

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM DAERAH RIAU
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH KOTA PEKANBARU
NOMOR 14 TAHUN 2016 TENTANG RETRIBUSI PARKIR TEPI
JALAN UMUM DALAM MENINGKATKAN PENDAPATAN ASLI
DAERAH (PAD) KOTA PEKANBARU (STUDI KASUS ZONA 1)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk memperoleh Gelar sarjana strata satu
Bidang Ilmu Sosial Program studi Ilmu administrasi Publik
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau Pekanbaru



**Ramlan
NPM : 137110115**

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
PEKANBARU**

2019

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan kekuatan dan semangat dalam menyelesaikan Skripsi ini **“Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)”** Skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru.

Pada kesempatan yang baik ini tak lupa penulis menyampaikan terimakasih yang setulus-tulusnya baik secara langsung mau pun tidak langsung atas segala dukungan, bantuan, bimbingan, pengarahan, nasehat dan pemikiran dari berbagai pihak selama proses studi dan juga selama proses penyusunan Skripsi ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi., MCL, yang menjabat sebagai rektor Universitas Islam Riau
2. Bapak Dr. H. Moris Adidi Yogya., M.Si yang menjabat sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Bapak Hendry Andry., S.Sos., M.Si sebagai ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik
3. Bapak Drs. Syapril Abdullah, M.Si yang juga bertindak sebagai pembimbing yang telah memberikan arahan dan bimbingan dengan sabar untuk meluangkan waktunya, tenaga dan fikiran sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini

4. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Islam Riau yang dalam hal ini tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang mana telah mendidik dan memberikan dorongan serta arahan selama perkuliahan.
5. Teristimewa untuk Ayah dan Ibu tercinta atas segala pengorbanan dan kasih sayang serta air mata dan doanya untuk ananda.
6. Dan juga tidak lupa buat Kawan-kawan angkatan 2013 yang telah memberikan bantuan dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi ini yang tidak biasa penulis sebutkan satu persatu semoga kita semua sukses, amin.

Akhir kata penulis berharap semoga Skripsi ini akan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan dan semoga ilmu yang penulis peroleh ini dapat berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan serta bagi nusa dan bangsa, Amin.

Pekanbaru, Agustus 2019
Penulis

Ramlan

DAFTAR ISI

	Halaman
PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING	ii
PERSETUJUAN TIM PENGUJI	iii
BERITA ACARA UJIAN KONFERENSIF SKRIPSI	iv
PENGESAHAN SKRIPSI	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH.....	xii
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	12
BAB II. STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PEMIKIRAN	
A. Studi Kepustakaan	14
B. Penelitian terdahulu	27
C. Kerangka Pemikiran	29
D. Konsep Operasional	30
E. Operasionalisasi variabel	31
F. Teknik Pengukuran	33

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian	37
B. Lokasi Penelitian	37
C. Populasi dan sampel	38
D. Teknik Penarikan Sampel	39
E. Jenis dan Sumber Data.....	39
F. Teknik Pengumpulan Data.....	39
G. Teknik Analisis Data.....	40
H. Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian	40

BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran singkat Kota Pekanbaru	42
B. Struktur Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	44
C. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	45

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Responden Penelitian	51
B. Hasil dan Pembahasan	53
C. Hambatan-hambatan Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)	67

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	69
B. Saran	70

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel		Halaman
1.1.	: Pembagian zonasi Tarif parkir berdasarkan jalan di Kota Pekanbaru	7
1.2.	: Target dan realisasi Penerimaan retribusi parkir di Tepi Jalan umum tahun 2016- 2018	8
II. 2	: Penelitian Terdahulu yang Relevan	28
II. 2	: Operasional Variabel Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum	32
III. 1.	: Jumlah Populasi Dan Sampel Penelitian	38
III. 2.	: Jadwal Pelaksanaan Penelitian	41
V. 1.	: Distribusi Jenis Kelamin Responden Penelitian	51
V. 2.	: Distribusi jumlah responden berdasarkan tingkatan umur	52
V. 3.	: Distribusi jumlah responden berdasarkan tingkat pendidikan	52
V. 4.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Ukuran dan Tujuan Kebijakan	54
V. 5.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Sumber daya ..	56
V. 6.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Agen Pelaksana	58
V. 7.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Sikap Para Pelaksana	60
V. 8.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Komunikasi.....	62
V. 9.	: Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik	64
V. 10.	: Rekapitulasi Jawaban Responden penelitian Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)".	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
II.1 : Kerangka Pikir Penelitian Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)	29



SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian Skripsi yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ramlan
NPM : 137110115
Program Studi : Administrasi Publik
Judul Skripsi : Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian Skripsi ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa, naskah Skripsi ini adalah benar hasil karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah.
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administratif, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas.
3. Bahwa, apabila dikemudian hari ditemukan dan terbukti secara sah bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi pembatalan hasil ujian konfrehensif yang telah saya ikuti serta sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta Hukum Negara RI.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa tekanan dari pihak manapun juga.

Pekanbaru, Agustus 2019
Pelaku Pernyataan

Ramlan

**PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH KOTA PEKANBARU NOMOR
14 TAHUN 2016 TENTANG RETRIBUSI PARKIR DI TEPI JALAN UMUM
DALAM MENINGKATKAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) KOTA
PEKANBARU (STUDI KASUS ZONA 1)**

Abstrak

Oleh

Ramlan

Kata Kunci: Pelaksanaan, retribusi, Parkir, pendapatan Daerah

Tempat parkir ditepi jalan umum adalah tempat pemberhentian kendaraan di lokasi tertentu di tepi jalan umum di wilayah daerah. Khususnya di Kota Pekanbaru berlaku sistem zonasi, dari sistem zonasi maka apabila tarif berdasarkan zona telah diterapkan dengan baik maka target retribusi parkir yang telah ditetapkan tentu tercapai, khususnya pada zona 1 yang mana diketahui bahwa pada zona tersebut tarif parkir yang cukup besar yang mana merupakan jalan nasional dan rawan macet sehingga diterapkan tarif yang cukup tinggi. Dari permasalahan, yang ditemukan pihak Dinas Perhubungan, jarang memberikan pengarahan kepada juru parkir, bimbingan kepada Juru parkir belum maksimal banyak juga juru parkir yang tidak melakukan pungutan sesuai dengan ketentuan serta tidak tercapainya target penerimaan retribusi parkir 3 (tiga) tahun terakhir, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian ini adalah Bagaimana Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1). Dengan jenis penelitian campuran deskriptif menggunakan kuesioner, wawancara serta observasi sebagai bahan pengumpulan data. Setelah melakukan penelitian dan pembahasan mengenai Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1) dengan menggunakan indikator implementasi yang terdiri dari 6 (enam) indikator yaitu Ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, Agen pelaksana, sikap pelaksana, Komunikasi dan Lingkungan Sosial, ekonomi dan politik maka didapatkan hasil penelitian serta dapat disimpulkan bahwa Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1) dalam kategori cukup baik

**IMPLEMENTATION OF REGIONAL REGULATION OF PEKANBARU CITY
NUMBER 14 OF 2016 CONCERNING PARKING RETRIBUTION IN THE
EDGE OF GENERAL STREETS IN INCREASING THE ORIGINAL
REGIONAL INCOME (PAD) OF PEKANBARU CITY (CASE STUDY OF
ZONE 1)**

Abstract

By

Ramlan

Keywords: Implementation, retribution, parking, regional income

Parking lots on the side of a public road are vehicle stops at certain locations on the edge of public roads in the area. Particularly in the city of Pekanbaru a zoning system applies. From the zoning system, if the tariff based on the zone has been applied properly, the target of parking fees that have been set must be achieved, especially in zone 1 which is known that in the zone the parking tariff is quite large which is a national roads and prone to traffic so that quite high tariffs are applied. From the problem, which was found by the Transportation Department, it rarely gives direction to the parking attendants, the parking attendants have not been maximized, there are also many parking attendants who do not collect according to the provisions and the target of receiving retribution for parking for the last 3 (three) years, it can be formulated the problem of this research is How the Implementation of Pekanbaru City Regulation Number 14 of 2016 concerning Parking Levies on the Side of Public Roads in Increasing the Regional Original Revenue (PAD) of Pekanbaru City (Case Study Zone 1). With this type of mixed descriptive research using questionnaires, interviews and observations as data collection material. After conducting research and discussion on Pekanbaru City Regulation Number 14 of 2016 concerning Parking Levies on the Side of Public Roads in Increasing Local Revenue (PAD) of Pekanbaru City (Case Study Zone 1) using implementation indicators consisting of 6 (six) indicators namely Size and policy objectives, resources, implementing agencies, implementing attitudes, communication and social, economic and political environment, the results of the study are obtained and it can be concluded that Pekanbaru City Regulation Number 14 of 2016 concerning Public Roadside Parking Retribution in Increasing Local Revenue (PAD) Pekanbaru City (Case Study Zone 1) in the quite good category

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Administrasi adalah kegiatan kerjasama yang dilakukan sekelompok orang berdasarkan pembagian kerja sebagaimana ditentukan dalam struktur dengan mendayagunakan sumberdaya-sumberdaya untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien. (Silalahi, 2003;11), dengan kata lain Administrasi merupakan kerjasama antar 2 orang atau lebih yang dilakukan dalam sebuah tempat bernama organisasi yang mana organisasi merupakan lokus berjalannya administrasi sebagai proses dan pelaksanaan tugas masing-masing pegawai untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan oleh organisasi tersebut.

Menurut Siagian (2003;6) organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan yang terdapat seorang atau beberapa orang yang disebut atasan dan seorang atau sekelompok orang yang disebut bawahan. Dari pengertian tersebut dapat diketahui bahwa organisasi merupakan sekelompok orang yang terikat secara formal dan memiliki tingkatan jenjang serta pembagian tugas masing-masing dalam mencapai tujuan organisasi.

Dalam suatu organisasi yang mana menjalankan setiap kegiatan pencapaian tujuan diperlukan adanya sumber daya sebagai pendukung kegiatan organisasi, sumber daya tersebut ialah sumber daya organisasi (SDO) yang terdiri dari *Man* (Manusia), *Money* (Uang), *Manchine* (Mesin), *Material* (Peralatan), *Method* (metode atau Cara-cara) dan *Market* (Pasar atau lapangan). Dalam mengolah semua sumber daya organisasi tersebut diperlukan manajemen. Manajemen menurut Stoner (dalam

Zulkifli, 2005;28) menyatakan bahwa manajemen merupakan proses merencanakan, mengorganisasikan, memimpin dan mengendalikan pekerjaan anggota organisasi dan menggunakan semua sumber daya organisasi untuk mencapai sasaran organisasi yang sudah ditetapkan.

Sebagaimana telah dijelaskan bahwa organisasi merupakan susunan dari sekelompok orang atau bidang yang memiliki tujuan untuk dicapai, begitu juga dengan negara yang merupakan organisasi besar sebagaimana terdapat dalam undang-undang dasar tahun 1945 bahwa negara Indonesia memiliki tujuan yaitu untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Dalam rangka mewujudkan tujuan Negara tersebut, tentu dibutuhkan sistem kerjasama yang baik antar instansi pemerintah yang mana di atur dalam peraturan perundang-undangan.

Untuk menjalankan tugas pemerintahan tersebut dan melakukan kerjasama tentunya dilakukan oleh instansi pemerintah atau organisasi yang menurut Hasibuan (2006: 120) memandang organisasi merupakan tempat dimana seluruh kerjasama untuk pencapaian tujuan yang dilaksanakan dengan menggunakan pembagian kerja anggota sebagai aktivitas utamanya. Dari pengertian diatas bahwa organisasi tempat diadakannya kerjasama untuk mencapai tujuan dari anggota-anggota organisasi dan organisasinya tentunya.

Otonomi daerah sesungguhnya bukan hal yang baru di Indonesia sampai saat ini Indonesia sudah beberapa kali merubah peraturan perundang-undangan tentang pemerintahan daerah yang menandakan bagaimana otonomi daerah Indonesia

berjalan dinamis. pada saat ini menurut Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah yang mana otonomi daerah menganut prinsip seluas-luasnya, nyata dan bertanggung jawab, guna mewujudkan suatu pemerintahan yang baik maka di bentuklah azas-azas umum pemerintahan daerah yang terdiri dari:

1. Desentralisasi yaitu penyerahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia, misalnya pada segi politik, manajemen pemerintahan, kultural, kepentingan pemerintah pusat, pembangunan
2. Dekonsentrasi yaitu pelimpahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah kepada gubernur sebagai wakil pemerintah dan/atau kepada instansi vertikal di wilayah tertentu.
3. Tugas pembantuan yaitu penugasan dari pemerintah kepada daerah dan/atau desa dari pemerintah provinsi kepada kabupaten/kota dan/atau desa untuk melaksanakan tugas tertentu.

Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana dimaksud adalah Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota. Dalam pasal 11 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintahan daerah Urusan pemerintahan konkuren sebagaimana di maksud dalam Pasal 9 ayat (3) yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan.

Urusan Pemerintahan Wajib sebagaimana dimaksud terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar. Urusan Pemerintahan Wajib yang

berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud adalah Urusan Pemerintahan Wajib yang sebagian substansinya merupakan Pelayanan Dasar

Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) meliputi:

- a. Pendidikan;
- b. Kesehatan;
- c. Pekerjaan umum dan penataan ruang;
- d. Perumahan rakyat dan kawasan permukiman;
- e. Ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
- f. Sosial.

Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar sebagaimana dimaksud dalam meliputi:

- a. Tenaga kerja;
- b. Pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
- c. Pangan;
- d. Pertanahan;
- e. Lingkungan hidup;
- f. Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
- g. Pemberdayaan masyarakat dan Desa
- h. Pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
- i. Perhubungan;
- j. Komunikasi dan informatika;
- k. Koperasi, usaha kecil, dan menengah;
- l. Penanaman modal;
- m. Kepemudaan dan olah raga;
- n. Statistik;
- o. Persandian;
- p. Kebudayaan;
- q. Perpustakaan; dan

r. Kearsipan.

Terkait dengan adanya urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah untuk Kabupaten/ Kota yang salah satunya adalah bidang perhubungan. Dari peraturan diatas UU No. 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah merupakan salah satu dasar dari adanya pelayanan perhubungan yang di kelola oleh pemerintah daerah yang merupakan perwujudan bentuk upaya pemerintah pusat menyerahkan salah satu kewenangannya.

Melihat bahwa salah satu aspek perhubungan ialah ketertiban lalu lintas termasuk perparkiran kendaraan, Pekanbaru merupakan salah satu Kota di Pulau Sumatera yang memiliki tingkat perkembangan yang cukup tinggi melihat banyaknya pembangunan dan proyek di laksanakan pada tahun-tahun terakhir, maka dari itu banyaknya kendaraan yang lalu-lalang serta parkir baik di jalan-jalan utama atau pertokoan. Maka dari itu terkait adanya urusan pemerintahan dibidang perhubungan, maka pemerintah daerah Kabupaten Kota Pekanbaru mengeluarkan peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang retribusi Parkir di Tepi jalan Umum, yang mana dalam Pasal 1 point 15 yang menyatakan Tempat Parkir ditepi jalan umum adalah penyediaan parkir kendaraan di tepi jalan umum yang disediakan, dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah daerah.

Tetapi pada kenyataannya banyak objek parkir atau lokasi parkir di Kota Pekanbaru yang berpotensi menghasilkan retribusi parkir tidak di kelola oleh pemerintah melainkan warga setempat yang mana tidak masuk dalam PAD Kota pekanbaru dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru kurang maksimal melakukan pendataan tentang objek potensi Parkir di Kota Pekanbaru.

Perparkiran merupakan sub sistem dari lalu lintas jalan, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, tempat parkir ditepi jalan umum adalah tempat pemberhentian kendaraan di lokasi tertentu di tepi jalan umum di wilayah daerah. Dalam hal kegiatan perparkiran tentunya mempunyai tujuan melakukan penertiban dan juga pemungutan retribusi yang merupakan pemasukan bagi daerah serta sumber pembangunan Kota Pekanbaru sesuai dengan Pasal 3 ayat 2, pelayanan sebagai mana dimaksud meliputi pengaturan, penataan/penempatan dan penertiban, pelayanan sebagaimana di maksud dilaksanakan oleh dan menjadi tanggungjawab pemungut retribusi.

Selanjutnya yang menjadi perdebatan yaitu tingkat besaran jasa pelayanan parkir yang di ukur berdasarkan dan pengelompokkan jalan umum yang dimaksud pasal 1 angka 9 yang mana berdasarkan Zona, pada pasal 8 mengenai struktur dan besaran tarif retribusi parkir adalah sebagai berikut:

- a. Tarif retribusi pelayanan parkir di zona 1 adalah
 1. Kendaraan roda 2 : Rp. 4000,-
 2. Kendaraan roda 4 : Rp. 8000,-
- b. Tarif retribusi pelayanan parkir di zona 2 adalah
 1. Kendaraan roda 2 : Rp. 3000,-
 2. Kendaraan roda 4 : Rp. 5000,-
- c. Tarif retribusi pelayanan parkir di zona 3 adalah
 3. Kendaraan roda 2 : Rp. 1000,-
 4. Kendaraan roda 4 : Rp. 2000,-
 5. Kendaraan roda 6 atau lebih : Rp. 10.000,-
- d. Tarif retribusi pelayanan parkir di jalan lokal dan jalan lingkungan adalah

1. Kendaraan roda 2 : Rp. 1000,-
2. Kendaraan Roda 4 atau lebih : Rp. 2000,-

Selanjutnya yang menjadi perdebatan yaitu tingkat besaran jasa pelayanan parkir yang di ukur berdasarkan dan pengelompokkan jalan umum yang dimaksud pasal 1 angka 9 yang mana berdasarkan Zona. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. Pembagian zonasi Tarif parkir berdasarkan jalan di Kota Pekanbaru

No	Kriteria zona	Tarif Kendaraan Roda 4	Tarif Kendaraan Roda 2	Lokasi
1	Zona 1	Rp. 8000,-	Rp. 4000,-	Jl. Jendral Sudirman Jl. Tuanku Tambusai Jl. Riau Jl. H. R Subrantas
2	Zona 2	Rp. 5000,-	Rp. 3000,-	Jl. Ahmad Yani Jl. H. Imam Munandar Jl. Kaharuddin Nasution Jl. H. R Subrantas Jl. Arifin Ahmad Jl. Yos Sudarso
3	Zona 3	Rp. 2000,-	Rp. 1000,-	Jl. Air Hitam Jl. Garuda Sakti Jl. Soekarno Hatta Jl. Hang Tuah Jl. SM. Amin Jl. Siak II Jl. Paus Jl. Sembilang
4	Zona 4	Rp. 2000,-	Rp. 1000,-	Lokal dan Lingkungan

Sumber: peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang retribusi Parkir di Tepi jalan Umum

Dari tabel diatas terlihat bahwa pembangian zonasi tarif parkir berdasarkan kelas atau zona di Pekanbaru terbagi 4 Zona dari zona 1 ialah jalan-jalan utama kemudian hingga jalan lingkungan dan lokal. Tetapi dalam kenyataannya pada Kota pekanbaru tidak ada pemungutan parkir yang berdasarkan Zona secara umum juru parkir menetapkan besaran pungutan di tepat umum kendaraan roda 2 ialah Rp.

1000,- dan Roda 4 yaitu Rp. 2000,- hal ini sudah terlihat tidak sesuai dengan ketentuan zona dan juga besaran tetap tarif parkir dan juga terdapat indikasi sistem borongan, sehingga sistem karcis tidak berlaku jika di borongan, maka dari itu banyaknya jumlah retribusi yang lolos, hal ini dapat terlihat dari penerimaan retribusi parkir ditepi jalan umum di Kota Pekanbaru sebagai berikut:

Tabel. 1. 2. Target dan realisasi Penerimaan retribusi parkir di Tepi Jalan umum tahun 2016- 2018

No.	Tahun	Target	Realisasi	Persentase
1.	2016	Rp. 799.996.000,-	Rp. 583.487.000,-	72.93%
2.	2017	Rp. 799.996.000,-	Rp. 552.778.000,-	69.09 %
3.	2018	Rp. 800.000.000,-	Rp. 553.190.000,-	69.14%

Sumber: Dinas Perhubungan (UPTD Parkir), 2019

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa persentase penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum belum pernah mencapai target yang ditetapkan malah semakin tahun semakin turun. Dari sistem zonasi diatas maka apabila tarif berdasarkan zona telah diterapkan dengan baik maka target retribusi parkir yang telah di tetapkan tentu tercapai, khususnya pada zona 1 yang mana diketahui bahwa pada zona tersebut tarif parkir yang cukup besar yang mana merupakan jalan nasional dan rawan macet sehingga di terapkan tarif yang cukup tinggi, dengan harapan sesuai dengan penggunaan jalan parkir dan target pencapaian retribusi parkir. Retribusi parkir masuk dalam kreteria retribusi jasa umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan, jadi pengertian retribusi parkir adalah pembayaran atas penggunaan jasa pelayanan tempat

parkir yang ditentukan oleh Pemerintah Asli Daerah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan salah satu sumber dana yang digunakan untuk melakukan pembiayaan pembangunan dari suatu daerah. Semakin besar pendapatan asli daerah (PAD) suatu daerah maka semakin besar pula kemampuan daerah itu untuk melakukan pembiayaan pembangunan daerahnya oleh karena itu pemerintah daerah berusaha untuk selalu meningkatkan sumber-sumber penerimaan asli daerahnya.

Menurut penelitian studi kasus Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Jayapura yang dilakukan oleh yang dilakukan oleh Stephanny Inagama Timisela, dkk menyatakan bahwa realisasi penerimaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kota Jayapura menunjukkan kemampuan objek retribusi jasa umum ini berkontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah dan Retribusi Daerah. Dalam kurun waktu 2005-2015, rata-rata realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar Rp.64 Milyar, sedangkan untuk realisasi Retribusi Daerah rata-rata mampu merealisasikan sebesar Rp. 18 Milyar.

Hal ini menunjukkan bahwa retribusi parkir di tepi jalan cukup memberikan kontribusi bagi PAD. Pendapatan dari retribusi parkir yang cukup tinggi di wilayah perkotaan dialokasikan untuk pemeliharaan jalan dan perbaikan layanan angkutan umum. Hal ini juga akan brdampak terhadap perilaku masyarakat dalam bertransportasi. Semakin baik layanan angkutan umum diharapkan masyarakat menggunakan moda transportasi umum dalam melakukan perjalanan sehingga dapat mengurangi kemacetan akibat banyaknya penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian setelah melakukan telaah dan melihat kondisi di lapangan mengenai

implementasi peraturan daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum terdapat beberapa permasalahan yang menjadi fenomena penelitian, antara lain:

1. Selama tahun 2016 hingga tahun 2018 penerimaan parkir di Tepi jalan umum belum pernah mencapai target. Terkadang juga realisasi yang mana diketahui bahwa pada tahun 2018 penerimaan atau realisasi hanya mencapai 69.14% penerimaan retribusi parkir di Tepi jalan umum jauh dibawah target yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota Pekanbaru, sedangkan khususnya pada zona 1 tingkat penggunaan parkir kendaraan bermotor roda 4 dan 2 cukup tinggi dan telah dilakukan uji Petik untuk menentukan besaran penerimaan objek parkir oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
2. Sumberdaya yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang tergolong kurang dari segi jumlah yang mana di ketahui bahwa untuk UTPD Parkir hanya memiliki 20 personil sedangkan yang akan di awasi berjumlah 1037 juru parkir yang terdaftar khususnya lagi pada zona 1 yang memiliki jumlah titik parkir dan juru parkir yang cukup banyak, maka dari itu perbandingannya masih terlampau jauh
3. Diketahui banyaknya terdapat juru parkir liar yang melakukan pungutan yang tidak berdasarkan zona dan peraturan daerah. Sebagai contoh juru parkir menetapkan besaran pungutan di tempat umum pada zona 1 kendaraan roda 2 ialah Rp. 2000,- dan Roda 4 yaitu Rp. 3000,- hal ini sudah terlihat tidak sesuai dengan ketentuan zona 1 yang ditetapkan

dalam peraturan daerah dan juga besaran tetap tarif parkir dan juga terdapat indikasi sistem borongan.

4. Kurangnya Komunikasi dan sosialisasi peraturan Perda mengenai parkir di tepi jalan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru baik kepada masyarakat maupun juru parkir, sehingga masyarakat masih belum mengetahui peraturan terbaru tentang parkir di tepi jalan serta juru parkirpun banyak yang tidak menaati peraturan tersebut.

Dari fenomena diatas yang ditemukan oleh penulis dilapangan penulis tertarik dan berkeinginan untuk melakukan penelitian mengenai pelaksanaan peraturan daerah mengenai parkir ditepi jalan dengan judul penelitian **“Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)”**.

B. Rumusan Masalah

Parkir ialah salah satu bentuk retribusi yang akan menjadi Pendapatan Asli daerah, maka dari itu pemerintah daerah khususnya Kota Pekanbaru harus dapat mengelola perparkiran baik sarana dan Prasarana maupun sumber daya manusianya. Dari permasalahan, yang ditemukan pihak Dinas Perhubungan, jarang memberikan pengarahan kepada juru parkir, bimbingan kepada Juru parkir belum maksimal banyak juga juru parkir yang tidak melakukan pungutan sesuai dengan ketentuan serta tidak tercapainya target penerimaan retribusi parkir 3 (tiga) tahun terakhir, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian ini adala **Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru**

(Studi Kasus Zona 1) sebagai berikut: “**Bagaimana Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)**”.

