹ juga mengatakan bahwa :

“Perparkiran di kota Bukittinggi sudah baik, pemerintah sudah mengelolanya cukup baik, tidak ada lagi masalah serius tentang perparkiran”.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, sebagian masyarakat mengatakan perparkiran di kota Bukittinggi sudah baik, tidak ada lagi kekacauan-kekacauan yang mereka temui. Tata parkir sudah teratur dan tarif parkirnya normal.

Tetapi sebagian lagi berpendapat bahwa perparkiran di kota Bukittinggi pengelolannya sangat tidak bagus, pemerintah tidak mampu mengatur perparkiran, selain lahan yang kurang, tata parkirnya juga kurang teratur, dan tarif parkirpun tidak tetap sehingga sasaran penyelenggaraan parkir tidak tercapai.

Selaku anggota Wakil Ketua DPRD Kota Bukittinggi, H. Darwin⁸² juga mengungkapkan bahwa :

“Perparkiran di kota Bukittinggi ini dari dulu sudah kacau. Berbagai usaha pemerintah telah dilakukan tapi sampai sekarang belum juga kelihatan hasilnya. Sebenarnya kinerja pengelola perparkiran yang belum bagus, buktinya masalah tanda pengenal petugas parkir yang tidak ada, itu adalah kesalahan para pengelola perparkiran itu sendiri. Selain itu masalah yang besar dari perparkiran ini adalah masalah lahan”.

Berdasarkan informasi di atas, H. Darwin mengeluhkan sekali masalah parkir di kota ini. Usaha pemerintah belum kelihatan dalam mengatasi masalah ini.

⁸¹ Wawancara dengan petugas parkir di daerah Pasar Atas, Sabtu, 12 Juni 2010, pukul 11.30 wib.

⁸² Wawancara dengan Wakil Ketua DPRD Kota Bukittinggi, op.cit.

Bapak Iwan dan Bapak Alex⁸³ berpendapat :

“Bukit ndak teratur lai, alah kacau gara-gara masalah perparkiran”.

“Kota Bukittinggi tidak teratur lagi, penyebab adalah masalah perparkiran”.

Berdasarkan informasi di atas, banyak sekali masyarakat yang kecewa dengan pelaksanaan perparkiran di kota ini. Mereka sangat mengharapkan sekali adanya upaya pemerintah dalam menangani masalah tersebut.

Dari hasil wawancara peneliti dengan beberapa orang masyarakat di atas, peneliti mengambil kesimpulan bahwa masyarakat mengeluhkan sekali perparkiran di kota ini, karena sangat berdampak sekali kepada kehidupan kota Bukittinggi. Terjadinya kemacetan, PAD berkurang dan banyak sekali dampak yang ditimbulkan dari masalah ini. Masyarakat juga mengharapkan agar pemerintah segera mengambil langkah untuk mengatasi masalah perparkiran tersebut.

⁸³ Wawancara dengan masyarakat pengunjung kota Bukittinggi, Jumat, 18 Juni 2010, pukul 15.10 wib.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Setelah menguraikan mengenai masalah yang berhubungan dengan implementasi Perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang perpajakan kota Bukittinggi, akhirnya penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

Implementasi perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tentang perpajakan selama ini belum berjalan dengan baik. Faktor- faktor penghambat suksesnya pelaksanaan perda perpajakan ini adalah pengelolaan perpajakan yang belum baik yang ditandai dengan area parkir yang kurang teratur, lokasi perpajakan yang kurang dan tarif parkir yang tidak pernah tetap.

Area parkir yang kurang teratur dan kurangnya lokasi parkir ditandai dengan sembrautnya perpajakan di beberapa kawasan di kota Bukittinggi seperti di daerah Aur Kuning, seputar kawasan Jam Gadang, Pasar Atas, dan Pasar Bawah. Di kawasan-kawasan tersebut kendaraan parkir seenaknya saja bahkan sampai ke luar badan-badan jalan. Hal inilah yang menjadi faktor utama penyebab kemacetan di kota Bukittinggi. Tarif parkir yang tidak pernah tetap bahkan melebihi tarif yang ditetapkan dalam perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 ini sangat meresahkan masyarakat. Hampir setiap hari masyarakat mengeluh atas tarif parkir yang dipungut petugas-petugas parkir di kota Bukittinggi.

