

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 03
TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN
DAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM**

SKRIPSI



Oleh
Yasmin Amalia Br Sebayang
181010012

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2022**

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 03
TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN
DAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana**



**Oleh
Yasmin Amalia Br Sebayang
181010012**

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2022**

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini saya:

Nama : Yasmin Amalia Br Sebayang

NPM : 181010012

Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

Program Studi : Administrasi Negara

Menyatakan bahwa “Skripsi” yang saya buat dengan judul:

IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 3 TAHUN 2018 TENTANG PENYENGGARAAN DAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM

Adalah hasil karya sendiri, dan bukan “duplikasi” dari karya Orang lain. Sepengetahuan saya, didalam naskah Skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh Orang lain kecuali, yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini, dan disebutkan dalam sumber kutipan, dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam Skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur Plagiasi maka, saya bersedia naskah Skripsi ini digugurkan, dan Skripsi yang saya peroleh dibatalkan serta, diproses sesuai dengan Peraturan-Perundang-Undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa, ada paksaan dari siapa pun.

Batam, 05 Agustus 2022



Yasmin Amalia Br Sebayang

181010012

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 03
TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN
DAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA BATAM**

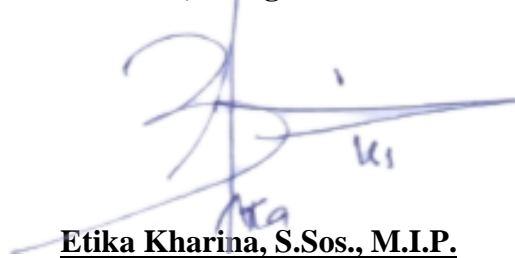
SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana**

**Oleh
Yasmin Amalia Br Sebayang
181010012**

**Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal
seperti yang tertera dibawah ini**

Batam, 05 Agustus 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Etika Kharina', with a horizontal line extending to the right. There are some additional scribbles and a small 'K1' mark to the right of the signature.

**Etika Kharina, S.Sos., M.I.P.
Pembimbing**



Universitas Putera Batam

ABSTRAK

Retribusi Daerah merupakan pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa, pelayanan atau pemberian izin tertentu yang secara khusus diberikan dan/atau difasilitasi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan pribadi atau perseorangan. Salah satu yang harus diperhatikan untuk mendorong Retribusi Daerah adalah pendapatan Retribusi parkir. Tujuan penelitian ini untuk melihat pelaksanaan implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018. Pentingnya penelitian ini mengingat, Retribusi parkir merupakan salah satu penyumbang kontribusi kepada Pendapatan Asli Daerah di Kota Batam. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian ini menggunakan sumber data primer melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi terhadap UPT Pelayanan Parkir Kota Batam, dan Juru Parkir Kota Batam. Penelitian ini juga, menggunakan sumber data sekunder berupa data arsip didapatkan dari UPT Pelayanan Parkir Kota Batam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 dalam penyelenggaraannya belum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal tersebut, dapat dilihat dari Juru Parkir tidak mendapatkan honorium, dan Juru Parkir tidak melaksanakan prosedur pelayanan parkir yang berlaku. Implementasi kebijakan tersebut dipengaruhi adalah komunikasi antar Organisasi, karakteristik Birokrasi, lingkungan ekonomi sosial politik, sumber daya, sikap pelaksana, tujuan kebijakan dan standar. Perlu dilakukan optimalisasi sosialisasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 kepada Masyarakat, perlu dilakukan pembinaan kepada Petugas UPT Pelayanan Parkir Kota Batam dan Juru Parkir.

Kata Kunci: Implementasi, Retribusi Parkir, Pelayanan Parkir.

ABSTRACT

Regional levies are regional levies as payments for certain services, services or permits that are specifically granted and/or facilitated by the Regional Government for personal or individual interests. One thing that must be considered to encourage regional levies is parking retribution income. The purpose of this research is to see the implementation of Batam City Regional Regulation Number 3 of 2018. The importance of this research is considering that parking fees are one of the contributors to Regional Original Income in Batam City. This research is a qualitative research, using a descriptive approach. This study uses primary data sources through interviews, observations, and documentation of the Batam City Parking Service Unit, and Batam City Parking Interpreters. This study also uses secondary data sources in the form of archive data obtained from the Batam City Parking Service Unit. The results of the study indicate that the implementation of Batam City Regional Regulation Number 3 of 2018 in its implementation has not been in accordance with applicable regulations. This can be seen from the parking attendants who do not receive an honorarium, and the parking attendants do not carry out the applicable parking service procedures. The implementation of the policy is influenced by communication between organizations, characteristics of the bureaucracy, socio-political economy environment, resources, attitude of implementers, policy objectives and standards. It is necessary to optimize the dissemination of Batam City Regional Regulation Number 3 of 2018 to the public, it is necessary to provide guidance to Batam City Parking Service UPT Officers and Parking Interpreters.

Keywords: *Implementation, Parking Retribution, Parking Service.*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala rahmat, dan karunia-Nya. Sehingga, Penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Skripsi ini merupakan salah satu wujud berkat-Nya yang melimpah kepada Penulis, melalui kemampuan untuk dapat mencurahkan pemikiran ke dalam rangkaian Skripsi ini.

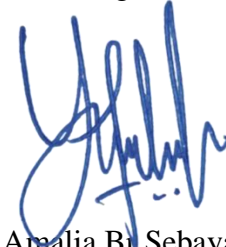
Penulisan Skripsi ini adalah kewajiban bagi Mahasiswa/i untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Administrasi Negara di Universitas Putera Batam. Selain itu, Penulis ingin menyumbangkan karya untuk kemajuan pendidikan Nasional. Adapun judul Skripsi ini adalah “Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Kota Batam”.

Dalam penyelesaian penulisan Skripsi ini, Penulis tidak dapat berbuat banyak tanpa arahan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, Penulis mengucapkan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Rektor Universitas Putera Batam Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom., M.Si.;
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Bapak Dr. Michael Jibrael Rorong, S.T., M.I.Kom.;
3. Ketua Program Studi Administrasi Negara Bapak Dr. Karol Teovani Lodan, S.AP., M.AP.;
4. Ibu Lubna Salsabila, S.IP., M.I.P., M.PA. selaku Dosen Pembimbing Akademik;
5. Ibu Etika Khairina, S.Sos., M.I.P. selaku Dosen Pembimbing Skripsi pada program studi Administrasi Negara Universitas Putera Batam;
6. Dosen Program Studi Administrasi Negara, dan Staff Universitas Putera Batam;
7. Kepala Kantor Dinas Perhubungan Kota Batam;
8. Koordinator dan Staff UPT Pelayanan Parkir Kota Batam;
9. Terima kasih kepada Orang tua yang selalu mendukung, dan membantu saya selama masa perkuliahan;
10. Sahabat, dan teman terdekat yang selalu bersama semasa perkuliahan Sahar Bin Bahari, Desy Yanti, Lorena Alfiyani, Tiardas, Anggiat yang memberikan dukungan, dan semangat dalam penulisan Skripsi ini;
11. Teman-teman Administrasi Negara Angkatan 2018 yang selalu membantu, berbagi informasi, memberi semangat, serta kompak dalam berbagai hal selama masa perkuliahan; dan
12. Pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang turut membantu terselesainya Skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam ide penelitian ini. Penulis sangat mengharapkan kritik, dan saran yang membangun untuk perbaikan sehingga, pada akhirnya penelitian ini dapat membantu bidang pendidikan, dan aplikasi serta, dapat dikembangkan lebih lanjut.

Batam, 05 Agustus 2022



Yasmin Amalia B. Sebayang



Universitas Putera Batam

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	i
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	10
1.3 Batasan Masalah	10
1.4 Rumusan Masalah.....	10
1.5 Tujuan Penelitian	11
1.6 Manfaat Penelitian	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Kajian Teori	13
2.1.1 Implementasi Kebijakan Publik.....	13
2.1.2 Teori Implementasi Oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn.....	15
2.1.3 Faktor Penghambat Implementasi	22
2.1.4 Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018.....	23
2.1.5 Retribusi Parkir	26
2.2 Penelitian Terdahulu	30
2.3 Kerangka Pemikiran	38
BAB III METODE PENELITIAN	39
3.1 Jenis Penelitian	39
3.2 Sifat Penelitian.....	39
3.3 Sumber Data	39
3.4 Metode Pengumpulan Data.....	40
3.5 Metode Analisis Data	42
3.6 Lokasi dan Waktu Penelitian	42
3.6.1 Lokasi Penelitian	42
3.6.2 Periode Penelitian	43
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43
4.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Batam.....	44
4.1.1 Gambaran Umum UPT Pelayanan Parkir Kota Batam.....	51
4.2 Pembahasan	54
4.2.1 Implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018.....	54
4.2.2 Faktor Penghambat Implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018	81

BAB V SIMPULAN DAN SARAN	85
5.1 Simpulan.....	85
5.2 Saran.....	86

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

Lampiran 1. Pendukung Penelitian

Lampiran 2. Daftar Riwayat Hidup

Lampiran 3. Surat Keterangan Penelitian

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1	Titik Lokasi Parkir Tahun 2016-2019	4
Gambar 2. 1	Teori Implementasi Donald Van Meter Dan Carl Van Horn	18
Gambar 2. 2	Kerangka Pemikiran	38
Gambar 4. 1	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batam	50
Gambar 4. 2	Struktur Organisasi UPT Pelayanan Parkir Kota Batam	52
Gambar 4. 3	Karcis Retribusi Parkir Kota Batam	57
Gambar 4. 4	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batam	63
Gambar 4. 5	Struktur Organisasi UPT Pelayanan Parkir Kota Batam	64