C. Tujuan dan kegunaan penelitian

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah

- a. Untuk mengetahui Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)
- b. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)

2. Kegunaan Penelitian

Adapun Kegunaan penelitian ini meliputi:

- a. guna teoritis, yakni penelitian diharapkan memacu perkembangan ilmu administrasi publik minimal dapat memperkaya inventaris hasil-hasil penelitian dibidang pemerintahan, khususnya dibidang pembinaan pemerintahan
- b. Guna akademis, yakni penelitian ini diharapkan menjadi bahan informasi dan data sekunder bagi kalangan akademis yang ingin meneliti hal yang sama.

- c. Guna praktis, ialah penelitian ini diharapkan menjadi bahan masukan bagi pejabat structural pada dinas dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam pengelolaan perparkiran.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

A. Studi Kepustakaan

1. Konsep Administrasi

Konsep administrasi diartikan dalam arti sempit sebagai proses kegiatan yang menghasilkan sejumlah keterangan tertulis atau surat yang dibutuhkan oleh sekelompok orang atau individu, Luther Gulick (dalam Syafiie, 2008: 4) administrasi adalah suatu sistem pengetahuan dimana olehnya manusia dapat mengerti hubungan-hubungan meramalkan akibat-akibat dan mempengaruhi hasil-hasil pada suatu keadaan dimana orang-orang secara teratur bekerja sama untuk tujuan bersama.

Menurut Zulkifli (2005: 16) administrasi diartikan dalam arti sempit merupakan sebagai rangkaian pekerjaan ketata usahaan atau kesetariatan yang terkait dengan surat menyurat (korespondensi) dan pengelolaan keterangan tertulis lainnya. Administrasi dalam arti yang luas lebih menuju kepada kerjasama antar manusia untuk mencapai tujuan yang telah mereka tentukan, Siagian (2003: 2) menyatakan Administrasi adalah keseluruhan proses kerjasama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan pada rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Administrasi adalah kerjasama yang dilakukan sekelompok orang berdasarkan pembagian kerja sebagaimana ditentukan dalam struktur dengan memberdayakan sumberdaya-sumberdaya untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Silalahi (dalam Zulkifli 2005; 20).

Berbeda dari pengertian diatas menurut Zainun (2004: 10) administrasi dalam arti seluas-luasnya adalah peranan yang di tampilkan oleh pimpinan tingkat atas

organisasi, terutama dalam hubungan pimpinan tingkat atas itu dengan hal-hal dan pihak-pihak lain diluar anatomi organisasi yang dipimpinnya.

William H. Newman (dalam Afiffuddin 2010: 4) administrasi didefinisikan sebagai bimbingan, kepemimpinan, dan pengawasan dari usaha-usaha kelompok individu-individu terhadap tercapainya tujuan bersama. H. A Simon (Afiffuddin 2010:4) administrasi adalah kegiatan kelompok yang mengadakan kerjasama untuk menyelesaikan tujuan bersama. Kemudian Siagian (2011: 2) administrasi adalah keseluruhan proses kerja sama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Dari pengertian diatas terlihat bahwa administrasi merupakan fungsi kepemimpinan dalam mengarahkan suatu kerjasama dalam kegiatan mencapai tujuan yang telah di tentukan. Administrasi seperti yang kita ketahui di bagi menjadi 2 yaitu administrasi niaga dan administrasi Negara, administrasi niaga merupakan kerjasama yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam suatu organisasi untuk mendapatkan keuntungan atau provit. Sedangkan Administrasi Negara adalah keseluruhan aktivitas yang dirancang dan dilaksanakan secara bersama-sama oleh seluruh unsur penyelenggara Negara dalam rangka mencapai satu atau sejumlah tujuan yang ideal dan substansial yang telah ditetapkan sebelumnya. (Zulkifli 2005;57)

Administrasi Negara adalah suatu studi mengenai bagaimana bermacam-macam badan-badan pemerintahan diorganisasi, dilengkapi tenaga-tenaganya, dibiayai, digerakkan, dan di pimpin, Edward H. Litchfield (Afiffuddin 2010: 24). Administrasi Negara adalah administrasi dari Negara sebagai organisasi, dan administrasi yang mengejar tujuan-tujuan yang bersifat kenegaraan, Atmosudirdjo (Afiffuddin 2010: 24) selanjutnya Administrasi Negara adalah keseluruhan kegiatan

yang dilakukan oleh seluruh aparat pemerintah dari suatu Negara dalam usaha mencapai tujuan negara. Siagian (Zulkifli 2005:57).

Sehingga dari konsep-konsep yang telah dijelaskan diatas dapat diambil kesimpulan bahwa administrasi adalah suatu usaha kerjasama yang dilakukan sekelompok orang berdasarkan kesepakatan bersama, pembagian tugas dan adanya tujuan yang akan dicapai. Sedangkan Administrasi Negara adalah keseluruhan aktivitas yang dirancang dan dilaksanakan secara bersama-sama oleh seluruh unsur penyelenggara Negara yaitu pemerintah dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh Negara, Seluruh kegiatan administrasi, tumbuh kembang administrasi dilakukan dalam suatu tempat yang disebut organisasi.

2. Konsep Organisasi

Organisasi adalah sekumpulan orang, proses pembagian kerja, dan sistem kerjasama atau sistem sosial. Sutarto (dalam Brantas 2009; 75). Seperti yang kita ketahui bahwa organisasi merupakan suatu tempat untuk manusia bekerjasama atau dengan tujuan bersosialisasi dan mendapatkan kebutuhan dari kerjasama yang dilakukan. Organisasi adalah proses mendesain kegiatan-kegiatan dalam struktur organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Wendrich (dalam Brantas 2009: 75).

Selanjutnya menurut Jones (dalam Brantas, 2009; 75) organisasi adalah respon terhadap makna nilai-nilai kreatif untuk memuaskan kebutuhan manusia. Dari pengertian tersebut sama dengan diatas bahwa organisasi dibentuk bukan atas tujuan saja tetapi berdasarkan kebutuhan manusia yang di lakukan dalam suatu organisasi kemudian digunakan untuk mencapai tujuan organisasi tersebut.

Hasibuan (2006: 120) memandang organisasi merupakan tempat dimana seluruh kerjasama untuk pencapaian tujuan yang dilaksanakan dengan menggunakan pembagian kerja anggota sebagai aktivitas utamanya. Kemudian Menurut Reksohadiprodjo (2010: 47) Organisasi pada hakikatnya merupakan wadah hubungan wewenang, tanggung jawab dan pelaporan. Oleh karena fungsinya yang relatif berat ini maka perlu dikelola dengan baik dengan memberinya struktur sesuai dengan kebutuhan :1. Fungsional 2. Divisi atau 3. Matriks. Seluruh kegiatan yang dilakukan organisasi ialah untuk pencapaian tujuan yang telah ditentukan oleh sekelompok orang tersebut.

Tujuan organisasi dapat digambarkan sebagai sebuah cita dan harapan yang menyeluruh yang juga menjadi pusat perhatian sehingga potensi organisasi (pikiran/gagasan, sikap, dan tindakan/aktivitas) diarahkan untuk mencapainya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa ada beberapa factor tujuan organisasi yaitu; sifat tujuan jangka panjang dan jangka pendek, tujuan individu, tujuan hubungan antar pribadi, dan tujuan sistem produksi.

Robbins (dalam Torang, 2012: 26) menyatakan organisasi merupakan suatu entitas sosial yang terkoordinasi secara sadar terdiri dari dua orang atau lebih dengan batasan yang relatif teridentifikasi, yang berfungsi secara berkelanjutan untuk mencapai seperangkat sasaran bersama.

Siagian (2011:6) menyatakan organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja sama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan yang terdapat seseorang/beberapa orang yang disebut atasan dan seorang/sekelompok orang yang disebut bawahan.

Dari pengertian diatas dapat diambil kesimpulan mengenai organisasi merupakan suatu tempat dimana sekumpulan manusia bekerjasama memenuhi kebutuhannya dengan konsensus, aturan, pembagian kerja dan prinsip-prinsip yang diatur yang mana kesemuanya itu disusun untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Untuk mencapai tujuan tersebut organisasi tentunya memerlukan cara untuk mengolah sumber daya organisasi yang terdiri dari 6M (*men, money, materials, machines, methods, dan markets*) tersebut maka dari itu untuk menata, mengolah dan membuat kerja organisasi lebih efektif dan efisien maka diperlukan manajemen sebagai tata kelola organisasi.

3. Konsep Manajemen

Konsep manajemen sangat erat hubungannya dengan pengertian organisasi, selain sebagai wadah atau tempat manajemen juga sebagai alat dari pada administrasi dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Untuk mencapai tujuan, para manajer menggunakan “Enam M”, dengan kata lain, sarana (*tools*) atau alat manajemen untuk mencapai tujuan adalah *men, money, materials, machines, methods, dan markets*. Kesemuanya tersebut disebut sumber daya (Manullang, 2009: 5).

Manajemen menurut Handoko (2003: 10) adalah bekerja dengan orang-orang untuk menentukan, menginterpretasikan dan mencapai tujuan-tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi-fungsi perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), penyusunan personalia atau kepegawaian (*staffing*) pengarahan dan kepemimpinan (*leading*) serta pengawasan

Stoner (dalam Zulkifli, 2005: 28) menyatakan bahwa manajemen merupakan proses merencanakan, mengorganisasikan, memimpin dan mengendalikan pekerjaan

anggota organisasi dan menggunakan semua sumber daya organisasi untuk mencapai sasaran organisasi yang sudah ditetapkan. Kemudian menurut Waluyo (2007: 5) adalah proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian upaya organisasi dan proses penggunaan semua sumber daya organisasi untuk tercapainya tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

Manajemen adalah usaha-usaha untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan lebih dahulu dengan mempergunakan kegiatan orang lain. Terry (dalam Brantas, 2009: 7). Pengertian tersebut memperlihatkan bahwa manajemen ialah kegiatan mengolah apa saja atau 6 M (*men, money, materials, machines, methods, dan markets*) yang ada didalam organisasi agar seluruh kerja organisasi menjadi dapat mencapai tujuan yang telah ditentukan. 6 M dari manajemen menurut Brantas (2009:13)

1. *Men*, tenaga kerja manusia, baik tenaga kerja eksekutif maupun operatif
2. *Money*, uang yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan yang diinginkan
3. *Methods*, cara-cara yang digunakan dalam usaha mencapai tujuan
4. *Materials*, bahan-bahan yang dipergunakan untuk mencapai tujuan
5. *Machines*, mesin-mesin atau alat-alat yang diperlukan/dipergunakan untuk mencapai tujuan
6. *Markets*, pasar untuk menjual output dan jasa-jasa yang dialihkan

Diperkuat oleh pendapat Brantas, (2009: 4) Manajemen adalah suatu proses atau kerangka kerja yang melibatkan bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang-orang kearah tujuan-tujuan organisasional atau maksud-maksud yang nyata. Manajemen adalah suatu kegiatan, pelaksanaannya adalah “*managing*”-pengelolaan, sedang pelaksanaannya disebut manajer atau pengelola.

John D Millet (dalam Sukarna 2011: 2) manajemen adalah proses pembimbingan dan pemberian fasilitas terhadap pekerjaan orang-orang yang terorganisir dalam kelompok formil untuk mencapai suatu tujuan yang dikehendaki.

Selanjutnya Terry (dalam Sukarna, 2011: 3) manajemen ialah pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditetapkan melalui/bersama-sama orang lain.

James A. F Stoner (dalam Badrudin 2013: 3) manajemen merupakan proses perencanaan, pengorganisasian dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Goerge R. Terry (Badrudin 2013:13) mendefinisikan manajemen sebagai suatu proses khas yang terdiri atas tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan, dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumberdaya manusia dan sumber daya lainnya.

