

## Implementasi Kebijakan Perparkiran di Kota Makassar

Dwi Jayanti Lukman (Mahasiswa Ilmu Pemerintahan Universitas Hasanuddin)  
Nurlinah (Ilmu Pemerintahan Universitas Hasanuddin)  
A. Murfhi (Ilmu Pemerintahan Universitas Hasanuddin)  
Email: Dwijayanti12@yahoo.com

### Abstract

*This journal provides an overview and explanation of the implementation rather than parking on the edge of the public road in the makassar city. the implementation of parking policy in the makassar city can not be implemented under the provisions of Makassar city area number 17 of 2006 on the management of public roadside parking in the area of the city of Makassar. occurs discrepancy between the contents of the policy implementation in the field and there are still many illegal parking attendants interpreter due to several aspects that influence. besides it there are still lacking the resources as implementing the policy with facilities and infrastructure as well as the attitude of the implemented. The satisfaction of people is low against the maid of parking makassar city.*

**Keywords:** *Implementation, policy, parking*

### Abstrak

*Jurnal ini memberikan gambaran serta penjelasan tentang pelaksanaan dari pada perparkiran di tepi jalan umum di wilayah Kota Makassar. Dalam rangka Implementasi Kebijakan Perparkiran di Kota Makassar tidak dapat terlaksana sesuai ketentuan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum dalam Daerah Kota Makassar. Terjadi ketimpangan antara isi kebijakan dengan pelaksanaan di lapangan dan masih banyak terdapat juru-juru parkir liar dikarenakan oleh beberapa aspek yang mempengaruhi. Selain itu masih kurang sumberdaya sebagai pihak pelaksana kebijakan dengan sarana dan prasarana yang kurang memadai serta sikap dari pada implementor. Hal inilah yang menyebabkan kepuasan masyarakat masih terbilang rendah terhadap pelayan perparkiran di Kota Makassar.*

**Kata kunci:** *Implementasi, Kebijakan, Parkir.*

---

### PENDAHULUAN

Makassar dalam sejarahnya telah menjadi bagian dari masyarakat dunia. Demikian halnya saat ini dan kecenderungan dari depan akan tetapi yang tegah memasuki era globalisasi yang ditandai dengan tingkat kompetisi yang semakin ketat pada satu sisi, namun memberi peluang terjadinya sinergitas antar daerah pada sisi yang lain.

Bersamaan dengan globalisasi tersebut kecenderungan lain yang dihadapi adalah semangat otonomi daerah sebagai konsekuensi perubahan paradigma pemerintahan dari sentralisasi ke desentralisasi. Di era desentralisasi dewasa ini, tentunya Pemerintah Daerah lebih dituntut untuk merespon setiap permasalahannya. Kebijakan yang muncul harus sesuai dengan konteks sosial daerahnya tersebut. Munculnya UU No. 32 Tahun 2004 tentang

Pemerintah Daerah, maka pelbagai kewenangan serta pembiayaan kini dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah (Pemda) dengan lebih nyata. Kecenderungan yang demikian ini memberi peluang bagi pengembangan potensi masing-masing daerah, interkoneksi antar daerah, dan sekaligus dapat menciptakan persaingan antar daerah.

### **METODE PENELITIAN**

Metode yang penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan menggunakan teknik pengumpulan data studi kepustakaan dengan membaca buku, majalah, surat kabar, dokumen-dokumen, undang-undang dan media informasi lain yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti, dan observasi yaitu mengamati secara langsung objek yang di teliti serta interview dan wawancara mendalam dengan menggunakan pedoman wawancara.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Sebagaimana yang kita ketahui bersama bahwa Kota Makassar merupakan Kota yang semakin padat dan ramai oleh kendaraan yang berlalulalang di jalanan, akibat dari keramaian ini lalu lintas di kota ini sangat macet. Kondisi ini diperparah dengan rendahnya kesadaran masyarakat yang memarkir kendaraannya di atas bahu jalan. Kondisi inilah yang membuat pemerintah kota harus berinisiatif untuk mengatur sistem transportasi yang lebih baik di Makassar sehingga kota ini dapat berkembang menjadi kota metropolitan yang ramah lingkungan, oleh karena itu Perusahaan Daerah (PD) Parkir yang digagas oleh Pemerintah Kota Makassar dalam Perda No.5 Tahun 1999 tentang pembentukan PD. Parkir Kota Makassar yang didasari atas prinsip-prinsip efisiensi dan efektifitas pencapaian tujuan pelayanan dari sektor perparkiran kepada masyarakat kota Makassar adalah perusahaan yang diharapkan