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan di Kota Batam 29 April 2022	2
Tabel 1. 2 Pajak & Retribusi Parkir Kota Batam Tahun 2018-2019.....	6
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.....	30
Tabel 3. 1 Periode Penelitian.....	43
Tabel 4. 1 Setoran Retribusi Parkir Juru Parkir Kota Batam	60
Tabel 4. 2 Uraian Tugas UPT Pelayanan Parkir Kota Batam	65
Tabel 4. 3 Standard Operating Procedures (SOP) Juru Parkir Kota Batam	66
Tabel 4. 4 Data Pegawai UPT Pelayanan Parkir Kota Batam.....	71
Tabel 4. 5 Realisasi Target Retribusi Parkir Tahun 2020-2022	78
Tabel 4. 6 Jumlah Titik Parkir Kota Batam.....	78



Universitas Putera Batam

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penertiban kendaraan yang parkir adalah salah satu permasalahan, yang menjadi perhatian Pemerintah Daerah. Hal ini dikarenakan, adanya peningkatan jumlah kendaraan setiap tahun yang akan berdampak terhadap, peningkatan kebutuhan lahan untuk wilayah parkir sehingga, penggunaan Tepi Jalan Umum sebagai wilayah parkir merupakan salah satu solusi untuk mengatasi kekurangan wilayah parkir serta, meningkatnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui Retribusi Parkir di Tepi Jalan. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Angka 15 disebutkan, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan Pengemudinya.

Hampir semua Kota mengalami permasalahan di bidang transportasi, fenomenanya seperti peningkatan jumlah penduduk, ketimpangan jaringan jalan dengan luas Kota, pengaturan lahan pemukiman/pertokoan, tidak mengindahkan Peraturan lalu lintas, jumlah kendaraan yang tinggi, dan pemanfaatan teknologi yang belum maksimal (Etika Khairina, 2021:2). Kondisi tersebut menyebabkan tidak teraturnya kendaraan yang parkir, salah satu Kota yang perlu dilakukan penertiban parkir adalah Kota Batam karena, masih terdapatnya kendaraan umum yang parkir sembarangan adapun, salah satu titik yang bermasalah di Kota Batam seperti, di Tepi Jalan kawasan Muka Kuning yang digunakan sebagai tempat

parkir sembarangan sehingga, menyebabkan kemacetan setiap pagi di kawasan tersebut (Hendra, 2019). Menurut data Korlantas Polri pada 29 April 2022, Kota Batam merupakan Kota yang memiliki jumlah kendaraan tertinggi di Provinsi Kepulauan Riau, dengan jumlah 788.037 unit (Korlantas Polri, 2022), dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan di Kota Batam 29 April 2022

Polres	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Beban	Bus	Kendaraan Khusus	Total	%
Kota Batam	641.556	124.441	20.239	1.522	279	788.037	71,25
Tanjungpinang	107.767	17.324	4.163	175	143	129.572	11,71
Bintan	62.531	5.287	2.077	355	57	70.307	6,36
Karimun	82.526	6.944	1.716	56	47	91.289	8,25
Lingga	11.920	378	227	10	13	12.548	1,13
Natuna	9.912	1.195	457	9	22	11.595	1,05
Anambas	2.596	63	44	20	16	2.739	0,25

Sumber: Korlantas Polri

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa, jumlah kendaraan yang paling tinggi ialah Kota Batam, dengan persentase 71,25% (Korlantas Polri, 2022). Tingginya jumlah kendaraan maka, Kota Batam memiliki potensi penyelenggaraan PAD melalui Pajak Daerah, dan Retribusi Daerah yang apabila, dikelola dengan baik akan bermanfaat untuk kesejahteraan Masyarakatnya. Menurut Pasal 6 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Pemerataan Dana Pemerintah Pusat kepada Instansi Pemerintah Daerah, sumber pendapatan utama pemerintah daerah meliputi pajak daerah dan pembayaran pemerintah.

Dari sumber-sumber PAD tersebut, salah satu sumber yang memiliki potensi cukup tinggi adalah Retribusi Daerah karena, penerimaan yang diperoleh

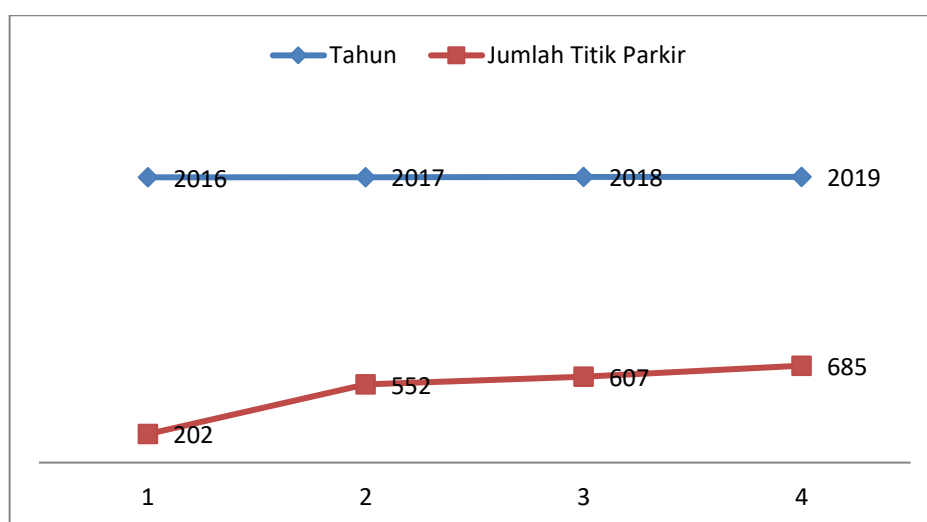
melalui hasil jasa usaha, jasa umum, dan berbagai perizinan tertentu yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah, dan sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku (Sari Hayati, 2016:45).

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pasal 1 Angka 64 disebutkan, Retribusi Daerah adalah pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa, pelayanan atau pemberian izin tertentu yang secara khusus diberikan dan/atau difasilitasi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan pribadi atau perseorangan. Dalam perkembangannya, Retribusi Daerah dipungut melalui Surat Ketetapan Retribusi Daerah (SKRD), dan melalui dokumen lainnya (karcis, kupon, dan kartu langganan). Selanjutnya, Jika Retribusi pemerintah daerah tidak dibayar tepat waktu atau penuh, maka akan mendapatkan denda 2% perbulan. dan jumlah yang terlambat akan dibekukan dengan menyertakan bukti berupa Surat Tagihan Retribusi Daerah (STRD) (Yuni Fivta Nurajizah, 2021:208-209).

Retribusi Daerah adalah salah satu sumber Keuangan Daerah yang cukup signifikan sehingga, posisinya berkembang menjadi salah satu PAD. Manfaat Retribusi Daerah dapat dipungut secara berkesinambungan dari Masyarakat, dan Pengguna Jasa difasilitasi oleh Pemerintah Daerah. Selain itu, Retribusi Daerah menjadi salah satu penggerak pertumbuhan PAD, dan sebagai pendapatan yang sah sesuai Peraturan Daerah (Mohammad Faisal, 2017:81).

Retribusi Parkir merupakan bagian dari Retribusi Daerah karena, Retribusi Parkir dilakukan oleh Pemerintah Daerah sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan jasa parkir, yang dikelola secara langsung oleh Pemerintah Daerah

(Singkara & Michael Mantiri, 2018:3). Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 1 Angka 23 disebutkan, Pembayaran penggunaan atas petak parkir dikenal sebagai Retribusi Parkir, dan dikelola oleh Pemerintahan Daerah. Berikut ini lokasi titik parkir di Kota Batam, dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2019, dan titik tersebut disajikan dalam bentuk grafik dibawah ini:



Sumber: Dinas Komunikasi & Informatika Kota Batam Tahun 2020

Gambar 1. 1 Titik Lokasi Parkir Tahun 2016-2019

Berdasarkan grafik titik lokasi parkir tahun 2016 sampai dengan tahun 2019, Kota Batam memiliki potensi besar dalam menambah PAD karena, pada tahun 2016 jumlah lokasi titik parkir adalah 202 lalu, pada tahun 2017 jumlah lokasi titik parkir mengalami peningkatan menjadi 552 selanjutnya, pada tahun 2018 kembali meningkatnya jumlah lokasi titik parkir menjadi 607 serta, kembali terjadi peningkatan jumlah lokasi titik parkir di Kota Batam pada tahun 2019 menjadi 685 (Dinas Komunikasi & Informatika Kota Batam, 2020:181). Bertambahnya lokasi titik parkir juga seharusnya, di ikuti dengan peningkatan

jumlah Petugas Parkir karena, Petugas Parkir memiliki peranan penting dalam mencapai realisasi Retribusi Parkir, dan keterampilan Petugas Parkir yang sesuai Peraturan akan berdampak terhadap Pengguna Parkir karena, mereka merasa nyaman terhadap pelayanan parkir (Mohammad Faisal, 2017:83). Namun, realita kondisi pengelolaan parkir di Kota Batam, masih terdapat Petugas Parkir Liar yang meresahkan Masyarakat sehingga, pihak Kepolisian kembali melakukan penangkapan 31 Juru Parkir liar di 26 titik (Ronnye Lodo Laleng, 2021).