Manajemen dapat di katakan sebagai peranan dan keterampilan, Manajemen sebagai peranan: menurut Henry Mintzberg perilaku manajemen memiliki karakteristik:

1. Hubungan antar pribadi baik dengan komunikasi lisan maupun tertulis
2. Pemrosesan informasi, yaitu memberi, menerima dan menganalisis informasi
3. Pengambilan keputusan dengan menggunakan informasi untuk menyelesaikan masalah

Manajemen sebagai keterampilan: menurut Robert L. Katz keterampilan manajemen dikelompokkan ke dalam:

1. Keterampilan teknis, yaitu kemampuan memanfaatkan keahlian atau kepakaran khusus bertahan dengan metode, proses atau prosedur, keterampilan bisa dipelajari, dilatihkan atau berdasarkan pengalaman;
2. Keterampilan manusiawi, yaitu kemampuan bekerja secara efektif dalam hubungan antar pribadi, kerjasama dengan orang lain mudah;

3. Keterampilan konseptual yaitu, kemampuan melihat organisasi sebagai suatu keseluruhan dan memecahkan masalah demi sistem sebagai suatu kesatuan. (dalam Reksohadiprojo, 2010, 18-20)

Manajemen dalam pelaksanaannya manajemen dapat menggunakan fungsinya sebagai pengolah sumber daya dan kegiatan organisasi. John D Millet (dalam Brantas 2009;7). Fungsi-fungsi manajemen, meliputi:

1. *Planning*, menentukan tujuan-tujuan yang hendak dicapai selama suatu masa yang akan datang dan apa yang harus diperbuat agar dapat mencapai tujuan-tujuan itu.
2. *Organizing*, mengelompokkan dan menentukan berbagai kegiatan penting dan memberikan kekuasaan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan itu
3. *Staffing*, menentukan keperluan-keperluan sumber daya manusia, pengarahan, penyaringan, latihan dan pengembangan tenaga kerja
4. *Motivating*, mengarahkan atau menyalurkan perilaku manusia kearah tujuan-tujuan
5. *Controlling*, mengukur pelaksanaan dengan tujuan-tujuan, menentukan sebab-sebab penyimpangan-penyimpangan dan mengambil tindakan-tindakan korektif dimana perlu

Menurut Reksohadiprojo (2010: 13) fungsi manajemen terdiri dari usaha merencanakan, mengorganisir, mengarahkan, mengkoordinir serta mengawasi kegiatan dalam suatu organisasi agar tercapai tujuan organisasi secara efisien dan efektif. Sehingga dapat diambil kesimpulan dari kosep dan defenisi dari manajemen diatas merupakan usaha untuk metata kelola, mengolah sumber daya organisasi yang

terdiri dari manusia, uang, bahan baku, alat-alat, metode dan pasar untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

4. Konsep Kebijakan Publik

Menurut Dunn (2001:105) perumusan kebijakan adalah merupakan suatu informasi yang relevan dengan kebijakan guna dimanfaatkan pada tingkat politik dalam rangka pemecahan suatu masalah. Adapaun indikasi dari perumusan kebijakan ini adalah:

1. Pengolahan informasi yaitu usaha yang dilakukan oleh setiap badan atau instansi yang dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam pembuatan suatu kebijakan;
2. Penetapan alternative-alternatif, merupakan penilaian yang di peroleh dari beberapa usulan yang ada;
3. Penerapan sarana, keputusan, menggunakan berbagai potensi yang dimiliki oleh badan/ instansi tersebut sebagai bahan pertimbangan dalam pembuatan keputusan;
4. Penilaian terhadap isi terhadap, melakukan tindakan evaluasi yang dilakukan oleh pembuat kebijakan.

Kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh Negara, khususnya pemerintah, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan Negara yang bersangkutan. (Nugroho, 2008; 55). Dari hal tersebut diketahui bahwa kebijakan publik dikelompokkan menjadi tiga yaitu:

1. Kebijakan publik yang bersifat makro atau umum
2. Kebijakan publik yang bersifat meso atau menengah
3. Kebijakan publik yang bersifat mikro. (Nugroho, 2008; 62)

Selanjutnya istilah publik dalam rangkaian kata public policy mengandung tiga konotasi: pemerintah, masyarakat dan umum. (Abidin, 2002; 10). Dari pengertian diatas dapat disimpulkan kebijakan publik adalah suatu keputusan yang di buat dan dilaksanakan oleh pemerintah untuk mengatur kehidupan publik serta mencapai tujuan Negara. Khususnya dalam mencapai tujuan Negara yaitu kesejahteraan masyarakat pemerintah membuat kebijakan dan melaksanakan dalam bentuk program pemberdayaan masyarakat.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa Nugroho (2008; 115) terdapat tiga pokok yang berkenaan dengan kebijakan publik, yaitu:

- a. Perumusan kebijakan
- b. Implementasi kebijakan
- c. Evaluasi kebijakan

Selain Itu Nugroho (2008: 149) juga menyatakan bahwa kebijakan mempunyai enam (6) Kriteria Utama, yaitu:

- a. Efektivitas
- b. Efisiensi
- c. Kecukupan
- d. Peralatan
- e. Responsivitas
- f. Kelayakan

5. Konsep Implementasi Kebijakan

Implementasi dapat diartikan menurut Webster (dalam Wahab, 2005; 50) dengan mengartikan sebagai “mengimplementasikan” yang mempunyai pengertian menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu, menimbulkan dampak/akibat

terhadap sesuatu. Berdasarkan pandangan ini maka implementasi kebijakan dapat di pandang sebagai salah satu proses melaksanakan keputusan kebijakan dengan melihat sejumlah factor pelengkap untuk melaksanakan suatu kebijakan dan menyediakannya agar kebijakan tersebut dapat dilaksanakan dengan baik.

Lebih rinci lagi Mazmania dan Sabatier (dalam Wahab, 2005; 54) mengemukakan bahwa implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar biasanya dalam bentuk undang-undang dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan itu mengidentifikasi masalah yang ingin dicapai dengan berbagai cara untuk mengstrukturkan proses implementasi. Implementasi kebijakan sangat berperan penting dalam suatu proses kebijakan publik yang mana sangat berperan besar dalam mencapai hasil seperti yang diharapkan.

Menurut Surmayadi (2005; 80) implementasi kebijakan adalah suatu keadaan dalam proses kebijakan selalu terbuka untuk kemungkinan akan terjadinya perbedaan antara apa yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijakan dengan apa yang sesungguhnya dicapai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksana kebijakan), perbedaan tersebut tergantung pada implementation capacity dari organisasi birokrasi pemerintahan atau kelompok organisasi/actor yang dipercaya mengemban tugas mengimplementasikan kebijakan tersebut.

Winarno (2007; 144) mengemukakan bahwa implementasi kebijakan dipandang dari pengertian luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang dimana implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai actor, organisasi, prosedur, teknik bekerja sama dan program-program.

Kemudian Van Meter dan Van Horn (dalam Agustino, 2008: 39) mendefinisikan implementasi sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarah pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan. Ada enam variabel Implementasi kebijakan menurut Van meter dan Van Horn (dalam Agustino, 2008: 142) meliputi : 1. Ukuran dan tujuan kebijakan, 2. Sumberdaya 3. Agen pelaksana, 4. Sikap para pelaksana, 5. Komunikasi, 6. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

1. Ukuran dan tujuan kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan, dasarnya adalah apa yang hendak di capai oleh program atau kebijakan, baik yang berwujud maupun tidak, jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang. kejelasan dan sasaran kebijakan harus dapat dilihat secara spesifik sehingga di akhir program dapat diketahui keberhasilan atau kegagalan dari kebijakan atau program yang dijalankan.(Indiahono, 2009: 38). Adapun tujuan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum ialah mengurangi kemiskinan, meningkatkan kualitas sumber daya manusia dan peningkatan aspek kesehatan dan pendidikan

2. Sumber daya

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Manusia merupakan sumberdaya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tetapi diluar sumber daya manusia, sumber daya-sumber

daya lain yang perlu diperhitungkan juga, ialah: sumber daya financial dan sumberdaya waktu.

3. Karakteristik agen pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplemantasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan (publik) akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Karakteristik agen pelaksana menunjuk seberapa besar daya dukung struktur organisasi, nilai-nilai yang berkembang, hubungan dan komunikasi. (Indiahono, 2009: 39)

4. Sikap para pelaksana

Sikap penerimaan atau penolakan dari (agen) pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik. (Agustino, 2008: 143). Sebarapa demokratis, antusias dan responsive terhadap kelompok sasaran. (Indiahono, 2009: 39).

5. Komunikasi

Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi di antara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya. Komunikasi harus ditetapkan sebagai acuan, misalnya :

seberapa sering rapat rutin di adakan, tempat dan waktu. (Indiahono, 2009: 39).

6. Lingkungan

Lingkungan sangat mempengaruhi dan turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi hambatan dari pelaksanaan dan mengakibatkan kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Karena itu, upaya untuk mengimplementasikan kebijakan harus pula memperhatikan kekondusifan kondisi lingkungan..

B. Penelitian terdahulu

untuk mendukung penelitian tentunya diperlukan penelitian terdahulu yang relevan dalam bidangnya sebagai pendoman dan rujukan serta kevalidan bahwa penelitian serupa pernah dilakukan di tempat yang lain dengan tinjauan yang sama, untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel dibawah ini:

Tabel. II. 1. Penelitian Terdahulu yang Relevan

No	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Variabel	Indikator	Metode
1.	Implementasi Perda Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Pajak Parkir Di Kota Pekanbaru	Violina Rindi Triastuti	Implementasi	1. Komunikasi 2. Sumber daya 3. Disposisi 4. Struktur birokrasi	Kualitatif
2.	Implementasi Kebijakan Parkir di Tepi Jalan	Indra Safawi	Implementasi	1. Komunikasi 2. Sumber daya 3. Disposisi 4. Struktur birokrasi	Kualitatif
3.	Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun	Gita Widya Uly	Implementasi	1. <i>Bureaucraitic structure</i> (struktur	Kualitatif

	2011 Tentang Retribusi Jasa Parkir Di Kota Manado Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah			birokrasi) 2. <i>Resouces</i> (sumber daya) 3. <i>Disposition</i> (sikap pelaksana) 4. <i>Communication</i> (komunikasi)	
--	--	--	--	--	--

Dari tabel diatas terlihat bahwa penelitian serupa pernah dilakukan oleh beberapa orang diketahui dengan pendekatan yang berbeda, dan teori yang rata-rata sama tetapi terdapat perbedaan yang cukup signifikan dari penelitian sebelumnya yaitu lokasi, penggunaan variabel dan indikator serta metode penelitian yang mana diketahui bahwa penelitian sebelumnya dominan menggunakan pendekatan kualitatif murni sedangkan dalam penelitian ini digunakan pendekatan campuran yaitu kuantitatif dengan kualitatif, kemudian mengenai teori dan indikator pada penelitian ini menggunakan teori Van Meter dan Van Horn mengenai implementasi yang terdiri dari 6 (enam) indikator.

C. Kerangka Pikir

Berdasarkan variabel penelitian "Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum". Kemudian di ukur dengan teori yang dijadikan indikator serta fenomena yang terjadi, maka penulis menjelaskan hubungan unsur-unsur penelitian dalam gambaran alur penelitian yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar. II.1: Kerangka Pikir Penelitian Tentang Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum



Sumber: Modifikasi dari Sejumlah Dasar Teoritis

D. Konsep Operasional

Untuk memperjelas konsep teoritis yang telah dicantumkan dan memperjelas pengertian, maka penulis mengoperasionalkan konsep tersebut untuk mempermudah pemahaman dalam penulisan ini. Beberapa konsep yang berhubungan langsung dengan penelitian ini baik variabel maupun indikator yakni sebagai berikut:

1. Organisasi adalah suatu wadah atau suatu tempat berkumpulnya dua orang atau lebih dimana masing-masing orang tersebut memiliki tujuan yang

sama yang akan di capainya bersama-sama pula, dalam penelitian ini organisasi yang diteliti ialah Dinas perhubungan Kota Pekanbaru

2. Manajemen adalah sebagai proses penyelenggaraan berbagai kegiatan dalam rangka penerapan tujuan untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan penyelenggaraan kegiatan dalam penelitian ini ialah pelaksanaan peraturan daerah mengenai retribusi parkir di tepi jalan yang di laksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
3. Kebijakan Publik adalah peraturan yang di rumuskan, dibuat dan dijalankan pemerintah untuk mengatur kehidupan masyarakat suatu Negara sehingga dapat mencapai tujuan Negara yang telah ditentukan oleh Negara tersebutm kebijakan publik dalam penelitian ini ialah Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum
4. Retribusi adalah pungutan sebagai pembayaran atas jasa tertentu yang khusus di sediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang atau badan dan akan mendapatkan manfaat secara langsung atas retribusi yang dibayarkan.
5. Pelaksanaan Kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan organisasi pemerintah yang diarah pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah di tetapkan.
6. Ukuran dan tujuan kebijakan adalah sasaran dari suatu kebijakan atau program dalam jangka pendek, menengah dan panjang, ukuran dan tujuan dari kebijakan yang di tetapkan oleh pemerintah.