Penyebab dari kacaunya implementasi perda perpajakan ini adalah karena kinerja pemerintah yang kurang baik dalam pengelolaan perpajakan. Pemerintah

khususnya pengelola parkir jarang sekali melakukan pengontrolan ke lapangan sehingga banyak sekali terjadi pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh petugas-petugas parkir. Selain tarif yang tidak tetap, pelanggaran lain yang ditemukan adalah banyaknya petugas-petugas parkir yang tidak resmi. Petugas-petugas parkir yang tidak resmi inilah yang terbukti memungut biaya parkir melebihi tarif parkir yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Selain itu pemerintah juga kurang jeli dalam mengatur pembangunan lokasi perparkiran. Besaran permintaan parkir pada suatu kawasan ruas jalan sangat dipengaruhi oleh pola tata guna lahan di kawasan yang bersangkutan sehingga di dalam penanganan masalah parkir harus diikuti dengan peraturan mengenai pola tata guna lahan yang disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota yang ada. Selain itu mengingat besarnya permintaan parkir sehingga muncul banyaknya aktifitas parkir di ruas badan jalan, maka diharapkan adanya syarat penyediaan fasilitas parkir minimum pada pusat kegiatan yang sudah ada atau pusat kegiatan baru yang dapat dituangkan sebagai persyaratan dalam pembuatan IMB sehingga dikeluarkan standar perkiraan kebutuhan ruang parkir pada berbagai kawasan.

Tetapi pemerintah kota Bukittinggi tampaknya membangun lokasi perparkiran tidak sesuai dengan standar perkiraan kebutuhan ruang parkir sehingga banyak sekali terjadi pelanggaran-pelanggaran di lapangan. Sampai saat ini peneliti melihat upaya pemerintah dalam mengatasi masalah perparkiran masih sangat minim. Upaya yang baru dilaksanakan pemerintah adalah pembangunan Terminal C di depan Banto Trade Center. Tetapi pembangunan terminal ini

sampai saat ini belum menunjukkan perubahan sama sekali. Masih diperlukan lagi upaya-upaya pemerintah dalam mengatasi masalah perparkiran ini.

Kinerja yang kurang bagus dari pemerintah dalam mengelola perparkiran menyebabkan implementasi perda No. 2 dan No. 4 tahun 2004 tidak berjalan dengan baik. Kacaunya implementasi perda perparkiran ini sangat berpengaruh pada retribusi parkir yang berpengaruh sekali pada pendapatan asli daerah kota Bukittinggi.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan yang diuraikan diatas penulis memberikan saran sebagai berikut :

Untuk meningkatkan realisasi retribusi parkir terhadap PAD maka diperlukan pelaksanaan koordinasi yang lebih efektif antara instansi-instansi yang terkait seperti dinas pendapatan daerah, badan pengelola parkir dan pihak lain yang terkait. Dalam mengelola perparkiran ini dibutuhkan kinerja yang bagus dengan memperhatikan standar perkiraan kebutuhan ruang parkir yang telah ditetapkan. Hal ini sangat diperlukan sekali dalam pengaturan lokasi parkir sehingga tidak ada lagi masalah-masalah parkir yang ditemukan dan akan berpengaruh pada retribusi parkir. Dengan retribusi parkir yang semakin meningkat akan berdampak terhadap peningkatan pendapatan daerah dimana pendapatan daerah ini akan digunakan untuk pembiayaan daerah dalam mensejahterakan masyarakat daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Bungin, Burhan. 2005. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Dunn, William N. 2002. *Analisis Kebijakan*. Yogyakarta : PT.Hanindita GrahaWidia.
- Maleong, Lexy. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Nogi, Hessel Tangkilisan. 2003. *Kebijakan Publik yang Membumi*. Yogyakarta : Lukman Offset dan YPAPI.
- Nugroho, Trilaksono dan Suhadak. 2007. *Paradigma Baru Pengelolaan Keuangan Daerah dalam Penyusunan APBD di Era Otonomi*. Jawa Timur: Bayumedia Publishing dan Lembaga Penerbitan dan Dokumentasi FIA UNIBRAW.
- Nugroho Dwijowijoto, Riant. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep Teori dan Aplikasi)*. Jakarta : Pustaka Pelajar.
- Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*, Bandung : Alfabeta.

Skripsi :

R Indarta, Elvi. 2006. Implementasi Kebijakan Perda No 22 Tahun 2004 tentang Pengelolaan dan Retribusi Pasar dalam Upaya Peningkatan PAD Kota Bukittinggi. Skripsi tidak dipublikasikan. Ilmu Politik, Padang: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

Ikhsan. 2006. Implementasi Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2002 tentang Pajak Parkir sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi DKI Jakarta. Skripsi tidak dipublikasikan. Ilmu Politik, Padang: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

Bermana, Gema. 2009. Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) pada Sektor Pariwisata di kota Bukittinggi. Skripsi tidak dipublikasikan, Ilmu Politik, Padang : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

Undang-Undang atau Dokumentasi Pemerintah lainnya.

Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No. 2 Tahun 2004 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Peraturan Daerah Kota Bukittinggi No. 4 Tahun 2004 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir.

Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 188.25-276-2008 tentang Penunjukkan Lokasi Parkir.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir
untuk Umum.

Undang-undang No. 32 Tahun 2004 tentang Sistem Pemerintah Daerah dan BAB VII
Tentang Perencanaan Pembangunan Daerah.

Undang-undang No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara
Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah.