mampu menunjang pelaksanaan otonomi daerah juga dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Makassar.

Salah satu hal penting yang mana hal ini sangat memegang peranan penting dalam pelaksanaan kebijakan tentang perparkiran di Kota Makassar adalah stakeholder dan masyarakat pengguna parkir. Bagaimana dua hal tersebut bisa saling memberikan kontribusi satu sama lain. Dalam hal pelaksanaan dari pada suatu kebijakan ada hal-hal penting yang perlu untuk diperhatikan, yang mana suatu kebijakan dapat dipandang sebagai suatu sistem. Ketika kebijakan dipandang sebagai suatu sistem, maka kebijakan memiliki elemen-elemen pembentuknya. Dimana menurut Thomas R. Dye dalam Dun (2000:110) terdapat tiga elemen kebijakan yang membentuk sistem kebijakan

Berbicara tentang kebijakan yang mana menurut George C. Edward III dan Ira Sherkansky dalam Suwutri (2008:10) mendefinisikan kebijakan publik sebagai suatu tindakan pemerintah yang berupa program-program pemerintah untuk mencapai sasaran dan tujuan. Berdasarkan dari situlah kebijakan pengelolaan perparkiran di Kota Makassar. Pemerintah Kota Makassar sejak tanggal 11 Desember 2006 telah mengeluarkan suatu regulasi yang mengatur secara langsung pengelolaan perparkiran di Kota Makassar. Regulasi yang dimaksud tertuang di dalam Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Perkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar. Sebagaimana yang kita ketahui bersama bahwa tujuan utama dari pada dikeluarkannya kebijakan tersebut yaitu sebagai dasar dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dibidang perparkiran. Pentingnya suatu kebijakan yang berperan didalam bidang perparkiran ini sebagai langkah perbaikan mutu kualitas dan kuantitas Pemerintah Kota Makassar secara umum. Sehingga dapat mewujudkan pelaksanaan pengelolaan parkir tepi jalan umum secara lebih berdaya guna

dan berhasil guna untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan peraturan daerah yang mengatur parkir tepi jalan umum.

Berbicara tentang pelaksanaan tentunya akan ada hasil yang ingin dicapai, maka dari itu untuk melihat tingkat keberhasilan dari pelaksanaan kebijakan perparkiran di Kota Makassar maka dibutuhkan strategi. Strategi yang dimaksud adalah cara atau taktik didalam melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar. Alasannya karena setiap keputusan itu merupakan salah satu strategi dalam menyelesaikan permasalahan, dan setiap strategi menuntut adanya langkah implementasi. Tanpa implementasi strategi sendiri tidak mempunyai arti apa-apa. Implementasi peraturan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah peraturan yang telah ditetapkan akan mencapai tujuan yang diharapkan sehingga dapat dikatakan berhasil dalam pelaksanaannya. Untuk itu dalam menerapkan atau mengimplementasikan suatu peraturan atau keputusan yang telah ditetapkan, maka ada dua cara atau pilihan, yang mana pilihan itu langsung untuk di implementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi peraturan derivative atau turunan dari peraturan tersebut. Kebijakan dalam bentuk undang-undang atau peraturan daerah adalah jenis kebijakan yang memerlukan peraturan derivative yang jelas atau yang sering diistilahkan sebagai peraturan pelaksana.