7. Sumber daya adalah dukungan yang diberikan pemerintah berupa dukungan financial dan sumber daya manusia untuk melaksanakan kebijakan. Sumber daya dalam penelitian ini ialah pelaksana yakni pegawai UPTD perparkiran dan juru parkir.
8. Karakteristik Agen pelaksana adalah daya dukung berupa struktur organisasi, nilai-nilai dalam organisasi dan hubungan internal organisasi tersebut.
9. Sikap para pelaksana adalah sikap yang dimiliki oleh pelaksana kebijakan pelaksanaan retribusi parkir ditepi jalan umum dalam melaksanakan suatu kebijakan.
10. Komunikasi adalah mekanisme prosedur yang dicanangkan oleh dinas atau organisasi pemerintah untuk melaksanakan kebijakan yang telah disusun dengan cara menyebarkan informasi.
11. Lingkungan adalah lokus sasaran dimana suatu kebijakan akan dijalankan meliputi lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

E. Operasionalisasi variabel

Operasional variabel dalam penelitian ini akan disajikan dalam bentuk tabel, uraian konsep, variabel, indikator dan skala yang dirancang untuk mendapatkan hasil penelitian yang baik dan akurat, tujuan operasional variabel ini adalah lebih menjelaskan mengenai konsep-konsep utama dalam penelitian ini serta pengelompokkan item penilaian yang mana sebagai batasan-batasan penilaian, maka operasional variabel dapat dilihat ada tabel dibawah ini:

Tabel. II.2: Operasional Variabel Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Konsep	Variabel	Indikator	Item Penilaian	Skala
Van Meter dan Van Horn (dalam Agustino, 2008: 39) mendefenisikan implementasi sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarah pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.	Implementasi	1.Ukuran dan tujuan kebijakan	1. Pengaturan 2. Penataan 3. Penertiban	Ordinal
		2.Sumber daya	1. Sumber daya manusia 2. Sumber daya financial 3. Sumberdaya sarana dan prasana	Ordinal
		3.Agen pelaksana	1. Daya dukung struktur organisasi 2. Hubungan antar pelaksana 3. Nilai-nilai yang berlaku di organisasi	Ordinal
		4.Sikap para pelaksana	1. Sikap demokratis 2. Respon Pelaksana	Ordinal
		5.Komunikasi	1. Rapat Koordinasi 2. Sosialisasi Program 3. Koordinasi antar pelaksana kebijakan	Ordinal
		6.lingkungan	1. Lingkungan sosial 2. Lingkungan ekonomi 3. Lingkungan politik	Ordinal

Sumber: Modifikasi dari Sejumlah Dasar Teoritis

E. Teknik Pengukuran

Dalam penelitian ini akan dilakukan pengukuran terhadap indikator pembinaan perparkiran terhadap indikator variabel penelitian. Adapun pengukuran variabel penelitian adalah sebagai berikut:

- Terlaksana : Apabila Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang ditetapkan berada pada kategori, $\geq 67\%$
- Cukup Terlaksana : Apabila Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang ditetapkan berada pada kategori, 33%-66%.
- Kurang Terlaksana : Apabila Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang ditetapkan berada pada kategori, $\geq 33\%$.

Adapun ukuran yang diberikan untuk masing-masing indicator adalah sebagai berikut:

1. Ukuran dan tujuan kebijakan

- Baik : Apabila ukuran dan tujuan kebijakan mengenai Pengaturan, penataan dan penertiban yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila ukuran dan tujuan kebijakan mengenai Pengaturan, penataan dan penertiban yang ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila ukuran dan tujuan kebijakan mengenai Pengaturan, penataan dan penertiban yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.

2. Sumber daya

Baik : Apabila sumber daya mengenai sumber daya manusia, sumber daya financial dan sarana serta prasana yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila sumber daya mengenai sumber daya manusia, sumber daya financial dan sarana serta prasana yang ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila sumber daya mengenai sumber daya manusia, sumber daya financial dan sarana serta prasana yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.

3. Agen pelaksana

Baik : Apabila agen pelaksana mengenai daya dukung struktur organisasi, hubungan dan nilai-nilai yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila agen pelaksana mengenai daya dukung struktur organisasi, hubungan dan nilai-nilai yang

ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila agen pelaksana mengenai daya dukung struktur organisasi, hubungan dan nilai-nilai yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.

4. Sikap para pelaksana

Baik : Apabila sikap para pelaksana mengenai demorastis antusias dan responsif yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila sikap para pelaksana mengenai demorastis antusias dan responsif yang ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila sikap para pelaksana mengenai demorastis antusias dan responsif yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.

5. Komunikasi

Baik : Apabila komunikasi mengenai rapat dan koordinasi serta kuantitas rapat yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila komunikasi mengenai rapat dan koordinasi serta kuantitas rapat yang ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

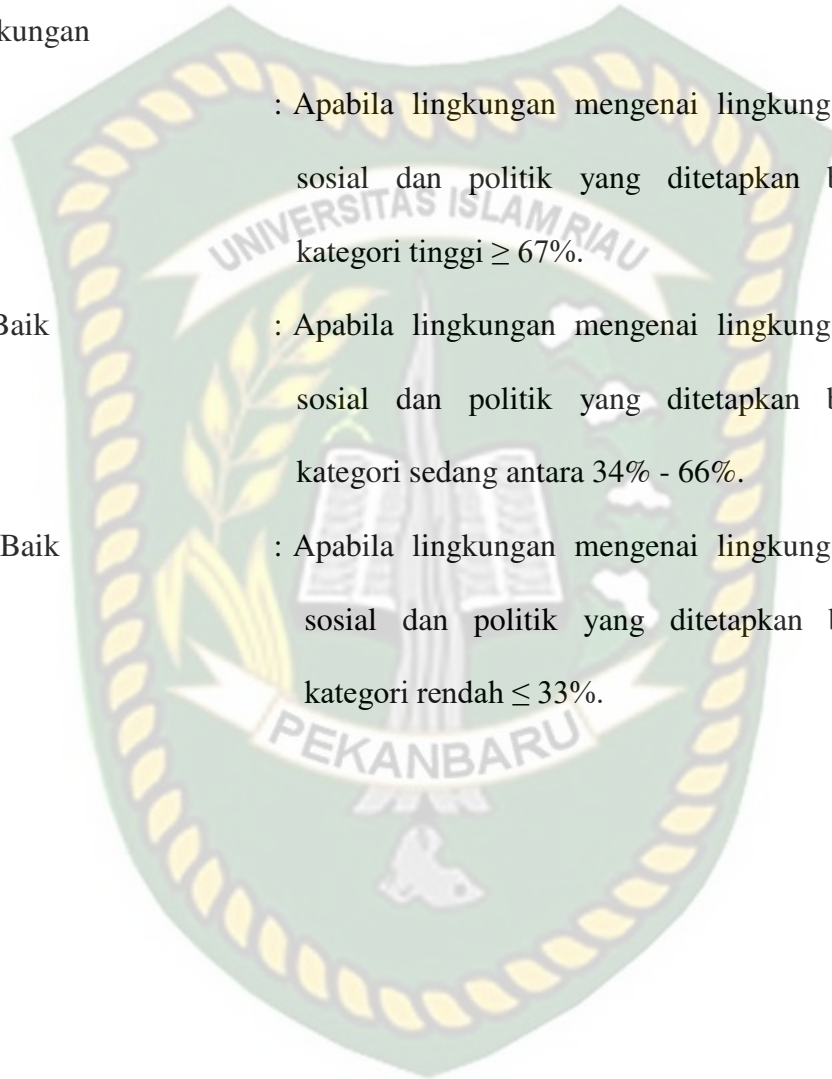
Kurang Baik : Apabila komunikasi mengenai rapat dan koordinasi serta kuantitas rapat yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.

6. Lingkungan

Baik : Apabila lingkungan mengenai lingkungan ekonomi, sosial dan politik yang ditetapkan berada pada kategori tinggi $\geq 67\%$.

Cukup Baik : Apabila lingkungan mengenai lingkungan ekonomi, sosial dan politik yang ditetapkan berada pada kategori sedang antara 34% - 66%.

Kurang Baik : Apabila lingkungan mengenai lingkungan ekonomi, sosial dan politik yang ditetapkan berada pada kategori rendah $\leq 33\%$.



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode adalah suatu prosedur atau cara untuk mengetahui sesuatu yang mempunyai langkah-langkah sistematis. Sehingga dapat di ketahui metode penelitian merupakan cara ilmiah yang di lakukan oleh seseorang terhadap suatu objek penelitian dengan tujuan mendapatkan sesuatu dengan cara yang sistematis

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Kuantitatif dan kualitatif, kuantitatif adalah penelitian yang menuntut penggunaan angka, mulai dari pengumpulan datanya, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dari hasilnya, yang dalam penelitian ini penulis gunakan dalam bentuk tabel.

Kemudian didukung dengan jenis penelitian Kualitatif yang mana menggunakan wawancara sebagai teknik pengumpulan dan serta kalimat-kalimat sebagai hasil pengumpulan datanya. Jenis penelitian ini ialah penelitian deskriptif, Penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan secara sistematis dan akurat fakta dan karakteristik mengenai populasi atau mengenai bidang tertentu, (Azwar, 2010: 7) tentunya dalam penelitian ini analisa terhadap permasalahan yang

B. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi tempat penelitian ini ialah berada di Kantor Dinas Perhubungan, Kota Pekanbaru, lokasi penelitian ini dipilih karena Dinas Perhubungan memiliki tugas dan fungsi dalam pembinaan dan pengelolaan perparkiran di

Kabupaten di Kota Pekanbaru yang merupakan pusat pemerintahan, adapun yang menjadi objek penelitian yaitu lokasi perparkiran di Kota Pekanbaru yang di kelola oleh pihak pemerintah.

D. Populasi dan Sampel

Populasi dan sampel adalah dua bentuk yang berbeda namun di dalam hal ini yang membedakannya adalah, Menurut Usman dan Akbar (2011: 42) menyatakan, populasi ialah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran baik kuantitatif maupun kualitatif, daripada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas. maka populasi dalam penelitian ini terdiri dari seluruh pegawai Dinas perhubungan Kota Pekanbaru.

Sedangkan sampel ialah sebagian anggota populasi yang diambil dengan menggunakan teknik tertentu yang disebut teknik sampling (Usman dan akbar, 2011: 43), yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan, Kepala UPT Perparkiran, Staff UPT, pengelola Parkir dan Juru parkir u, ntuk lebih jelasnya mengenai populasi dan sampel dalam penelitian ini dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

Tabel III. 1 : Populasi Dan Sampel Penelitian

No	Nama Populasi	Populasi	Sampel
1	Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	1	1
2	Kepala UPT Perparkiran	1	1
3	Staff UPT perparkiran	6	6
4	Pengelola Parkir / penanggungjawab parkir	30	15
5	Juru Parkir	95	40
Jumlah		127	63

Sumber : Modifikasi Penelitian, 2019

E. Teknik Penarikan Sampling

Teknik penarikan sampling dalam penelitian ini digunakan teknik yaitu sensus untuk Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bidang bidang pengawasan lalu lintas kemudian UPT perparkiran selanjutnya pengelola parkir Kota Pekanbaru diambil secara random sampling yang berhubungan erat dengan masalah penelitian sehingga dengan begitu jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 63.

F. Jenis dan Sumber Data

a. Data primer.

Yaitu data atau keterangan yang diperoleh langsung dari seluruh responden melalui wawancara dan pedoman kusioner yang telah disiapkan terlebih dahulu.

b. Data sekunder

Yaitu data pendukung yang berkenaan dengan kegiatan pembinaan pengelolaan perparkiran, penjelasan umum, teori-teori dan dokumentasi yang relevan dengan masalah penelitian.

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Yaitu penulis mengadakan pengamatan langsung terhadap objek yang akan diteliti sehingga penulis dapat menilai terhadap pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

2. Wawancara

Yaitu wawancara langsung yang penulis lakukan dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sudah disiapkan terlebih dahulu untuk memperoleh data

mengenai masalah penelitian ini yang mana wawancara ini dilakukan Kepala Dinas Perhubungan, kepala Bidang Pengawasan lalu lintas

3. Kuesioner

Yaitu memberikan daftar pertanyaan yang sudah disiapkan terlebih dahulu untuk di isi oleh responden yang diharapkan dapat memberikan jawaban atau informasi sehubungan dengan masalah penelitian.

4. Dokumentasi

Yaitu pengumpulan data dengan dengan melihat langsung kelapangan dan menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh Dinas Perhubungan serta kejadian-kejadian dilapangan melalui foto-foto yang diambil.

G. Teknik Analisis Data

Semua data yang telah diperoleh dalam penelitian, dikumpulkan, selanjutnya dikelompokkan untuk dijadikan bahan masukan dalam penelitian ini. Kemudian data tersebut diolah, dipresentasikan untuk dianalisa secara *deskriptif kuantitatif* sesuai dengan data yang ada guna dilakukan analisa kuantitatif dalam bentuk persentase dan diakhiri dengan penarikan suatu kesimpulan dan pemberian saran.

H. Jadwal waktu penelitian

Penelitian ini dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam penerimaan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum,. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel jadwal penelitian dibawah ini.