Fenomena Juru Parkir yang Melanggar Aturan menyebabkan, penerimaan Retribusi Parkir menurun karena, Petugas Parkir tidak resmi terdaftar di Dinas Perhubungan setempat (Mohammad Faisal, 2017:83). Dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 16 Ayat (4), dan Pasal 17 Ayat (2) dijelaskan, Petugas Parkir di Ruang Milik Jalan (Rumija) ataupun diluar Rumija harus dilengkapi dengan surat tugas, kartu pengenalan, dan seragam. Dalam melakukan pelayanan parkir di Rumija ataupun diluar Rumija, Petugas Parkir harus berpedoman kepada Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 16 Ayat (5), dan Pasal 17 Ayat (3) dijelaskan, Petugas Parkir melakukan pelayanan masuk maupun keluar parkir, menjaga keamanan kendaraan, menyerahkan bukti penggunaan fasilitas parkir serta, menerima pembayaran jasa parkir sesuai tarif yang ditetapkan Pemerintah.

Retribusi Parkir yang dikelola oleh Pemerintah Daerah terdiri dari dua golongan, yaitu golongan Retribusi Jasa Umum sebagai Retribusi pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum, dan golongan Retribusi Jasa Khusus sebagai Retribusi

pelayanan parkir ditempat khusus (Putri, 2016:24). Mengenai perhitungan penggunaan jasa Retribusi Parkir, di atur dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 26 Ayat (1), dan Pasal 35 mengatur perhitungan penggunaan Retribusi Jasa Umum, dan Jasa Khusus dengan berdasarkan jenis kendaraan, dan waktu penggunaan jasa parkir. Berikut ini disajikan data mengenai realisasi Pajak Parkir, dan Retribusi Parkir Kota Batam tahun 2018 sampai dengan 2019, sebagai berikut :

Tabel 1. 2 Pajak & Retribusi Parkir Kota Batam Tahun 2018-2019

Jenis	Satuan	2018		2019	
		Target	Realisasi	Target	Realisasi
Pajak Parkir	(Rp)	12.000.000.000	10.978.856.006	13.008.000.000	9.102.725.139
Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum	(Rp)	10.000.000.000	7.243.554.800	11.000.000.000	6.838.115.125

Sumber: Dinas Komunikasi & Informatika Kota Batam Tahun 2020

Berdasarkan data tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa, pada tahun 2018 Pemerintah Kota Batam tidak mencapai target Pajak Parkir, dan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum. Serta, pada tahun 2019 Pemerintah Kota Batam tidak mencapai target Pajak Parkir, dan Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum (Dinas Komunikasi & Informatika Kota Batam, 2020:29-30). Permasalahan tidak tercapainya target Retribusi Parkir dapat terjadi karena, kurang adanya komunikasi yang terjalin, dan kurang adanya pengawasan yang

dilakukan Pemerintah Daerah terhadap potensi parkir tersebut sehingga, pengelolaannya kurang maksimal (Cahya Vikasari, 2019:1).

Selain aspek komunikasi ada pula beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilan kebijakan, yakni Pikiran pembuat kebijakan tentang apa yang benar-benar penting tujuan umum, dan tujuan kebijakan. Pengetahuan Implementasi mengenai tujuan umum, dan tujuan kebijakan adalah hal yang sangat penting karena, implementasi kebijakan yang berhasil haruslah di ikuti oleh kesadaran, terhadap pelaksanaan kebijakan secara menyeluruh (Dody Setyawan, 2016:128). Hal ini berarti, kegagalan suatu implementasi kebijakan sering diakibatkan karena, tidak patuhnya para pelaksana terhadap suatu kebijakan yang dibuat, dan ditetapkan (Arista Aprilianto, 2017:8).

Penyebab lainnya tidak adanya keterampilan manajemen Retribusi Parkir dalam menjalankan fungsi perencanaan, fungsi pengorganisasian, fungsi pelaksanaan, fungsi pengawasan yang tidak optimal dalam pengelolaannya menyebabkan, Pemerintah Daerah tidak mencapai target Retribusi Parkir (Mohammad Faisal, 2017:82). Hal serupa, menjadi permasalahan Retribusi Parkir yang sering terjadi di Kota Batam sehingga, Pemerintah Kota Batam bersama DPRD Kota Batam merencanakan akan melakukan perubahan, terhadap Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018, untuk menaikkan tarif parkir di Kota Batam. Mengenai rencana kenaikan tarif parkir di Kota Batam, hal lain disampaikan oleh Perwakilan Ombudsman Republik Indonesia Provinsi Kepulauan Riau, terkait rencana kenaikan tarif parkir di Kota Batam, sebagai berikut:

1. Kenaikan tarif parkir di Kota Batam harus melalui perubahan, atas Perda Kota Batam yang mengatur tentang parkir;
2. Kenaikan tarif parkir haruslah dengan pertimbangan yang jelas, dan perlu melakukan sosialisasi kenaikan tarif parkir terhadap Masyarakat;
3. Pemerintah Kota Batam perlu membuat tata kelola parkir yang lebih baik, sebelum dilakukan kenaikan tarif parkir;
4. Pemerintah Kota Batam perlu melakukan sosialisasi tentang lokasi titik parkir yang telah ditetapkan, kepada Masyarakat;
5. Pemerintah Kota Batam perlu melakukan pengawasan terhadap Juru Parkir, dan terhadap lokasi titik parkir yang berpotensi tidak masuk ke PAD (Ombudsman Perwakilan Provinsi Kepulauan Riau, 2021).

Realisasi target Retribusi Parkir di Kota Batam sangatlah penting karena, sebagai salah satu komponen dari Retribusi Daerah, hasil dari Retribusi Parkir pada akhirnya dapat digunakan untuk pembangunan infrastruktur, dan membantu kehidupan Masyarakat. Untuk dapat mencapai target penerimaan Retribusi Parkir maka, hal penting yang perlu dilakukan adalah bagaimana membuat kebijakan yang baik, dan dapat di implementasikan tentunya (Reno Affrian, 2017:20). Secara umum implementasi merupakan sebuah tindakan yang dilakukan oleh pihak Pemerintah, dan pihak swasta baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan, dan disepakati (Singkara & Michael Mantiri, 2018:3).

Menurut Donald Van Meter dan Carl Van Horn menjelaskan bahwa, implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu atau Pejabat

atau kelompok Pemerintah atau swasta yang di arahkan pada tercapainya tujuan-tujuan, yang telah digariskan dalam keputusan (Arista Aprilianto, 2017:6). Sedangkan, Menurut Mazmania dan Sabatier, langkah terpenting dalam implementasi kebijakan adalah mengetahui apa yang perlu terjadi setelah suatu kebijakan dinyatakan berlaku atau dibahas. (Saputra & Safitri, 2020:42). Berdasarkan para ahli di atas, dapat kita simpulkan bahwa implementasi kebijakan publik adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh para pelaksana kebijakan dengan harapan tercapainya hasil kebijakan yang diinginkan.

Implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir, sebagai dampak dengan diberlakukannya Otonomi Daerah. Otonomi Daerah dipandang sebagai jawaban terhadap tuntutan demokratisasi yang begitu besar yakni, Pemerintah Daerah diharapkan lebih responsif dibandingkan dengan Pemerintah Pusat, terhadap berbagai kebutuhan Masyarakat setempat (Iman Amanda Permatasari, 2020:36). Selanjutnya, dampak positif Otonomi Daerah adalah Pemerintah Daerah akan mendapatkan kesempatan, untuk menampilkan identitas lokal yang ada di Masyarakat (Zenni Ardian, 2017:2).

Penelitian ini menarik untuk dilakukan penelitian mengingat, Retribusi Parkir merupakan salah satu penyumbang kontribusi kepada PAD karena, posisinya sebagai salah satu komponen yang menentukan tingkat besar ataupun kecilnya PAD (Aditya Dwi Purnantoro, 2019:2). Dengan diberlakukannya Otonomi Daerah seharusnya, Pemerintah Kota Batam lebih leluasa dalam pengelolaan Retribusi Parkir secara optimal, dan memonitoring pelaksanaannya.

Memonitoring pelaksanaan Retribusi Parkir di Kota Batam dapat mengacu, terhadap Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Kota Batam.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas yang telah dijelaskan oleh Peneliti. Maka, Peneliti merumuskan indentifikasi masalah, sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Batam masih kurang melakukan manajemen pengelolaan parkir;
2. Diduga masih terdapatnya Juru Parkir ilegal yang berada di Kota Batam sehingga, dapat merugikan Masyarakat;
3. Pemerintah Kota Batam belum mencapai target retribusi parkir pada Tahun 2018-2019.