Sebelum jauh menjelaskan tentang perparkiran di Kota Makassar, perlu untuk diketahui bersama bahwa pengelolaan perparkiran di dalam Kota Makassar yang telah di limpahkan dari Pemerintah Kota Makassar kepada Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya. Sehingga Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya merupakan leading sector atau provider langsung yang bertanggungjawab dalam melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang

Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar.

Ketika kita mengeledah isi dari kebijakan pengelolaan perparkiran di Kota Makassar yang tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar disitu secara jelas bahwa dalam pelaksanaan daripada pengelolaan perparkiran di Kota Makassar ada beberapa hal pokok yang serta merta harus diperhatikan. Hal pokok yang dimaksud adalah wewenang pengelolaan parkir tepi jalan, pembinaan serta pengawasan daripada pelaksanaan parkir tepi jalan itu sendiri. Dari ketiga hal pokok yaitu wewenang pengelolaan, pembinaan, serta pengawasan inilah yang nantinya peneliti gunakan sebagai alat dalam memberikan gambaran secara riil pelaksanaan dari pada kebijakan pengelolaan perparkiran di Kota Makassar sehingga penulis sekaligus sebagai peneliti dapat menarik suatu benang merah tentang keberhasilan dari pada Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar ini diterapkan di Kota Makassar. Wewenang Pengelolaan. Dalam Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar pasal 3 ayat 1 dikatakan bahwa "wewenang pengelolaan parkir tepi jalan umum didelegasikan Walikota kepada Direksi". Direksi disini merupakan direksi Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya Kota Makassar sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar pasal 1 ayat 4. Masih sekitar tentang pendelegasian wewenang, dimana James, A.F. Stoner (1996) mengatakan bahwa jika seorang manajer mendelegasikan tugas kepada bawahannya maka ia harus mendelegasikan kekuasaannya yang artinya jika seorang disertai tugas melaksanakan suatu tugas tertentu, maka ia

harus bertanggungjawab dalam melaksanakan tugas tersebut. Melihat hal tersebut tidak salah kalau penulis mengatakan bahwa kewenangan dalam pengelolaan perparkiran di Kota Makassar dipegang penuh oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar.

Kembali pada kewenangan Direksi Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar dalam pengelolaan parkir tepi jalan, maka Direksi Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar telah menetapkan beberapa kebijakan sesuai yang tercantum di dalam Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Perkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar pasal 3 ayat 2 yang menyatakan bahwa Direksi berwenang menetapkan: a. Titik/ tempat-tempat parkir, b. Pembagaian tempat parkir, c. Pengelompokan jenis kendaraan pengguna tempat dan jasa parkir, d. Pengguna areal/pelataran parkir, e. Tanda / garis tempat parkir, f. Struktur tarif jasa penggunaan /pemanfaatan fasilitas parkir, g. Perbaikan /rehabilitasi sarana dan prasarana parkir, h. Pemasangan dan pemanfaatan fasilitas parkir.

Melihat penjelasan tentang kewenangan pengelolaan parkir tepi jalan tersebut diatas, maka penulis mengambil suatu benang merah bahwa ada beberapa hal yang sifatnya krusial didalam pengelolaan parkir tersebut yaitu penetapan titik atau tempat-tempat parkir, pembagaian tempat parkir, pengelompokan jenis kendaraan pengguna tempat dan jasa parkir, serta pengguna areal atau pelataran parkir.

Pertama tentang kewenangan menetapkan titik atau tempat-tempat parkir dan pembagian tempat parkir, sesuai yang tertera dalam pasal 3 ayat 2 point a dan b Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Perkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar. Namun, disini penulis menemukan berbagai kekeliruan yang muncul dalam pelaksanaan perparkiran di Kota

Makassar. Pengelolaan parkir tepi jalan umum yang di delegasikan kepada Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya yang bertugas untuk menentukan titik atau tempat parkir yang mana dalam penentuan titik atau tempat parkir tepi jalan umum, Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya melakukan pendahuluan dengan menurunkan tim pengawas yang kemudian akan melakukan survei atau pengecekan terhadap daerah mana yang akan berpotensi untuk dijadikan titik atau tempat parkir. Inilah salah satu bukti strategi yang dilakukan Perusahaan Parkir (PD) Perkir Makassar Raya Kota Makassar dalam menentukan titik-titik perparkiran yang tersebar di dalam wilayah Kota Makassar.