Tabel III. 2 Jadwal dan waktu Penelitian

No	Keterangan	Tahun 2019/2020																				
		Bulan/Minggu																				
		Setember				Oktober				November				Desember				Januari				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Penyusunan Proposal	x	x	x	x	x																
2.	Ujian Proposal						x															
2	Perbaikan Proposal						x															
3	Penunjukkan Pembimbing						x															
4	Bimbingan Proposal							x	x													
5	Ujian UP								x													
6	Revisi Proposal									x												
7	Quesioner									x	x											
8	Rekomendasi											x										
9	Penelitian Lapangan											x	x	x	x							
10	Penyusunan Skripsi													x	x	x						
11	Perbaikan Skripsi															x	x	x				
12	Ujian Skripsi																				x	
13	Revisi Skripsi																					x

Sumber: Modifikasi Penulis, 2019

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Singkat Kota Pekanbaru

Perkembangan kota Pekanbaru ini pada awalnya tidak terlepas dari fungsi Sungai Siak sebagai sarana transportasi dalam mendistribusikan hasil bumi dari pedalaman dan dataran tinggi Minangkabau ke wilayah pesisir Selat Malaka. Pada abad ke-18, wilayah Senapelan di tepi Sungai Siak, menjadi pasar (*pekan*) bagi para pedagang dari dataran tinggi Minangkabau. Seiring dengan berjalannya waktu, daerah ini berkembang menjadi tempat pemukiman yang ramai. Pada tanggal 23 Juni 1784, berdasarkan musyawarah "Dewan Menteri" dari Kesultanan Siak, yang terdiri dari datuk empat suku Minangkabau (Pesisir, Limapuluh, Tanah Datar, dan Kampar), kawasan ini dinamai dengan Pekanbaru, dan dikemudian hari diperingati sebagai hari jadi kota ini. (<http://wikipedia.Indonesia.com.Pekanbaru>).

Pekanbaru merupakan Ibu Kota Propinsi Riau. Pada waktu itu berupa dusun yang bernama : Dusun payung sekaki yang terletak ditepi sungai siak di seberang pelabuhan yang ada sekarang. Sewaktu pendudukan jepang, Pekanbaru menjadi, *Gun* yang di pakai oleh Gun Cho dan tempat kedudukan Riau *SYUTJOUKANG*. Akhirnya pemerintahan Republik Indonesia berubah status menjadi : Hermente Pekanbaru ibu Kota keresidenan Riau berdasarkan ketetapan Gubernur Sumatera di Medan Nomor 103 tanggal 01 Mei tahun 1946.

Berdasarkan *Besluit van Het Inlandsch Zelfbestuur van Siak* No.1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru menjadi bagian distrik dari Kesultanan Siak. Namun pada tahun 1931, Pekanbaru dimasukkan ke dalam wilayah Kampar Kiri yang dikepalai oleh seorang *controleur* yang berkedudukan di Pekanbaru dan berstatus *landschap*

sampai tahun 1940. Kemudian menjadi ibu kota *Onderafdeling Kampar Kiri* sampai tahun 1942. Setelah pendudukan Jepang pada tanggal 8 Maret 1942, Pekanbaru dikepalai oleh seorang gubernur militer yang disebut *gokung*. (<http://wikipedia.Indonesia.com.Pekanbaru>)

Selepas kemerdekaan Indonesia, berdasarkan Ketetapan Gubernur Sumatera di Medan tanggal 17 Mei 1946 Nomor 103, Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut *Haminte* atau Kotapraja. Kemudian pada tanggal 19 Maret 1956, berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1956 Republik Indonesia, Pekanbaru (*Pakanbaru*) menjadi daerah otonom *kota kecil* dalam lingkungan Provinsi Sumatera Tengah. Selanjutnya sejak tanggal 9 Agustus 1957 berdasarkan Undang-undang Darurat Nomor 19 Tahun 1957 Republik Indonesia, Pekanbaru masuk ke dalam wilayah Provinsi Riau yang baru terbentuk. Kota Pekanbaru resmi menjadi ibu kota Provinsi Riau pada tanggal 20 Januari 1959 berdasarkan Kepmendagri nomor Desember 52/I/44-25.

Berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 19 tahun 1987 luas Kota Pekanbaru dikembangkan dari 62,96 Km dengan 8 Kecamatan, 36 Kelurahan. Pembagian ini juga diperkuat dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan. Namun berdasarkan Perda Nomor. 3 Tahun 2003 beberapa kecamatan di Pekanbaru kembali dimekarkan. Kecamatan yang dimekarkan itu antara lain, Kecamatan Payung sekaki yang merupakan pemekaran dari kecamatan Tampan, kecamatan Tenayan Raya dan Marpoyan Damai yang merupakan pemekaran dari Kecamatan Bukit Raya, Kecamatan Rumbai Pesisir yang merupakan pemekaran dari Kecamatan Rumbai. Adapun luas keseluruhan dari kota Pekanbaru mencapai 632,36 Km².

B. Struktur Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

C. Tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai beberapa satuan kerja yang tercantum dalam susunan organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, yaitu :

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai tugas penyelenggaraan otonomi daerah, desentralisasi, dekosentrasi dan tugas pembantuan dibidang perhubungan, serta melaksanakan tugas – tugas lainnya yang diberikan walikota dan kepala daerah. Adapun tugas Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu :

1. Menyusun rencana kegiatan Dinas Perhubungan, sesuai ketentuan dan peraturan perundang – undangan yang berlaku.
2. Mengkoordinasi Sekretaris, Kepala Bidang dan Kepala UPT agar terjalin kerjasama yang baik dan saling mendukung
3. Memberikan petunjuk kepada bawahan dalam pelaksanaan tugas agar sesuai rencana sesuai ketentuan dan peraturan Perundang – undangan yang berlaku
4. Mendistribusikan tugas kepada bawahan sesuai bidang tugasnya.
5. Mengevaluasi dan menilai hasil kerja sesuai rencana yang telah ditentukan sebagai bahan pertimbangan dalam pengembangan karir
6. Melaksanakan pembinaan umum dan teknis bidang perhubungan, komunikasi dan informasi sesuai ketentuan yang berlaku
7. Melakukan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan, dan,
8. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada atasan.

2. Sekretaris

Sekretaris berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas, adapun tugas sekretaris yaitu :

1. Memimpin, Menyelenggarakan kegiatan administrasi kepegawaian, umum, perlengkapan, keuangan dan penyusunan program dinas;
2. Menyusun rencana kerja dan membuat laporan tahunan;
3. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan program kerja tahunan di lingkungan dinas;
4. Mewakili Kepala Dinas apabila yang bersangkutan berhalangan atau tidak berada di tempat;
5. Mengkoordinasikan dan mengarahkan kegiatan sub bagian-sub bagian;
6. Mengkoordinasikan, mengarahkan, membina dan merumuskan pedoman dan petunjuk administrasi keuangan, kepegawaian, tata persuratan, perlengkapan, umum dan rumah tangga di lingkungan dinas;
7. Mengkoordinasikan dan melaksanakan pelayanan dan pengaturan rapat dinas, upacara serta keprotokolan;
8. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan laporan tahunan dan evaluasi setiap bidang sebagai pertanggungjawaban dinas;
9. Mengkoordinasikan, membina pemeliharaan kebersihan, ketertiban dan keamanan, kantor dan lingkungannya, kendaraan dinas serta perlengkapan gedung kantor;
10. Membagi tugas kepada bawahan dengan cara disposisi atau secara lisan agar bawahan mengetahui tugas dan tanggung jawab masing-masing;

11. Mengevaluasi tugas Sekretariat berdasarkan informasi, data, laporan yang diterima untuk bahan penyempurnaan lebih lanjut
12. Melaporkan pelaksanaan tugas Sekretariat kepada atasan secara lisan maupun tertulis
13. Memfasilitasi dan asistensi tugas Sekretariat dengan cara konsultasi, kunjungan kerja, sosialisasi dan bimbingan teknis
14. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Selain itu, masing – masing Sub Bagian dipimpin oleh Kepala Sub Bagian yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepa Sekretaris.

3. Bidang Angkutan

Kepala Bidang Angkutan berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas. Bidang Angkutan memiliki tugas sebagai berikut :

1. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan program kerja tahunan di bidang angkutan;
2. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pedoman serta tatalaksana administrasi bidang angkutan;
3. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan kegiatan perizinan di bidang angkutan;
4. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pelayanan serta pengaturan kinerja bidang angkutan;
5. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan laporan-laporan bidang angkutan;

6. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Masing – masing Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Angkutan.

4. Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas

Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas. Adapun tugas Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lulu Lintas adalah :

1. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pedoman dan petunjuk tatalaksana administrasi Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional;
2. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan setiap kegiatan di Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional;
3. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pelayanan dan pengaturan kinerja Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional;
4. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan laporan - laporan Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional;
5. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan tugas-tugas Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas serta Pengawasan dan Pengendalian Operasional Angkutan Jalan, Perairan dan Udara;
6. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Masing – masing Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang.

5. Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana

Kepala Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana berkedudukan dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas. Adapun tugas Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana yaitu :

1. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan rencana dan program kerja tahunan Bidang Keselamatan, Teknik Sarana, dan Prasarana Transportasi;
2. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pedoman dan petunjuk tatalaksana administrasi Bidang Keselamatan, Teknik Sarana, dan Prasarana Transportasi;
3. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan setiap kegiatan di Bidang Keselamatan, Teknik Sarana, dan Prasarana Transportasi;
4. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan pelayanan dan pengaturan kinerja Bidang Keselamatan, Teknik Sarana, dan Prasarana Transportasi;
5. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan laporan - laporan Bidang Keselamatan, Teknik Sarana, dan Prasarana Transportasi.
6. Mengkoordinasikan, membina dan merumuskan tugas-tugas Keselamatan dan Teknik Sarana Lalulintas Jalan, Prasarana dan fasilitas Lalulintas Jalan, Teknik Sarana, Prasarana dan Keselamatan Lalulintas Perairan dan Udara;
7. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Masing – masing Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Responden Penelitian

Identitas responden berguna untuk mengetahui berapa banyak responden, jenis kelamin, usia dan pendidikan, hal ini penting untuk menggambarkan bagaimana kondisi responden yang terdapat dalam penelitian ini sehingga dapat lebih memperjelas mengenai hasil penelitian. Untuk jelasnya identitas responden penelitian ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel. V.1. Distribusi Jenis Kelamin Responden Penelitian

No	Jenis Kelamin	Populasi	Persentase
1	Laki-Laki	54	86%
2	Perempuan	9	14%
	Jumlah	63	100%

Sumber : Data olahan Penelitian, 2016

Dari tabel V. 1 diatas terlihat bahwa dalam penelitian ini responden penelitian yang terdiri dari Dinas Perhubungan, pengelola parkir atau penanggung jawab parkir serta juru parkir didominasi oleh jenis kelamin laki-laki yaitu dengan jumlah 54 responden atau 86%. Kemudian akan dijelaskan pembagian responden berdasarkan kelompok umur. Kelompok umur disini ialah penulis akan mengelompokkan umur responden dengan cara tingkatan dengan tujuan untuk mengetahui gambaran dari umur responden penelitian, maka tabel mengenai informasi pengelompokkan umur dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 2. : Distribusi jumlah responden berdasarkan tingkatan umur

No	Umur	Responden	Persentase
1	≤ 30 tahun	11	17%
2	30 - 39 tahun	30	48%
3	40 - 49 tahun	18	28%
4	≥ 50 tahun	4	6%
jumlah		63	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2016

Dari tabel V. 2 diatas terlihat bahwa responden penelitian pada tingkat umur terbanyak ialah pada umur 30-39 tahun yaitu berjumlah 30 orang responden atau 48%, Selanjutnya akan di gambarkan tingkat pendidikan responden berdasarkan tingkat pendidikan. Tingkat pendidikan di sini akan menggambarkan identitas responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir yang ditempuh agar dapat menggambarkan bagaimana keadaan responden penelitian dari tingkat pendidikannya, maka distribusi responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 3. : Distribusi jumlah responden berdasarkan tingkat pendidikan

No.	Tingkat pendidikan	Responden	Persentase
1	SD	8	12%
2	SMP	12	16%
3	SMA/ SLTA	34	52%
4	Diploma	1	3%
5	Sarjana	8	20%
6	Pascasarjana	-	-
Jumlah		63	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2016

Dari tabel V. 3 diatas terlihat bahwa pada responden penelitian didominasi oleh tingkatan pendidikan SMA/SLTA atau sederajat yaitu berjumlah 34 responden atau 52%. Setelah menjelaskan dan menggambarkan kondisi responden melalui

identitas jenis kelamin, umur dan tingkatan pendidikan selanjutnya akan dilakukan pembahasan mengenai hasil penelitian tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum khususnya pada Zona 1.

B. Hasil dan Pembahasan

Pada sub bab hasil dan pembahasan ini akan di lakukan pemaparan hasil penelitian dan akan dilakukan juga pembahasan dari tanggapan responden penelitian yang terdiri dari Dinas Perhubungan, pegawai UPT, pengelola parkir atau penanggung jawab parkir serta juru parkir. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil dan pembahasan penelitian dapat dilihat sebagai berikut.