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang, dan identifikasi masalah yang telah dijelaskan oleh Peneliti. Maka, Peneliti akan melakukan analisis tentang implementasi Pemerintah Kota Batam dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Kota Batam.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, dan identifikasi masalah yang telah dijelaskan oleh Peneliti. Maka, rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir?
2. Apakah faktor penghambat implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan oleh Peneliti. Maka, tujuan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana Pemerintah Kota Batam saat melakukan implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir;
2. Untuk mengetahui faktor penghambat yang dihadapi saat melakukan implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir.

1.6 Manfaat Penelitian

Berikut adalah manfaat dalam penelitian ini:

1. Manfaat secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi perkembangan pengetahuan Ilmu Administrasi Negara dalam mata kuliah kebijakan publik. Sehingga, dapat dijadikan sebagai referensi penelitian sejenisnya;
2. Manfaat secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih pemikiran kepada Pemerintah Kota Batam, dan Unit Pelaksana

Teknis (UPT) Pelayanan Parkir Dinas Perhubungan Kota Batam. Untuk mendukung pengembangan ilmu, dan pemahaman tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Kota Batam.



Universitas Putera Batam

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Implementasi Kebijakan Publik

Salah satu tahap yang paling penting dari proses pembuatan kebijakan publik adalah berlakunya kebijakan itu sendiri. Secara umum diyakini bahwa implementasi hanya terdiri dari melaksanakan hal-hal yang diputuskan oleh pembuat undang-undang dan pengambil keputusan; akibatnya, kurang berpengaruh (Sahya Anggara, 2014:231). Akan tetapi dalam kenyataannya, tahapan implementasi menjadi begitu penting karena, suatu kebijakan tidak akan berarti apabila, tidak dapat dilaksanakan dengan baik, dan benar.

Dalam studi terhadap implementasi dijelaskan bahwa, implementasi sebagai fase kebijakan dilakukan semaksimal mungkin, agar tujuan kebijakan tercapai. Selanjutnya, dua perspektif utama dalam penelitian implementasi didasarkan pada pertanyaan apakah implementasi suatu kebijakan berasal dari perumusan kebijakan, yaitu apakah suatu kebijakan dirumuskan di tingkat nasional dan kemudian diimplementasikan di tingkat daerah (Pendekatan *Top-Down*) atau tidaknya juga memasukkan harapan, dan impian orang-orang di tingkat lokal, yang pada akhirnya akan bertanggungjawab untuk menjalankan kebijakan (*Bottom-Up*). Pertanyaan ini hanyalah sebagian kecil dari masalah yang jauh lebih besar, yaitu bagaimana menggambarkan sebuah proses yang sangat rumit yang

melibatkan banyak tempat dan waktu serta, pelaku yang berbeda (Sahya Anggara, 2014:231).

Sejarah perkembangan studi implementasi baru dimulai sekitar tahun 1970-an ketika, perkembangan dalam studi kebijakan mengalami pergeseran minat dari fokus pada ujung depan dari proses kebijakan, yaitu keputusan (politik) menjadi fokus pada tahap pasca keputusan. Adapun, konsep implementasi berasal dari bahasa Inggris, yaitu *To Implement* (mengimplementasikan) berarti, *To Provide The Means For Carrying Out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu), dan *To Give Practical Effect To* (menimbulkan dampak terhadap sesuatu). Menurut Donald Van Meter dan Carl Van Horn implementasi merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu atau Pejabat atau kelompok Pemerintah atau swasta yang di arahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan (Sahya Anggara, 2014:232-234).

Menurut Mazmania dan Sabatier, hasil terpenting dari implementasi kebijakan adalah memahami apa yang perlu terjadi setelah suatu program dinyatakan berlaku atau dibahas. Pemahaman ini, bersama dengan langkah-langkah yang diambil untuk menerapkannya, memiliki efek nyata pada masyarakat luas. (Sahya Anggara, 2014:232). Berdasarkan uraian-uraian pendapat Ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa, implementasi kebijakan publik merupakan suatu kegiatan atau usaha yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan, dengan harapan akan memperoleh suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran, dari suatu kebijakan publik.

Alasan mengapa implementasi kebijakan diperlukan mengacu pada pandangan para pakar bahwa setiap kebijakan yang telah dibuat haruslah di implementasikan. Oleh karena itu, implementasi kebijakan diperlukan untuk berbagai alasan atau perspektif. Berdasarkan perspektif masalah kebijakan, sebagaimana yang diperkenalkan oleh Edwards III bahwa, implementasi kebijakan diperlukan karena, adanya masalah kebijakan yang perlu diselesaikan atau dipecahkan (Haedar Akib, 2010:2).

T. B. Smith mengakui pada saat telah dibuat kebijakan maka, haruslah di implementasikan, dan hasilnya sedapat mungkin sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pembuat kebijakan. Jika divisualisasikan akan terlihat bahwa, suatu kebijakan memiliki tujuan yang jelas sebagai wujud orientasi nilai kebijakan. Tujuan implementasi kebijakan diformulasi ke dalam program aksi dan proyek tertentu yang dirancang, dan dibiayai. berpartisipasi dalam memberikan kontribusi yang optimal untuk mencapai tujuan yang ditetapkan (Haedar Akib, 2010:3).

2.1.2 Teori Implementasi Oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn

A Model of the Policy Implementation Process (sebuah model proses implementasi kebijakan) merupakan model yang ditawarkan oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn, bergerak dari pendekatan umum yang dikembangkan oleh pendahulunya, yaitu Pressman dan Wildvsky, menjadi sebuah model proses implementasi (Van Meter & Van Horn, 1975:452). Pendekatan sebelumnya di anggap sangat membantu memahami proses implementasi namun, sangat kurang

dalam kerangka teoretis. Adapun, model yang mereka kembangkan bertumpu pada tiga pilar, sebagai berikut:

1. Teori organisasi khususnya, mengenai perubahan organisasi yang dipengaruhi oleh karya Max Weber;
2. Studi mengenai dampak kebijakan publik, terutama kebijakan yang bersifat hukum;
3. Studi mengenai hubungan interorganisasi, termasuk hasil studi Pressman dan Wildvsky (Sahya Anggara, 2014:240).

Donald Van Meter dan Carl Van Horn menyatakan bahwa, Penting untuk membedakan isi kebijakan karena keberhasilan implementasi akan sangat bervariasi tergantung pada jenis kebijakan yang bersangkutan, dan faktor-faktor yang mempengaruhi proses implementasi juga akan sangat bervariasi. Menurut mereka, jenis hukum akan memerlukan ciri hukum yang didasarkan pada dua jenis pokok, sebagai berikut:

1. Semakin signifikan perubahan yang diterima oleh kebijakan, semakin signifikan perubahan yang diharapkan berdampak pada perubahan organisasi yang diperlukan untuk mengimplementasikannya.
2. Dukungan yang luas di antara para pelaku implementasi mengenai hasil yang diharapkan dari undang-undang tersebut (Sahya Anggara, 2014:240-241).

Berdasarkan uraian karakteristik pokok di atas maka, Donald Van Meter dan Carl Van Horn kemudian mengategorikan kebijakan dalam empat tipe, yang

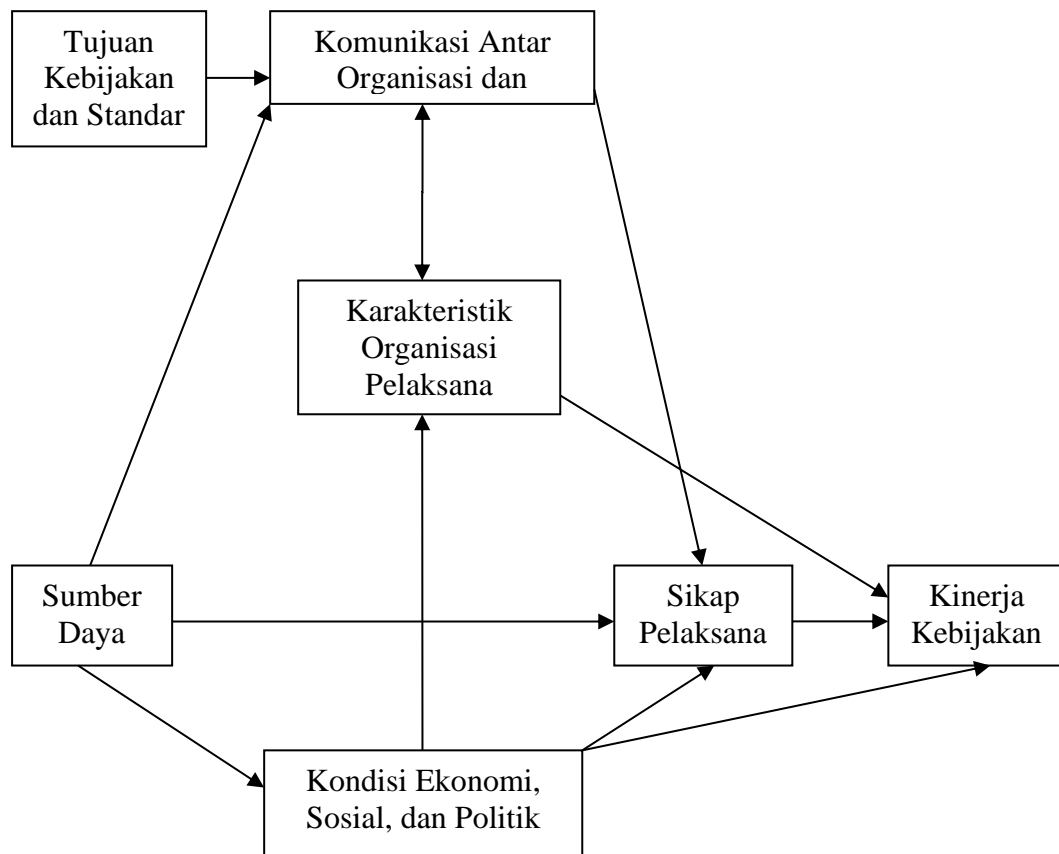
masing-masing dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi, sebagai berikut:

1. Isi kebijakan dengan tujuan perubahan kecil, dengan konsensus kecil di antara para pelaksananya;
2. Isi kebijakan dengan tujuan perubahan besar, dengan konsensus besar di antara para pelaksananya;
3. Isi kebijakan dengan tujuan perubahan besar, dengan konsensus kecil;
4. Isi kebijakan dengan tujuan perubahan besar, dengan konsensus besar (Sahya Anggara, 2014:241).