Fakta lain yang terjadi di lapangan terkait dengan aspek pengelolaan area parkir yang terjadi sekarang ini di Kota Makassar adalah banyaknya juru parkir yang merupakan juru parkir resmi justru mempekerjakan lagi juru parkir lain dan ini merupakan fakta yang tidak bisa dipungkiri. Artinya ada temuan dimana satu orang juru parkir yang mengelola satu tempat parkir itu justru membagi lagi dalam beberapa atau berbagai tempat parkir. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dikatakan bahwa betul selama ini yang terjadi di lapangan adalah banyaknya orang yang mengatas namakan dirinya sebagai juru parkir yang tercatat di Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya, namun dia juga mengambil keuntungan dari profesinya tersebut dengan cara mempekerjakan lagi orang lain. Inilah yang menjadi penyebab juga banyak tempat parkir yang justru menambah kemacetan di ruas-ruas jalan yang tersebar di Kota Makassar. Disisi lain bersamaan dengan meningkatnya penggunaan kendaraan tidak jarang tempat parkir merupakan penyebab utama terjadi kemacetan di dalam Kota. Inilah seakan-akan berbanding terbalik dengan pembagian tempat parkir yang mana para juru parkir tidak sembarang menempati tempat parkir, tempat bertugas untuk para

juru parkir sudah ditentukan dan terdata oleh Perusahaan

Daerah (PD) Parkir Makassar Raya justru banyak juru parkir yang sembarang dalam mengarahkan pengendara baik roda dua maupun roda empat dalam memarkir kendaraannya. Contoh besar terkait dengan pembagian tempat parkir kepada beberapa juru parkir pada tempat atau objek yang sama yaitu terletak di kawasan atau lahan parkir toko buku new agung dimana tempat atau lahan parkir tersebut dikelola oleh lima orang juru parkir dan tidak menutup kemungkinan kesemrautan yang sering terjadi di lokasi tersebut menyebabkan kemacetan di sekitar Jalan Dr. Sam Ratulangi.

Masih terkait dengan permasalahan penempatan titik-titik parkir dan jumlah juru parkir yang tersebar di Kota Makassar yang mana dari fenomena yang terjadi di lapangan banyak lokasi dan titik-titik parkir yang diluar dari 989 titik atau tempat parkir dan yang dikelola oleh 1352 juru parkir, bermunculan juru parkir liar. Fenomena ini seakan-akan menjadi hal yang lumrah dan kurang mendapat perhatian khusus dari pihak pengelola perpustakaan di Kota Makassar dalam hal ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya. Terutama di kawasan-kawasan perbelanjaan seperti di area luar dari Mall Panakukang serta area sepanjang Jalan Cendrawasih dekat Pasar Senggol pada malam hari itu sangat syarat atau kental dengan nuansa preman-preman yang membelakangi para juru-juru parkir liar di area tersebut, dan salah satu penyebab utama kemacetan di wilayah tersebut adalah banyaknya juru-juru parkir yang berdiri ditengah-tengah jalan membuat pengguna jalan jadi terganggu. Fenomena-fenomena seperti inilah yang sebenarnya menurut penulis butuh perhatian khusus bagi Pemerintah Kota Makassar terkhusus buat Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya karena hal ini jelas-jelas mengganggu bahkan merusak tata ruang Kota Makassar.

Perihal yang berikutnya yang mana hal ini masih termasuk pada ranah wewenang pengelolaan yang dimiliki oleh pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar adalah terkait masalah pengelolaan karcis yang selama ini dilakukan atau dipungut langsung oleh para juru parkir yang bekerja dilapangan itu sangat sederhana. Dimana karcis yang di peroleh oleh para juru parkir itu berasal atau dicetak dari kantor Perusahaan Daerah Parkir yaitu terdiri atas dua jenis atau macam karcis. Dua jenis tersebut untuk kendaraan roda dua (motor) dan karcis untuk kendaraan roda empat (mobil).