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Ukuran dan tujuan kebijakan adalah sasaran dari suatu kebijakan atau program dalam jangka tentu, tentunya dalam sebuah kebijakan atau program adanya sasaran yang harus dicapai karena ukuran dan tujuan merupakan rencana dan rancangan awal kegiatan tersebut dibuat sehingga harus memiliki tujuan dan ukuran yang jelas agar data diukur tingkat keberhasilannya adapun tujuan dari Implementasi Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum ialah pengaturan, penataan dan penertiban parkir di tepi jalan umum. Setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk indikator ukuran dan tujuan kebijakan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 4. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Ukuran dan Tujuan Kebijakan

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Pengaturan	7 (11%)	39 (62%)	17 (27%)	63
2.	Penataan	43 (53%)	20 (47%)	-	63
3.	Penertiban	43 (68%)	20 (32%)	-	63
Jumlah		93	79	17	189
Rata-Rata		31	26	6	45
Persentase		49%	41%	10%	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel diatas terlihat bahwa responden penelitian yang terdiri dari pegawai Dinas Perhubungan, pengelola parkir atau penanggung jawab parkir serta juru parkir rata-rata memilih jawaban baik sebanyak 31 responden atau 49%, adapun beberapa alasan yang diberikan oleh responden penelitian ialah adanya perda yang terbaru dalam pengaturan parkir dan juga adanya pemberian informasi mengenai penataan parkir dan ketertiban yang di berikan oleh pihak Dinas Perhubungan. Dari pendapat responden penelitian tersebut dapat diketahui ukuran dari keberhasilan dari Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum ialah sejauh mana hasil dari pengaturan, penataan dan penertiban dari kegiatan perparkiran yang di lakukan khususnya pada zona 1 yang tergolong memiliki tingkat kepadatan jalan dan kemacetan jalan yang cukup sering, apabila tidak dilakukan penataan dan penertiban tentu akan menimbulkan permasalahan lalulintas.

Informasi selanjutnya didapatkan melalui wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“tentunya ukuran dan tujuan kebijakan ini sudah jelas untuk menata dan menertibkan kegiatan parkir di tepi jalan dan juga tentunya untuk meningkatkan retribusi parkir, pemilihan zona 1 ini juga tentunya ada pertimbangannya sehingga tarif yang di tetapkan juga menyesuaikan dengan kondisi jalan.”. (wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“memang untuk pelaksanaannya sudah cukup baik tetapi memang banyaknya keluhan mengenai tarif yang cukup tinggi dari masyarakat dan juga juru parkir serta pengelola parkir sehingga belum maksimal penerapannya, kemudian untuk dilihat dari sisi penataannya dan penertibannya menurut laporan sudah berjalan dengan baik”. (wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran, Rabu 26 Februari 2020)

Kemudian dari observasi mengenai data dan dokumen pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum memang dalam beberapa kali adanya pihak Dinas Perhubungan dan juga UPT perparkiran melakukan sosialisasi mengenai perda Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum baik kepada pengelola parkir dan masyarakat serta juru parkir. sehingga dari hasil kuesioner, wawancara dan observasi untuk indikator ukuran dan tujuan kebijakan dalam kategori baik.

2. Sumberdaya

Sumber daya adalah dukungan yang diberikan pemerintah berupa dukungan finansial dan sumber daya manusia untuk melaksanakan kebijakan, sumber daya merupakan apa yang dimiliki oleh organisasi khususnya pemerintah untuk memenuhi kebutuhan pelaksana dan kegiatan, jika sumber daya tidak dapat disediakan maka suatu kegiatan yang direncanakan tidak akan bisa berjalan karena tidak adanya dukungan seperti uang untuk membayar pelaksana dan manusia untuk melaksanakan

program serta waktu yang disediakan untuk pelaksanaan. setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk indikator sumber daya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 5. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Sumber daya

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Sumber daya manusia	10 (16%)	53 (84%)	-	63
2.	Sumber daya Financial	16 (25%)	38 (60%)	9 (14%)	63
3.	Sumber daya sarana dan prasarana	56 (89%)	7 (11%)	-	63
Jumlah		82	98	9	189
Rata-Rata		27	33	3	63
Persentase		43%	52%	5%	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel diatas terlihat bahwa jawaban responden penelitian didominasi pada kategori cukup baik dengan rata-rata 33 atau 52%, terdapat beberapa alasan dari responden penelitian baik dari Dinas Perhubungan, pengelola parkir atau penanggung jawab parkir serta juru parkir antara lain sumber daya manusia yang dimiliki yaitu pengelola parkir, juru parkir seta pegawai Unit Pelaksana Teknis sudah memadai, kemudian adanya insentif tambahan bagi pencapaian target retribusi yang di tetapkan kemudian penyediannya sarana dan prasana parkir seperti papan pengumuman dan rambu parkir.

Dari tanggapan responden tersebut dapat diketahui bahwa keadaan sumber daya yang dimiliki oleh pelaksana Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum khususnya pada zona 1 dalam kondisi yang memadai, tetapi melihat dari luasnya wilayah zona 1 mencakup jalan-

jalan yang tergolong pada dan ramai maka di perlukan pengaturan yang lebih baik lagi dan sarana rambu parkir dan papan pengumuman yang lebih banyak lagi untuk mengumumkan tarif parkir yang berlaku pada zona 1, kemudian dari segi keuangan yang mana diketahui pemberian dana insentif pungutan bagi pencapaian target dan realisasi bagi pegawai UPT Perparkiran. Kemudian informasi yang didapatkan dari hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“dalam pelaksanaan perda ini tentunya kita telah menyiapkan sumber daya manusia dan juga anggaran yang akan di gunakan untuk menjalankan peraturan dan juga untuk penyediaan sarana seperti rambu-rambu dilarang parkir dan parkir itu sendiri agar penataannya lebih baik.”. (wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“memang untuk pelaksanaannya sudah cukup baik tetapi memang banyaknya keluhan mengenai tarif yang cukup tinggi sehingga belum maksimal penerapannya, kemudian untuk dilihat dari sisi penataannya dan penertibannya menurut laporan sudah berjalan dengan baik”. (wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran, Rabu 26 Februari 2020)

Kemudian dari hasil observasi yang dilakukan memang pada jumlah SDM yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan UPT Perparkiran serta pengelola parkir dan juru parkir sampai saat ini belum mengalami hambatan dengan jumlah pegawai UPT yang lebih dari 6 orang dan juru parkir pada zona 1 yang cukup banyak sehingga pelaksanaan peparkiran dapat berlajam dengan baik, sehingga dari hasil kuesioner, wawancara dan observasi untuk indikator sumber daya dalam kategori cukup baik.

3. Agen pelaksana

Karakteristik Agen pelaksana adalah daya dukung berupa struktur organisasi, nilai-nilai dalam organisasi dan hubungan internal organisasi tersebut, agen pelaksana merujuk kepada organisasi sebagai pelaksana ketentuan-ketentuan yang berlaku, mekanisme yang telah ditetapkan serta komunikasi dan hubungan dalam serta luar organisasi seperti pelaksana dengan sasaran program. setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk indikator agen pelaksana dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 6. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Agen Pelaksana

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Daya Dukung struktur organisasi	6 (10%)	41 (65%)	16 (25%)	63
2.	Hubungan antar pelaksana	3 (5%)	29 (46%)	31 (49%)	63
3.	Nilai-nilai yang berlaku	23 (36%)	40 (63%)	-	63
Jumlah		32	110	47	189
Rata-Rata		11	37	15	63
Persentase		17%	59%	24%	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jawaban responden penelitian didominasi oleh kategori cukup baik dengan rata-rata 37 atau 59%, dengan beberapa alasan pengambilan jawaban dari responden penelitian antara lain mengenai mekanisme sudah dijelaskan pada UPT Perparkiran dan pengelola parkir harus mampu menjelaskan kepada juru parkir dan juga masyarakat kemudian interaksi dilakukan melalui rapat atau pertemuan yang dilakukan oleh Pegawai Dinas

Perhubungan melalui rapat koordinasi dengan UPT Perparkiran, Pengelola parkir dan juga perwakilan dan juru parkir.

Dari penjelasan diatas terlihat bahwa batasan mengenai agen pelaksana hanya kepada penyebaran informasi kepada juru parkir dan juga pengelola parkir serta masyarakat hubungan antar pemerintah, seperti yang diketahui bahwa pada tugas yang dimiliki oleh pelaksana baik yaitu dengan menyebarkan informasi melalui sosialisasi dan juga papan pengumuman yang di pasang pada lokasi-lokasi parkir. Informasi selanjutnya yang didapatkan melalui wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“dalam pelaksanaan peraturan ini tentunya mengenai mekanisme sudah diatur kemudian kita juga selalu berkomunikasi dan koordinasi dengan pihak UPT dan juga pengelola parkir serta juru parkir dan juga merangkul juru parkir liar untuk mendaftarkan diri kepada UPT Perparkiran”. **(wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)**

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“kita selalu mendukung kegiatan perparkiran khususnya dalam peningkatan retribusi pendapatan daerah, maka dari itu sosialisasi terus kita lakukan kepada lokasi-lokasi yang berpotensi”. **(wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran, Rabu 26 Februari 2020)**

Kemudian dari observasi yang dilakukan memang terlihat setiap melakukan sosialisasi pertauran parkir tepi jalan UPT Perparkiran selalu di dampingi oleh beberapa pegawai Dinas Perhubungan lainnya, kemudian beberapa kali dilakukan pertemuan dengan pengelola parkir dan juga juru parkir mengetahui kondisi lokasi parkir masing-masing serta untuk mengetahui kebutuhan sarana dan prasarana parkir

yang kurang, sehingga dari pengolahan data yang bersumber kuesioner, wawancara dan observasi untuk indikator agen pelaksana dalam kategori cukup baik.

4. Sikap para pelaksana

Sikap para pelaksana adalah sikap pelaksana kebijakan dalam melaksanakan suatu kebijakan, sikap para pelaksana ini merujuk kepada bagaimana sikap pelaksana yang bersikap adil kepada Pengelola parkir, juru parkir serta masyarakat pengguna sarana parkir kemudian bertanggungjawab atas tugas yang telah diberikan, kemudian taat pada peraturan yang berlaku. setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk indikator Sikap Para Pelaksana dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 7. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Sikap Para Pelaksana

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Sikap Demokrasi	29 (46%)	34 (54%)	-	63
2.	Respon pelaksana	29 (46%)	34 (54%)	-	63
Jumlah		58	68	-	126
Rata-Rata		29	34	-	63
Persentase		46%	54%	-	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa responden penelitian didominasi oleh jawaban kategori cukup baik dengan rata-rata 34 atau 54%, adapun banyak dari responden penelitian ini tidak memberikan alasan pengambilan jawaban, antar lain pelaksana selalu bersikap adil dalam memperlakukan pelaksana dan melaksanakan tugas nya sesuai yang telah ditetapkan. Tetapi seperti yang telah ditentukan bahwa sikap para pelaksana harus memperhatikan kebutuhan pelaksana kebijakan dan

bersikap adil serta melakukan tugas sesuai dengan yang telah ditetapkan seperti bersikap adil terhadap kendaraan bermotor dan mobil menyesuaikan dengan tarif yang ditetapkan. Informasi selanjutnya yang didapatkan dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“kita dalam pelaksanaan pertauran ini tentunya harus memiliki sikap yang adil kepada target kebijakan, baik pengelola, juru parkir dan juga masyarakat pengguna parkir”. **(wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)**

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“saya juga selalu menjelaskan kepada pegawai dan UPT Perkir untuk respon setiap keluhan dari juru parkir dan juga masyarakat yang merasa danya pungutan liar serta juru parkir yang tidak memiliki tanda pengenal serta tidak memberikan karcis retribusi”. **(wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran, Rabu 26 Februari 2020)**

Diketahui bahwa pimpinan Dinas Perhubungan dan kepala Bidang memberikan arahan kepada pegawai Unit Pelaksana Teknis Perparkiran serta pengelola parkir serta juru parkir untuk menjalankan tugas sebagaimana mestinya, berlaku adil dan mendengarkan keluhan dan kebutuhan parkir sehingga dari hasil pengolahan data kuesioner dan wawancara dapat indikator sikap pelaksana dalam kategori cukup baik.

5. Komunikasi

Komunikasi adalah mekanisme prosedur yang dicanangkan untuk melaksanakan kebijakan yang telah disusun dengan cara menyebarkan informasi. Komunikasi dalam pelaksanaan suatu kebijakan atau program dapat berupa sosialisasi serta penyebaran informasi tata cara, ketentuan dan mekanisme dalam sebuah kebijakan khususnya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016

tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum kepada kelompok sasaran yaitu pengelola parkir, juru parkir dan masyarakat. Setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk indikator komunikasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 8. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Komunikasi

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Rapat Koordinasi	54 (86%)	9 (14%)	-	63
2.	Sosialisasi Program	54 (86%)	9 (14%)	-	63
3.	Koordinasi antar pelaksana kebijakan	54 (86%)	9 (14%)	-	63
Jumlah		108	18	-	126
Rata-Rata		54	9	-	63
Persentase		86%	14%	-	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pada indikator komunikasi jawaban responden penelitian didominasi oleh kategori baik dengan rata-rata 54 atau 86%, terdapat beberapa alasan pengambilan jawaban dari responden antara lain terdapat beberapa kali dilakukan sosialisasi peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Pekanbaru khususnya pada zona 1 yang terdiri dari beberapa jalan besar, kemudian juga pihak Dinas perhubungan melakukan rapat mengenai penerapan perda serta sosialisasi dari Pegawai Dinas perhubungan dan UPT Perarkiran untuk menyebarkan informasi.