Model yang disampaikan oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn Terlepas dari pentingnya partisipasi pelaksana dalam merumuskan tujuan kebijakan publik, pendekatan mereka termasuk dalam kategori pembuatan kebijakan top-down. Mereka mengklaim bahwa standar dan tujuan kebijakan publik dikomunikasikan kepada Pelaksana melalui jaringan antar organisasi. Dengan kata lain, para Pelaksana akrab dengan dan setuju dengan standar dan tujuan yang telah ditentukan daripada menetapkan sendiri. (Sahya Anggara, 2014:242).

Berbeda dengan ahli lain yang berusaha memberikan panduan preskriptif, Donald Van Meter dan Carl Van Horn menawarkan kerangka teoritis untuk menganalisis proses implementasi untuk mengidentifikasi hambatan potensial. Mereka mengklaim bahwa karakteristik kebijakan publik adalah jumlah perubahan individu yang akan dibuat dan sejauh mana semua pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan berbagi pemahaman yang sama tentang tujuannya.

Mereka juga menegaskan bahwa sejumlah variabel independen terkait bertanggung jawab atas kebijakan yang menghubungkan jalur dan kinerja karyawan. (Sahya Anggara, 2014:242), yang tampak pada gambar berikut :



Sumber: Buku Kebijakan Publik Oleh Dr. Sahya Anggara, M.Si.

Gambar 2. 1 Teori Implementasi Donald Van Meter Dan Carl Van Horn

Berdasarkan gambar tersebut adalah model implementasi, yang dicetuskan oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn. Mereka menjelaskan bahwa, terdapat enam variabel saling berkaitan karena dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi, sebagai berikut:

1. Tujuan kebijakan dan standar dalam (Sahya Anggara, 2014:242) merupakan perincian mengenai sasaran yang ingin dicapai melalui kebijakan beserta,

standar untuk mengukur pencapaiannya. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:5) tujuan kebijakan dan standar adalah suatu ukuran tingkat keberhasilan dalam mengimplementasikan kebijakan. Pada variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:

- a. Realistis adalah suatu hal yang memiliki sifat nyata atau asli, dan suatu hal tersebut memiliki sifat wajar;
 - b. Efektifitas adalah kemampuan untuk menyatakan sesuatu untuk memenuhi suatu kebutuhan atau dorongan yang mendesak;
 - c. Efisien adalah usaha yang mengharuskan penyelesaian pekerjaan dengan tepat waktu, cepat, dan memuaskan.
2. Sumber daya dalam (Sahya Anggara, 2014:242) merupakan hal-hal yang dapat mendukung terlaksananya implementasi kebijakan. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:5) sumber daya adalah dalam mengimplementasi suatu kebijakan perlu dukungan sumber daya Manusia, dan sumber daya non-Manusia. Variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:
- a. Sumber daya Manusia adalah berperan sebagai sumber penggerak, dan pelaksana kebijakan;
 - b. Sumber daya biaya adalah memiliki kedudukan sebagai modal yang diperlukan untuk kelancaran pembiayaan kebijakan agar, tidak menghambat proses kebijakan;
 - c. Sumber daya waktu adalah digunakan sebagai penentu Pemerintah dalam merencanakan, dan melaksanakan kebijakan.

3. Karakteristik Birokrasi dalam (Sahya Anggara, 2014:243) adalah pada implementasi suatu kebijakan yang meliputi jenis organisasi formal atau Organisasi non-formal, yang terlibat akan dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta, cocok dengan Organisasi pelaksana. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:6) karakteristik Birokrasi merupakan cakupan struktur Birokrasi, kewenangan Birokrasi, dan hubungan antar Organisasi yang terjadi dalam Birokrasi yang semuanya itu, akan mempengaruhi implementasi suatu kebijakan. Pada variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:
 - a. Struktur Birokrasi merupakan gambaran skematis yang menunjukkan hubungan kerja sama antara Organisasi, tingkat kedudukan, dan hubungan yang dimiliki dalam Organisasi;
 - b. Kewenangan Birokrasi merupakan tugas atau tanggungjawab yang diberikan kepada Organisasi tertentu untuk menjalankan suatu kebijakan;
 - c. Hubungan antar Organisasi merupakan hal-hal yang menjadi penghubung antar sesama Organisasi pelaksana kebijakan.
4. Komunikasi antar Organisasi dalam (Sahya Anggara, 2014:242) adalah keberhasilan implementasi sering menuntut prosedur, dan mekanisme kelembagaan yang memungkinkan struktur yang lebih tinggi mengontrol agar, implementasi berjalan sesuai dengan Peraturan yang berlaku. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:6) komunikasi antar organisasi merupakan tindakan koordinasi, dan kerja sama antar organisasi

untuk keberhasilan suatu program. Variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:

- a. Faktor transmisi adalah proses penyampaian hal-hal apa saja yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan sehingga, kebijakan tersebut dapat diterima, dan dilaksanakan dengan baik;
 - b. Faktor kejelasan adalah suatu petunjuk yang disampaikan secara jelas, dan benar kepada pelaksana kebijakan dilapangan sehingga, salah satu kewajiban dapat dilihat pada kebijakan yang akan di implementasikan.
5. Sikap pelaksana dalam (Sahya Anggara, 2014:243) adalah komitmen dari pelaksana kebijakan untuk mencapai tujuan kebijakan. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:7) sikap para pelaksana adalah pandangannya terhadap suatu kebijakan, dan cara melihat pengaruh organisasinya serta, kepentingan-kepentingan pribadinya. Pada variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:
- a. Demokratis merupakan cara befikir, bersikap, dan bertindak yang menilai sama hak, dan kewajiban dirinya maupun orang lain;
 - b. Antusias merupakan sifat semangat menggelora terhadap sesuatu hal.
6. Kondisi ekonomi, sosial, dan politik dalam (Sahya Anggara, 2014:243) adalah kondisi implementasi kebijakan akan dipengaruhi oleh keadaan ekonomi, sosial, dan politik pada suatu tempat berlakunya kebijakan tersebut. Sedangkan, dalam (Singkara & Michael Mantiri, 2018:269) kondisi ekonomi, sosial, dan politik merupakan keberhasilan terhadap implementasi suatu kebijakan yang didorong oleh kondisi ekonomi, sosial,

dan politik pada suatu wilayah kebijakan tersebut diberlakukan. Variabel ini memiliki beberapa indikator pendukung, sebagai berikut:

- a. Kondisi ekonomi adalah implementasi kebijakan didorong oleh sisi pendapatan atau sisi pengeluaran atau sisi kekayaan yang dimiliki oleh tempat berlakunya kebijakan tersebut;
- b. Kondisi sosial adalah implementasi kebijakan yang didorong oleh hubungan sosial pelaksana kebijakan dengan Masyarakat;
- c. Kondisi politik adalah implementasi kebijakan yang didorong oleh proses politik dalam pembuatan, dan pelaksanaan kebijakan.

2.1.3 Faktor Penghambat Implementasi

Menurut Mazmania dan Sabatier dalam (Sahya Anggara, 2014:257-261) terdapat tiga faktor yang menjadi penghambat keberhasilan implementasi, sebagai berikut :

1. Karakteristik dari masalah (*Tractability of the Problems*) merupakan sifat kesulitan teknis dari masalah yang bersangkutan. Pada satu pihak ada beberapa masalah sosial yang secara teknis mudah dipecahkan, seperti kekurangan persediaan air minum. Sedangkan, pada pihak lain terdapat masalah sosial yang sulit untuk diselesaikan, seperti kemiskinan, pengangguran, korupsi, dan sebagainya;
2. Karakteristik kebijakan (*Ability of Statute to Structure Implementation*) merupakan sifat dari kebijakan yang mengatur secara rinci, dan dapat dengan mudah di pahami oleh Implementor, seperti sebuah kebijakan secara

rinci telah mengatur besarnya alokasi sumber daya finansial untuk mendukung implementasi kebijakan;

3. Lingkungan kebijakan (*Nonstatutory Variables Affecting Implementation*) merupakan dukungan dari Masyarakat terhadap suatu implementasi kebijakan, dan keterampilan dari Petugas untuk melaksanakan implementasi kebijakan tersebut.