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis langsung dilapangan menunjukkan bahwa juru parkir untuk sekarang ini tidak lagi terlalu berpatokan pada karcis. Hal ini disebabkan karena sekarang ini setoran juru parkir sudah tidak lagi berdasarkan atas jumlah atau berapa karcis yang keluar atau dipergunakan. Namun, fenomena yang terjadi dilapangan untuk sekarang ini yaitu dimana setoran pungutan yang diperuntukkan untuk disetor oleh para juru parkir yang tersebar di 18 wilayah di Kota Makassar itu sudah ditentukan atau dipatok langsung oleh pihak terkait yaitu dalam hal ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar dengan pertimbangan sesuai dengan kondisi lahan parkir yang juru parkir sendiri kelola atau tempati. Untuk kendaraan roda dua (motor) dikenakan biaya jasa parkir sebesar Rp. 1.000,00 untuk sekali parkir, sedangkan untuk kendaraan roda empat (mobil) dikenakan biaya jasa parkir sebesar Rp. 2.000,00 untuk sekali parkir, itu sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Jika karcis habis maka juru parkir akan minta pada kolektornya masing-masing, kolektor akan mengambil karcis di kantor Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar. Perlu untuk diketahui bersama bahwa sekarang ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar mempekerjakan 17 orang kolektor untuk

memungut tagihan retribusi parkir kepada para juru parkir yang ada di lapangan.

Berbicara masalah proses pemungutan retribusi parkir di Kota Makassar, yang menurut hasil penelitian yang dilakukan langsung oleh penulis itu dimulai dari para juru parkir yang melakukan pungutan terhadap pengguna jasa parkir yang diteruskan lagi ke para kolektor, dan yang terakhir para kolektor ini malanjutkannya ke Bendahara Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar.

Proses pemungutan retribusi parkir yang selama ini diterapkan oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar yang mana proses pemungutan oleh kolektor kepada para juru parkir itu dilakukan dua kali sehari yaitu pada pukul 12.00 pada siang serta pada pukul 21.00 pada malam disetiap harinya. Sistem yang selama ini dilakukan oleh pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya adalah sistem bagi hasil antara juru parkir dengan kolektor dan antara kolektor dengan pihak yang terkait yaitu Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya sudah ditentukan. Dimana mereka telah menyepakati bahwa setelah terkumpul uang hasil dari karcis maka juru parkir akan menyeter kepada kolektor sesuai dengan jumlah yang telah disepakati, dimana kolektor akan menyeter ke kantor Perusahaan Daerah Parkir Kota Makassar.

Dari segi realisasi pendapatan PD.Parkir Makassar Raya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), Sejak tahun 2011 hingga 2014 Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya sudah mampu meningkatkan realisasinya namun disisi lain belum mampu mencapai target dari yang telah disepakati. Target dan realisasi pendapatan Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dalam hal mengelola parkir ini memberikan suatu gambaran bahwa pada tahun 2011 Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dapat mencapai sebesar 86,13% sedangkan pada tahun 2014 Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar

Raya hanya mampu mencapai realisasinya sebesar 80% namun belum mampu mencapai targetnya, Hal tersebut di dasari oleh beberapa faktor yang menghambat di lapangan yakni dalam faktor pengawasan yang dilakukan oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir dalam hal pengumutan retribusi parkir, kurangnya pengawasan terhadap kolektor parkir sehingga kemerosotan pendapatan parkir kurang terakomodir secara efektif dan faktor selanjutnya yakni merebaknya juru parkir liar sehingga lahan parkir yang seyogyanya dikelola penuh oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya terpecah karena adanya tukang parkir liar. Sehingga berimbas pada pendapatan Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dalam kurun waktu 4 tahun terakhir belum mampu mencapai target realisasinya sampai 100%. Berdasarkan penjelasan itulah kita sudah dapat melihat kekurangan dan keberhasilan yang dimiliki oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar selaku pengelola dalam menjalankan kewenangan yang dimilikinya terkait pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar. Sekedar tambahan terkait masalah pengelolaan perparkiran di Kota Makassar yaitu penglibatan pihak ketiga dalam hal pengelolaan parkir. Dimana di dalam pasal 4 ayat 1 Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar dikatakan bahwa "Direksi berwenang melakukan kerja sama dengan pihak ketiga yang menguntungkan Perusahaan Daerah dalam membangun/menata tempat parkir dengan persetujuan Badan Pengawas". Menanggapi hal tersebut, maka dapat dibenarkan bahwa selama ini pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya banyak menggalang kerjasama dengan pihak-pihak swasta dalam penegelolaan tempat-tempat parkir. Pihak ketiga yang dimaksud adalah toko-toko dan