Pelaksanaan komunikasi dapat berupa sosialisasi atau dilakukan langsung oleh pelaksana yaitu dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, melalui acara-acara yang di buat sehingga dapat mengundang pengelola parkir dan juru parkir serta masyarakat,

kemudian dari rapat-rapat koordinasi antar instansi seperti Satpol PP dan Kepolisian untuk penerapan parkir tepi jalan umum, sehingga hasilnya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum akan menyebar secara merata pada Kota Pekanbaru. Informasi selanjutnya yang didapatkan mengenai komunikasi dilakukan wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“Untuk komunikasi kita lakukan dengan rapat koordinasi antar instansi, UPT, pengelola parkir dan juga juru parkir serta sosialisasi melalui papan pengumuman dan juga spanduk”. **(wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)**

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“komunikasi kita lakukan secara langsung dengan rapat dan penyebaran informasi mengenai perda dengan bekerja sama dengan instansi lainnya dan juga melalui spanduk yang di pasang”. **(wawancara dengan Kepala UPT Perpajakan, Rabu 26 Februari 2020)**

Dari observasi yang dilakukan memang terlihat di beberapa ruas jalan di Kota Pekanbaru khususnya pada zona 1 terdapat pengumuman untuk Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang isinya mengajak masyarakat untuk ikut dalam menyukseskan kegiatan parkir dan retribusi kepada pemerintah Kota Pekanbaru untuk pembangunan kota Pekanbaru. Sehingga dari hasil pengolahan data kuesioner, wawancara dan observasi untuk indikator komunikasi dalam kategori baik.

6. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik

Lingkungan adalah dimana suatu kebijakan akan dijalankan meliputi lingkungan ekonomi, sosial dan politik. Indikator lingkungan ini dimaksudkan adakah

pengaruh suatu kebijakan ini terhadap lingkungan masyarakat, peningkatan ekonomi serta ketaatan masyarakat terhadap peraturan yang berlaku atau pengetahuan tentang politik atau pemerintahan. setelah melakukan penyebaran kuesioner kepada responden penelitian dan pengolahan data maka untuk lingkungan ekonomi, sosial dan politik dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 9. Distribusi Jawaban Responden penelitian Tentang Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Lingkungan Sosial	13 (21%)	50 (79%)	-	63
2.	Lingkungan Ekonomi	38 (60%)	25 (40%)	-	63
3.	Lingkungan Politik	10 (16%)	53 (84%)	-	63
Jumlah		61	128	-	189
Rata-Rata		20	43	-	63
Persentase		32%	68%	-	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2012

Dari tabel diatas terlihat bahwa jawaban responden mengenai indikator lingkungan dalam kategori cukup baik, hal ini membuktikan bahwa ada pengaruh yang ditimbulkan dari kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum yang diterapkan terdapat beberapa alasan pengambilan jawaban yang diberikan oleh responden penelitian antara lain kondisi perekonomian adanya pengaruh yang signifikan apabila peraturan tersebut ditetapkan meningkatkan kondisi ekonomi zona 1 dan juga ada pengaruh penurunan jumlah subjek parkir kemudian kondisi politik masyarakat yang paham akan peraturan perparkiran.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui juga Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum ini dapat mempengaruhi kondisi sosial dan ekonomi masyarakat atau lingkungan di mana pelaksana melakukan kegiatan serta secara tidak langsung dapat meningkatkan pendidikan politik Karena berkenaan dengan kebijakan dan program dan peraturan pemerintah daerah khususnya mengenai retribusi parkir di tepi jalan. informasi yang didapatkan melalui wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai Ukuran dan tujuan kebijakan, sebagai berikut:

“tentunya ada pengaruh yang terjadi dari peraturan daerah parkir ini jika diterapkan, adanya pengaruh perekonomian dan sosial di Kota Pekanbaru dan juga danya pihak yang pro dan kontra dengan perda ini”. **(wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Rabu 26 Februari 2020)**

Kemudian wawancara dengan Kepala bidang pengawasan lalu lintas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan dengan pertanyaan yang sama:

“pengaruh yang kita harapkan meningkatnya kondisi ekonomi dan sosial kota pekanbaru, pengelola parkir dan juru parkir serta masyarakat Kota Pekanbaru”. **(wawancara dengan Kepala UPT Perparkiran, Rabu 26 Februari 2020)**

Dari observasi yang dilakukan memang terdapat peningkatan kondisi ekonomi yaitu memang berkurangnya masyarakat yang menggunakan parkir di zona 1 diketahui dari target yang di tetapkan oleh Dinas Perhubungan kemudian adanya dampak positif yaitu masyarakat mengetahui perda parkir terbaru. Sehingga dari hasil pengolahan data melalui kuesioner, wawancara dan observasi maka untuk indikator lingkungan ekonomi, sosial dan politik dalam kategori cukup baik.

Setelah melakukan pembahasan masing-masing indikator maka untuk melihat hasil penelitian secara keseluruhan perlu dilakukan rekapitulasi seluruh tanggapan

responden penelitian mengenai pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Pekanbaru meliputi 6 (enam) indikator penelitian, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 10. Rekapitulasi Jawaban Responden penelitian Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)".

No	Item Penilaian	Jawaban Responden			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang baik	
1.	Ukuran dan Tujuan Kebijakan	31 (49%)	26 (41%)	6 (10%)	63
2.	Sumber daya	27 (43%)	33 (52%)	3 (5%)	63
3.	Agen pelaksana	11 (17%)	37 (59%)	15 (24%)	63
4.	Sikap Para Pelaksana	29 (46%)	34 (54%)	-	63
5.	Komunikasi	54 (85%)	9 (14%)	-	63
6.	Lingkungan	20 (31%)	43 (68%)	-	63
Jumlah		172	182	27	378
Rata-Rata		28	30	6	63
Persentase		44%	47%	10%	100%

Sumber: data olahan penelitian, 2020

Dari tabel rekapitulasi diatas dapat diketahui bahwa seluruh responden penelitian dan secara keseluruhan jawaban berada pada kategori cukup baik dengan rata-rata 30 atau 47%, sehingga dapat disimpulkan bahwa Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru Studi Kasus Zona 1 dalam kategori cukup baik, pengambilan kesimpulan cukup baik ini

juga didukung dengan wawancara yang dilakukan dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan Kepala Bidang dan data-data sekunder dari hasil observasi yang dilakukan.

C. Hambatan-hambatan Pelaksanaan Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1)

Setelah melakukan penelitian dan pembahasan hasil penelitian terdapat beberapa hal yang menjadi pengambat Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1), antar lain:

1. Sumberdaya yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang tergolong kurang dari segi jumlah yang mana di ketahui bahwa untuk UTPD Parkir hanya memiliki 20 personil sedangkan yang akan di awasi berjumlah 1037 juru parkir yang terdaftar khususnya lagi pada zona 1 yang memiliki jumlah titik parkir dan juru parkir yang cukup banyak, maka dari itu perbandingannya masih terlampau jauh.
2. Sikap para pelaksana yaitu dari juru parkir yang diketahui banyaknya terdapat juru parkir liar yang melakukan pungutan yang tidak berdasarkan zona dan peraturan daerah dan terdapat indikasi sistem borongan, sehingga belum membuat pelaksanaan perda Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum berjalan maksimal.

3. Kurangnya Komunikasi dan sosialisasi peraturan Perda mengenai parkir di tepi jalan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru baik kepada masyarakat maupun juru parkir, sehingga masyarakat masih belum mengetahui peraturan terbaru tentang parkir di tepi jalan serta juru parkir pun banyak yang tidak menaati peraturan tersebut.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah melakukan penelitian dan pembahasan mengenai Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1) dengan menggunakan indikator implementasi yang terdiri dari 6 (enam) indikator yaitu Ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, Agen pelaksana, sikap pelaksana, Komunikasi dan Lingkungan Sosial, ekonomi dan politik maka didapatkan hasil penelitian serta dapat disimpulkan bahwa Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dalam Meningkatkan Pendapatan Asli daerah (PAD) Kota Pekanbaru (Studi Kasus Zona 1) dalam kategori cukup baik, adapun beberapa hambatan yang terjadi meliputi:

1. Sumberdaya yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang tergolong kurang dari segi jumlah yang mana di ketahui bahwa untuk UTPD Parkir hanya memiliki 20 personil sedangkan yang akan di awasi berjumlah 1037 juru parkir yang terdaftar khususnya lagi pada zona 1 yang memiliki jumlah titik parkir dan juru parkir yang cukup banyak, maka dari itu perbandingannya masih terlampau jauh
2. Sikap para pelaksana yaitu dari juru parkir yang diketahui banyaknya terdapat juru parkir liar yang melakukan pungutan yang tidak berdasarkan zona dan peraturan daerah dan terdapat indikasi sistem borongan, sehingga belum membuat pelaksanaan perda Kota Pekanbaru Nomor 14

tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum berjalan maksimal.

3. Kurangnya Komunikasi dan sosialisasi peraturan Perda mengenai parkir di tepi jalan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru baik kepada masyarakat maupun juru parkir, sehingga masyarakat masih belum mengetahui peraturan terbaru tentang parkir di tepi jalan serta juru parkir pun banyak yang tidak menaati peraturan tersebut.

B. Saran

Setelah melakukan penelitian dan pembahasan maka dapat diberikan saran untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum antara lain:

1. Untuk pemerintah kota Pekanbaru khususnya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru agar dapat menambah Sumber daya manusia pada Unit Pelaksana Teknis, sehingga dapat mempercepat pelaksanaan kebijakan parkir di tepi jalan umum Kota Pekanbaru.
2. Kepada pelaksana Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum untuk melaksanakan ketentuan dengan baik seperti tidak melakukan pungutan yang tidak sesuai dengan ketentuan perda khususnya pada zona 1.
3. Kepada pemerintah kota Pekanbaru untuk melakukan Komunikasi dan sosialisasi yang merata pada beberapa zona lainnya terlebih zona 1 yang tergolong pada dan ramai, sehingga masyarakat dapat mengetahui mengenai Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Abidin, Said Zainal. 2004. *Kebijakan Publik*. Yayasan Pancuran Curah. Jakarta.
- Afiffuddin. 2010. *Pengantar Administrasi Pembangunan*. Alfabeta. Bandung
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Badrudin. 2013. *Dasar-dasar Manajemen*. Alfabeta. Bandung. Pustaka Pelajar.
- Brantas. 2009. *Dasar-Dasar Manajemen*. Alfabeta. Bandung
- Dunn, William, 2003. *Analisis kebijakan public*. Yogyakarta. Gadjahmada Press
- Dwiyanto, Agus. 2008. *Mewujudkan Good governance melalui pelayanan public*. Yogyakarta. Gadjahmada university press.
- Handoko, T, Hani. 2003. *Manajemen Edisi 2*. Yogyakarta. BPFE.
- Hasibuan, Malayu S.P, 2006, *Manajemen Dasar, Pengertian, dan Masalah, Edisi Revisi*, Jakarta. Bumi Aksara
- Indiahono, Dwiyanto, 2009. *Kebijakan publik*. Yogyakarta. Gaya media.
- Reksohadiprodjo. Sukanto. 2010. *Dasar-dasar manajemen edisi 5*. BPFE. Yogyakarta
- Salam, Dharma Setyawan. 2005. *Manajemen Pemerintahan Indonesia*. Jakarta: Djambatan
- Sumaryadi, I Nyoman. 2005. *Efektifitas Implementasi Kebijakan Otonomi Daerah*. Jakarta. Citra Utama.
- Usman, Akbar, 2011. *Metodelogi Penelitian sosial*. Jakarta : Prestasi Pustaka
- Wahab, Abdul. 2002. *Analisis kebijakan dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara. Jakarta
- Waluyo. 2007. *Manajemen Publik*, Mandar Maju. Bandung.
- Wasistiono, Sadu. 2003. *“Manajemen Pemerintah Daerah”*. Bandung: Fokus Media.
- Winarno, Budi 2007, *Kebijakan Public: Teori Dan Proses*, Yogyakarta. Meda Presido.

Zainun, Buchari. 2004. *Administrasi dan manajemen sumber daya manusia pemerintah Negara Indonesia*. Ghalia indonesia. jakarta

Zulkifli, 2005. *Pegantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, pekanbaru. UIR

Peraturan

Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 tahun 2016 tentang retribusi Parkir di Tepi jalan Umum