2.1.4 Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018

Dalam rangka menyelenggarakan Otonomi Daerah maka, Daerah dapat membentuk Peraturan Daerah sendiri, yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah bersama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Hal tersebut merupakan dampak Otonomi Daerah yang mengamanatkan, urusan penyelenggaraan Pemerintahan Daerah dilakukan oleh Pemerintah Daerah bersama DPRD, dengan menggunakan asas Otonomi Daerah. Asas Otonomi Daerah adalah prinsip dasar penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, yang berdasarkan oleh hak Otonomi Daerah tersebut (Putra Pratama Saputra, 2020:42).

Berdasarkan abstrak Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir dijelaskan bahwa, menimbang ketentuan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, dan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 maka, perlu menetapkan Peraturan Daerah Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir. Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 mulai berlaku pada 10 September 2018, dan menggantikan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 1 Tahun 2012. Dalam penjelasan umum Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 bahwa, peningkatan jumlah kendaraan

di Batam setiap tahunnya berdampak terhadap meningkatnya kebutuhan pelayanan parkir, pengaturan tata kelola parkir yang memadai, dan pengaturan tarif parkir.

Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 1 Angka 14 disebutkan, Ruang Milik Jalan adalah sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan, yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatas, oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan, memenuhi persyaratan keluasan keamanan pengguna jalan antara lain, untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang. Permasalahan kemacetan akibat kendaraan umum yang parkir sembarangan di Tepi Jalan, dan masih adanya Masyarakat yang memarkirkan kendaraan di atas Jembatan Bareleng merupakan permasalahan parkir di Kota Batam. Tentu permasalahan itu, melanggar ketentuan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 4 Ayat (4) disebutkan, Parkir di dalam Rumija dilarang dilakukan di:

- a. Tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- b. Jalur khusus Pejalan Kaki;
- c. Jalur khusus Sepeda;
- d. Tikungan;
- e. Jembatan;
- f. Terowongan;
- g. Tempat yang mendekati perlintasan sebidang;

- h. Tempat yang mendekati persimpangan/kaki persimpangan;
- i. Muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;
- j. Muka keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; atau
- k. Pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.

Mengenai maraknya Petugas Parkir ilegal di Tepi Jalan Kota Batam, yang meresahkan Warga Kota Batam (Tantimin, 2019: 102-104). Tentu permasalahan tersebut, melanggar ketentuan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 16, sebagai berikut:

- (1) Penyelenggara fasilitas parkir di Rumija wajib menempatkan Petugas Parkir di lokasi fasilitas parkir;
- (2) Pemerintah Daerah dapat memberikan honorarium kepada Petugas Parkir di fasilitas parkir Rumija;
- (3) Petugas parkir sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) terdiri dari:
 - a. Juru Parkir; dan
 - b. Koordinator parkir;
- (4) Penempatan Petugas Parkir sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) harus dilengkapi dengan:
 - a. Surat tugas;
 - b. Kartu pengenalan; dan
 - c. Seragam.
- (5) Petugas Parkir sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mempunyai tugas:

- a. Memberikan pelayanan masuk dan keluar kendaraan di fasilitas parkir;
 - b. Menjaga ketertiban dan keamanan kendaraan di fasilitas parkir;
 - c. Menyerahkan bukti penggunaan fasilitas parkir; dan
 - d. Menerima pembayaran atas penggunaan fasilitas tarif parkir sesuai tarif yang diberlakukan.
- (6) Ketentuan mengenai persyaratan, hak, kewajiban, dan tata cara pelaksanaan Petugas Parkir di Rumija di atur lebih lanjut dalam Peraturan Walikota.

2.1.5 Retribusi Parkir

Retribusi Daerah adalah salah satu sumber keuangan Daerah yang cukup signifikan sehingga, posisinya berkembang menjadi salah satu PAD. Manfaat Retribusi Daerah dapat dipungut secara berkesinambungan dari Masyarakat, dan Pengguna Jasa yang difasilitasi atau dikelola oleh Pemerintah Daerah setempat (Putra Pratama Saputra, 2020:42). Berikut ini merupakan ciri-ciri Retribusi Daerah, sebagai berikut:

1. Pelaksanaan bersifat ekonomis;
2. Ada imbalan langsung kepada yang membayar Retribusi;
3. Iuran memenuhi persyaratan adalah persyaratan formal, dan material;
4. Retribusi Daerah merupakan pungutan yang umumnya biaya tidak menonjol; serta
5. Dalam hal-hal tertentu akan tetapi dalam banyak hal, yang tidak lebih dari pengembalian biaya yang telah dikemukakan oleh Pemerintah Daerah,

yang bertujuan untuk memenuhi permintaan Masyarakat setempat (Ritonga, Marisa Dwi Pramudita Antri Mariza Qadarsih, 2020: 43).

Retribusi parkir merupakan salah satu bagian dari Retribusi Daerah karena, Retribusi Parkir diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan jasa parkir, yang dikelola oleh Pemerintah Daerah. Sedangkan, didalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 1 Angka 23 disebutkan, Retribusi Parkir adalah pembayaran atas penggunaan petak parkir yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah. Retribusi Parkir yang dikelola oleh Pemerintah Daerah terdiri dari dua golongan, yaitu golongan Retribusi Jasa Umum sebagai jasa pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum, dan golongan Retribusi Jasa Khusus sebagai jasa pelayanan penyediaan fasilitas parkir khusus.

Definisi golongan Retribusi Jasa Umum berdasarkan, Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 22 dijelaskan, Setiap Orang yang memanfaatkan fasilitas parkir di Tepi Jalan Umum, dipungut Retribusi dengan nama Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Objek dari golongan Retribusi ini, yaitu penyediaan fasilitas parkir di Tepi Jalan Umum, sesuai ketentuan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 23. Menurut Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 24 Ayat (1) dijelaskan, Subjek Retribusi adalah Orang Pribadi atau Badan yang menggunakan/menikmati jasa pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum.

Mengenai perhitungan golongan Retribusi Jasa Umum, telah di atur dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 26, sebagai berikut :

- (1) Tingkat penggunaan jasa di ukur berdasarkan jenis kendaraan, dan waktu penggunaan;
- (2) Jenis kendaraan sebagaimana dimaksudkan pada Ayat (1), meliputi :
 - a. Mobil Penumpang/Van/Pick Up/Taksi;
 - b. Sepeda Motor (roda dua/roda tiga); dan
 - c. Bus/Truk.

Besaran tarif parkir pada golongan Jasa Umum, telah di atur dalam lampiran II Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir, sebagai berikut:

- a. Mobil Penumpang/Van/Pick-Up/Taksi adalah Rp. 2.000 untuk biaya satu kali parkir, dan untuk biaya parkir selama satu tahun adalah Rp. 250.000;
- b. Sepeda Motor (roda dua/roda tiga) adalah Rp. 1.000 untuk satu kali parkir, dan untuk biaya parkir selama satu tahun adalah Rp. 100.000;
- c. Bus/Truk adalah Rp. 3.000 untuk biaya satu kali parkir, dan untuk biaya parkir selama satu tahun adalah Rp. 300.000.

Retribusi Jasa Khusus sebagaimana dimaksudkan, dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 31 dijelaskan, Dengan nama Retribusi Jasa Khusus Parkir dipungut Retribusi atas jasa pelayanan fasilitas parkir yang khusus disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh Pemerintah Daerah, tidak termasuk yang disediakan dan

dikelola oleh Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Negara dan swasta. Objek golongan Retribusi ini di atur dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 32 dijelaskan, Objek Retribusi adalah jasa pelayanan penyediaan fasilitas parkir yang khusus disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh Pemerintah Daerah, tidak termasuk yang disediakan dan dikelola oleh Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Negara dan swasta. Terkait subjek Retribusi ini, di atur dalam Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 33 Ayat (1) dijelaskan, Subjek Retribusi adalah Orang Pribadi atau Badan yang menggunakan/menikmati jasa pelayanan parkir di Tempat Khusus Parkir.

Perhitungan golongan Retribusi Jasa Khusus berdasarkan, Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir Pasal 35 dijelaskan, Tingkat penggunaan jasa parkir di Tempat Khusus Parkir di ukur berdasarkan jenis kendaraan, dan waktu penggunaan. Besaran tarif parkir pada golongan Jasa Umum, telah di atur dalam lampiran III Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 03 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir, sebagai berikut :

- a. Mobil Penumpang/Van/Pick-Up/Taksi, yaitu:
 - 1) Untuk satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 2.000;
 - 2) Untuk setiap satu jam berikutnya sebesar Rp. 1.000; dan
 - 3) Tarif parkir maksimal sebesar Rp. 30.000 selama 24 jam;

- 4) Tarif layanan VIP/Vallet untuk setiap parkir satu jam pertama sebesar Rp. 30.000.
- b. Sepeda Motor, yaitu:
- 1) Untuk satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 1.000;
 - 2) Untuk setiap jam berikutnya sebesar Rp. 500; dan
 - 3) Tarif parkir maksimal sebesar Rp. 15.000 selama 24 jam.
- c. Bus/Truk, yaitu:
- 1) Untuk satu kali parkir dua jam pertama sebesar Rp. 3.000;
 - 2) Untuk setiap satu jam berikutnya sebesar Rp. 1.500; dan
 - 3) Tarif retribusi maksimal sebesar Rp. 50.000 selama 24 jam.

2.2 Penelitian Terdahulu

Suatu penelitian diperlukan untuk mendukung hasil, dan temuan penelitian yang telah ada sebelumnya serta, untuk memperkuat penelitian yang sedang dilakukan oleh Peneliti. Terdapat delapan (8) jurnal utama yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Nama & Tahun Peneliti	Judul Penelitian	Metode	Hasil Penelitian
1.	Riko Riyanda, dan Timbul Dompok. Jurnal Niara Vol.10, No.1 Juli 2017.	Kebijakan Parkir Kota Batam Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah	Metode Deskriptif Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Purposive	Bahwa kebijakan parkir Kota Batam melalui Perda No.1 Tahun 2012 tentang penyelenggaraan dan retribusi parkir belum optimal dalam pencapaian target, dan realisasinya.

			Sampling.	Berdasarkan data, potensi parkir di Kota Batam dapat jauh melebihi target sesuai dengan potensi parkir jika, dapat dikelola dengan baik. Data yang di dapat dari UPTD parkir dari target parkir masih minim, dan realisasinya pun juga tidak begitu signifikan, kecenderungannya stagnan, dan belum dapat menunjukkan perubahan dalam peningkatan PAD di Kota Batam. Adapun, faktor-faktor penyebab belum optimalnya penerimaan pajak di Kota Batam disebabkan sistem pengelolaan fasilitas parkir yang belum layak, terhadap indeks kepuasan publik tidak di implementasikan, kinerja SDM belum efektif, ada yang gagal dalam sistem pengelolaan parkir Kota Batam (Riko Riyanda, 2017).
2.	Hardiansyah Hutabarat, dan R. Slamet Santoso. Journal Of Public Policy and Management Review Vol.8, No.2 2019.	Evaluasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang	Metode Deskriptif Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Purposive Sampling.	Dalam pelaksanaannya sejauh ini yang menjadi sorotan dan alasan Peneliti untuk meneliti persoalan ini adalah terkait dengan kinerja Pemerintah Kota Semarang yang belum maksimal dan kebijakan ini dapat dikatakan belum berhasil sehingga, dampak yang

				<p>terjadi adalah target penerimaan daerah dari retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang tidak pernah mencapai target. Pelaksanaan kebijakan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang ini masih begitu banyak persoalan dan masalah yang Peneliti temukan selama melakukan penelitian baik dari hasil wawancara dengan pihak terkait maupun temuan dilapangan di antaranya seperti regulasi yang kurang efektif, kurangnya keterlibatan dari akademisi, penetapan target retribusi yang masih menjadi polemik, masih banyaknya ditemukan praktik parkir liar, dan keterlibatan pihak tidak bertanggungjawab serta, masih kurangnya kesadaran Masyarakat (Hardiansyah Hutabarat, 2019).</p>
3.	Aditya Dwi Purnantoro, dan Dyah Lituhayu. Journal Of Public Policy and Management Review Vol.8, No.2 2019.	Evaluasi Kebijakan Pemungutan Retribusi Parkir Berlangganan Kota Mojokerto	Metode Deskriptif Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Studi Kepustakaan, Wawancara, dan Observasi.	Aspek sumber daya Manusia dalam pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan di Kota Mojokerto di nilai masih kurang kompeten. Penyebabnya adalah karena sumber daya Manusia khususnya, para Juru Parkir berlangganan tidak mampu

				<p>melaksanakan tugasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dimana juru parkir yang bertugas seharusnya tidak memungut ongkos parkir kepada Masyarakat yang sudah berlangganan parkir namun, dalam pelaksanaannya dilapangan masih terdapat pungutan ongkos parkir kepada Masyarakat pengguna jasa layanan parkir berlangganan. Aspek sumber daya pengawas dinilai masih sangat kurang dimana hanya terdapat 10 Orang jumlah Pengawas. Jumlah Pengawas tersebut, tidak sebanding dengan jumlah Juru Parkir berlangganan yang mencapai 144 Orang (Aditya Dwi Purnantoro, 2019).</p>
4.	<p>Tantimin, dan Elvi. Journal Of Judicial Review, Vol.21, No.2 Desember 2019.</p>	<p>Tinjauan Yuridis Pemungutan Liar di Jembatan Bareleng Kota Batam Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Dan Retribusi Parkir</p>	<p>Metode Hukum Empiris. Sumber Data Bahan Hukum Primer, Bahan Hukum Sekunder, dan Bahan Hukum Tersier. Teknik Pengumpulan Data Pendekatan Kualitatif.</p>	<p>Biaya tarif untuk parkir yang diberikan tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir. Sebelumnya Dinas Perhubungan Kota Batam telah memastikan bahwa tidak ada peraturan yang mengatur struktur biaya parkir yang</p>

				<p>berbeda untuk kawasan wisata. Jadi, jika ada rumor, itu rumor palsu, dan Dinas Perhubungan Kota Batam belum bisa berinisiatif mengelola parkir di sana. Karena tempat itu tidak ada di peta jalur taman resmi mana pun. Masyarakat korban memiliki hak untuk menolak pembayaran sesuai dengan keputusan yang diambil oleh hakim hukum tata kota (Wali Kota) dan untuk mengajukan pengaduan ke kepolisian setempat (Aparat Keamanan) agar para pelaku pelanggaran ini dapat dimintai pertanggungjawaban. (Tantimin, 2019).</p>
5.	<p>Putra Pratama Saputra, dan Revy Safitri. Jurnal Sosial Humaniora dan Pendidikan Vol.4, No.2 Juli 2020.</p>	<p>Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Pangkalpinang</p>	<p>Metode Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Melalui Wawancara, Observasi, dan Pengumpulan Data Sekunder</p>	<p>Sesuai Peraturan Daerah bukti pungutan parkir liar berbentuk karcis yang di kasih kepada pengguna fasilitas parkir disetiap akan melakukan pembayaran. Adapun, pada kenyataannya dilapangan masih ditemukan perilaku Juru Parkir yang tidak menyerahkan karcis sebagai bukti pembayaran jika, tidak diminta oleh pengguna parkir. Hal tersebut tentu bertentangan dengan Peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah yang</p>

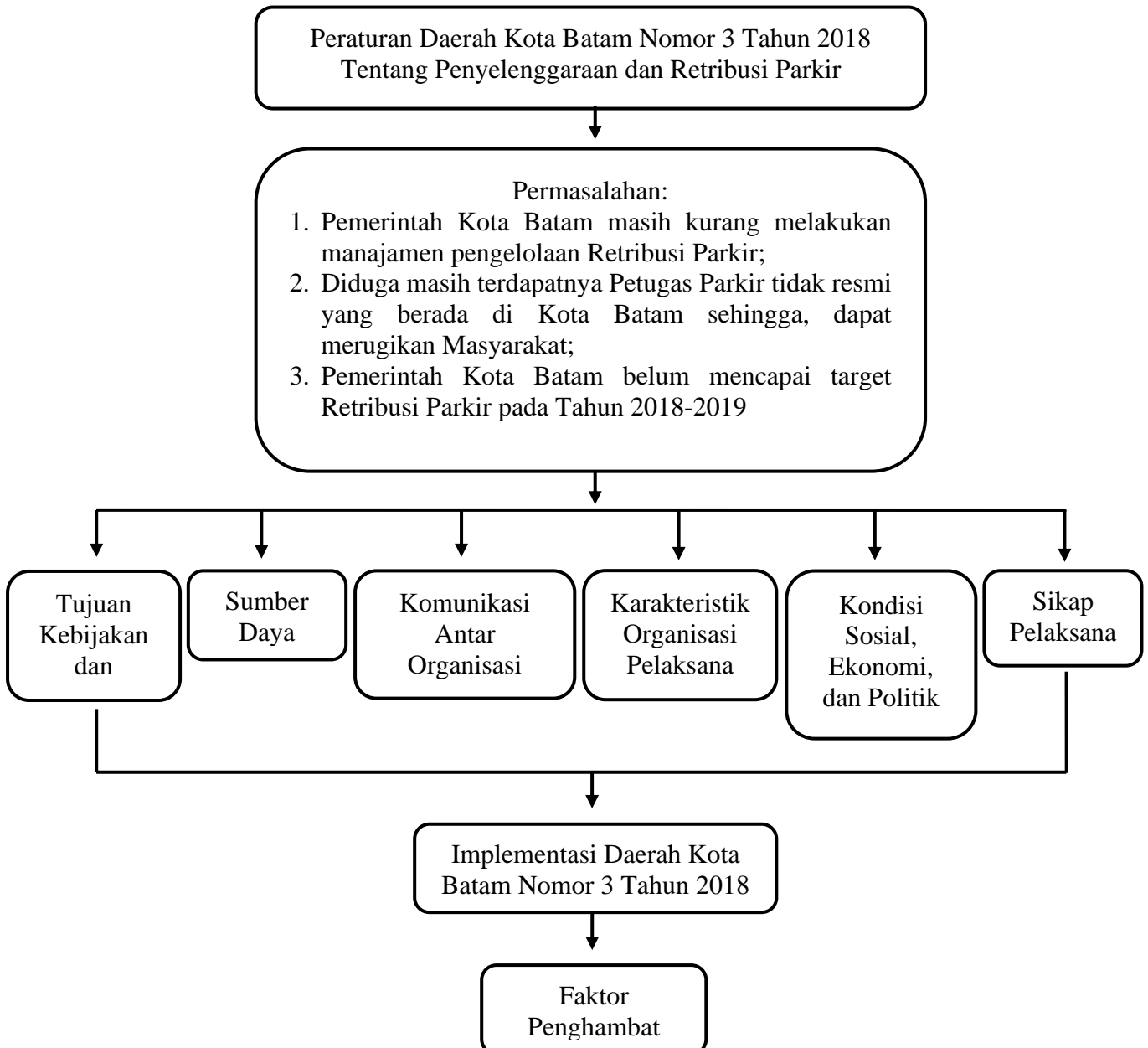
				mengharuskan petugas parkir menyerahkan bukti retribusi parkir kepada pengguna jasa parkir sebagai bukti pembayaran. Selain permasalahan bukti pembayaran retribusi, diketahui juga bahwa pembayaran retribusi yang dilakukan oleh pengguna parkir tidak sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan didalam Peraturan Daerah (Saputra & Safitri, 2020).
6.	Marisa Dwi Pramudita Ritonga, Antri Mariza Qadarsih, dan Beni Setiawan. Jurnal Administrasi Nusantara Mahasiswa Vol.2, No.2 Februari 2020.	Implementasi Perda Kabupaten Kerinci No.3 Tahun 2011 Tentang Jasa Usaha Retribusi Tempat Khusus Parkir di Pasar Semurup Kecamatan Air Hangat	Metode Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Melalui Wawancara, Observasi, dan Pengumpulan Data Sekunder.	Masih belum konsistennya Juru parkir dengan Aparatur Daerah sebagai unit pelaksana teknis dalam merealisasikan retribusi dimana dapat mempengaruhi kebijakan retribusi parkir baik dilihat dari segi ekonomi, tarif parkir yang dipungut dengan nominal lebih disebabkan karena penghasilan juru parkir yang diperoleh belum dapat mencukupi kebutuhan hidup. Belum adanya kesadaran wajib retribusi sebagai pendapatan daerah belum dipahami sepenuhnya oleh masyarakat dan juru parkir itu sendiri dan masih banyaknya juru parkir yang mengambil kesempatan dalam

				menjalankan tugasnya baik itu menaikkan tarif parkir, parkir yang sudah memakan badan jalan walaupun mereka tahu sudah menyalahi Peraturan tetapi, masih juga tetap melaksanakannya (Ritonga Marisa Dwi Pramudita Antri Mariza Qadarsih, 2020).
7.	Gita Widya Ulyy Singkara, Michael Mantiri, dan Ventje Kasenda. Jurnal Eksekutif Vol.1, No.1 2018.	Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Parkir di Kota Manado Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah	Metode Deskriptif Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Purposive Sampling.	Berbagai upaya dilakukan Dinas Perhubungan untuk meningkatkan pemungutan pajak parkir yang berdampak negatif terhadap pertumbuhan Pendapatan Asli Daerah Kota Manado. karena, wewenang penetapan target PAD retribusi parkir bukan pada Dinas Perhubungan Kota Manado melainkan, pada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Manado, dan titik lokasi parkir tidak terlalu berkembang (Singkara & Michael Mantiri, 2018).
8.	Arista Aprilianto, dan Sri Suwitr. Journal Of Public Policy And Management Review Vol.6, No.2 2017.	Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan dan Penataan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang	Metode Deskriptif Kualitatif. Sumber Data Primer, dan Data Sekunder. Teknik Pengumpulan Data Purposive Sampling.	Mengingat tata ruang kota, keamanan, kelancaran lalu lintas, dan kenyamanan bagi pengguna jasa, maka posisi parkir di tepi jalan umum di Kota Semarang mencakup seluruh ruas jalan umum di Kota Semarang. Namun,

				<p>pengendara masih harus berhadapan dengan tempat parkir yang jelas-jelas melanggar peraturan daerah dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Sulitnya mengomunikasikan perspektif implementasi Perda karena buruknya komunikasi antar lembaga pelaksana kebijakan, yang berujung pada kurang optimalnya koordinasi. Mengingat keadaan saat ini, sangat tidak mungkin petugas parkir dapat sepenuhnya memahami sosialisasi kebijakan. (Arista Aprilianto, 2017).</p>
--	--	--	--	---

2.3 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah alur mengenai konsep pemecahan masalah yang telah dirumuskan. Adapun, kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat menjadi pola kerja alur pemikiran penelitian, sebagai berikut:



Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran



Universitas Putera Batam

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang tidak menggunakan dukungan data kuantitatif akan tetapi, penekanannya tidak pada pengujian hipotesis melainkan, pada usaha menjawab pertanyaan penelitian melalui cara-cara berfikir formal, dan argumentatif (Azwar Saiffudin, 2003:5). Pendekatan deskriptif adalah suatu bentuk penelitian dasar, yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena yang ada, baik fenomena yang bersifat alamiah, dan rekayasa Manusia (Sukmadinata, 2007:54).

3.2 Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat replikasi dan pengembangan karena, Peneliti melakukan suatu penelitian pengulangan dari penelitian terdahulu yang serupa namun, dengan objek, dan periode yang berbeda. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah terletak pada Peraturan Daerah terbaru yang akan diteliti, dan periode waktu dalam melakukan analisis.

3.3 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian adalah faktor yang sangat penting karena, sumber data akan menyangkut kualitas dari hasil penelitian. Oleh sebab itu,

sumber data memiliki kedudukan penting sebagai bahan pertimbangan, dalam menentukan metode pengumpulan data. Dalam penelitian ini menggunakan sumber data, sebagai berikut:

1. Sumber data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari subjek penelitian sehingga, Peneliti memperoleh data atau informasi langsung dengan menggunakan instrumen yang telah ditetapkan. Sumber data ini oleh Peneliti akan diperoleh melalui hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi di lokasi penelitian;
2. Sumber data sekunder merupakan data yang telah tersedia dalam bentuk bukti, dan laporan kinerja yang telah tersusun dalam arsip yang dipublikasikan, dan yang tidak dipublikasikan. Sumber data ini, oleh Peneliti akan didapatkan dari Instansi, dan pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian ini (Sugiyono, 2018:193).

3.4 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah suatu proses pengadaan data untuk keperluan penelitian sehingga, langkah ini amat penting dalam penelitian ilmiah. Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dilakukan, sebagai berikut:

1. Wawancara merupakan suatu proses interaksi antara Pewawancara dengan Informan melalui komunikasi langsung (Yusuf, 2014:372). Wawancara dilakukan terhadap Instansi, dan pihak-pihak yang akan berhubungan dengan lokasi penelitian. Adapun, lokasi wawancara dalam penelitian ini berada di Kota Batam dan, berikut daftar Narasumber dalam penelitian ini :

A. Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelayanan Parkir Dinas
Perhubungan Kota Batam:

1) Lya Ratri Arum, S.Tr selaku Kepala Sub Bagian Tata Usaha
UPT Pelayanan Parkir;

B. Juru Parkir :

1) Justria Pandiangan lokasi di ATM Bank Riau Kepri Cikitsu
Batam Kota;

2) Ranton Simanjuntak lokasi di Morning Bakery Windsor Lubuk
Baja;

3) Abdi lokasi di Atm Bank BRI Komplek Pasar Sei Pancur
Tanjung Piayu;

4) Joni lokasi di Atm Bank BRI Aviary sampai Vitka Farma Batu
Aji;

5) Ajuntak lokasi di Atm Bank BNI Pertokoan Tiban Indah
Permai.

2. Observasi merupakan suatu metode pengumpulan data secara langsung yang didahului dengan pengamatan kemudian, pencatatan yang bersifat sistematis, logis, objektif, dan rasional terhadap berbagai fenomena dalam objek yang diteliti (Kristanto, 2018:62);
3. Dokumentasi merupakan cara pengumpulan data melalui peninggalan arsiparsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil-dalil atau hukum-hukum, dan lain-lain berhubungan dengan masalah penelitian (Dimiyati, 2013:116).

3.5 Metode Analisis Data

Menurut pemikiran Miles dan Huberman, kegiatan dalam analisis data kuantitatif dilakukan secara menyeluruh sampai pada titik signifikansi statistik. tuntas dengan cara, sebagai berikut :

1. Reduksi data adalah kegiatan meringkas, memilih hal yang paling penting, focus pada hal yang paling penting, dan mencari objek dan gambar. Karena data yang tidak lengkap memberikan gambaran yang lebih bernuansa dan mempermudah peneliti untuk menyusun dan mencari informasi lebih lanjut;
2. Penyajian data dalam penelitian kualitatif, data dapat disajikan dalam bentuk penjelasan singkat, diagram, hubungan kelas, dan diagram blok. Teks naratif paling banyak digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif;
3. Penarikan Kesimpulan adalah dalam penelitian kualitatif hasilnya dapat berupa uraian tentang objek yang sebelumnya kabur sehingga, setelah diteliti menjadi jelas berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori (Sugiyono, 2018:334).

3.6 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.6.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di wilayah tugas Dinas Perhubungan Kota Batam, dan UPT Pelayanan Parkir Kota Batam menjadi informan utama dalam penelitian ini dengan tujuan agar, mendapatkan data mengenai implementasi Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan dan



Universitas Putera Batam