tempat yang mendatangkan keramaian yang lahan parkirannya tepat berada ditepi jalan raya, yang dapat menguntungkan kedua belah pihak. Pembinaan Kepada Pengguna Tempat Parkir dan Juru Parkir Persoalan berikutnya yang menjadi hal pokok terkait dengan pengelolaan perparkiran tepi jalan umum di Kota Makassar dimana dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar adalah masalah pembinaan. Pembinaan sendiri dalam buku Tri Ubaya Sakti yang dikutip oleh Musanef dalam bukunya yang berjudul Manajemen Kepegawaian di Indonesia disebutkan bahwa, yang maksud pembinaan adalah “segala suatu tindakan yang berhubungan langsung dengan perencanaan, penyusunan, pembangunan, pengembangan, pengarahannya, penggunaan serta penegndalian segala sesuatu secara bardaya guna dan berhasil guna”. Berkenaan dengan hal tersebut, maka dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar BAB IV pasal 11 dikatakan bahwa direksi berkewajiban melakukan pembinaan kepada pengguna tempat parkir dan juru parkir. Menanggapi hal tersebut, terkait masalah pembinaan maka direksi dalam hal ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya telah melakukan beberapa cara terkait dengan proses pembinaan. Dimana dalam proses pembinaan yang dimaksud yaitu pembinaan yang ditujukan kepada pengguna tempat parkir atau masyarakat pengguna jasa parkir, dan yang paling utama adalah kepada juru-juru parkir yang bekerja di ruas-ruas jalan yang ada di wilayah Kota Makassar.

Pertama, pembinaan kepada pengguna tempat parkir. Pembinaan yang dilakukan oleh pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya terhadap pengguna tempat parkir dalam hal ini masyarakat pengguna jasa parkir baru sebatas sosialisasi dengan cara komunikasi tidak langsung atau dengan

kata lain ada semacam media perantara, antara pihak Perusahaan Paerah (PD) Parkir Makassar Raya selaku pengelola kepada masyarakat selaku pengguna tempat dan jasa parkir.

Bentuk pembinaan pertama yang dilakukan oleh Perusahaan Paerah (PD) Parkir Makassar Raya yang bekerjasama dengan beberapa instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar serta Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Makassar yaitu tentang pelarangan memarkir kendaraan di sembarangan tempat. Hal ini dilakukan dengan cara memasang rambu-rambu lalu lintas di beberapa titik atau ruas jalan yang ada di Kota Makassar.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut, Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya yang bekarjasama dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar menetapkan beberapa ruas jalan yang ada di wilayah Kota Makassar sebagai area atau jalan yang dilarang untuk memarkir kendaraan. Penetapan babarapa ruas jalan di Kota Makassar sebagai area atau zona larangan parkir ini bertujuan agar mengurangi kemacetan yang sering terjadi di area tersebut. Berikut ini merupakan daftar atau jumlah ruas jalan yang masuk dalam area larangan parkir di Kota Makassar.

Hal berikutnya yang masih terkait masalah pembinaan terhadap pengguna tempat parkir yaitu tantang besaran biaya atau ongkos jasa parkir yang harus di bayarkan dari pengguna jasa parkir di Kota Makassar kepada juru-juru parkir yang bekerja di lapangan. Terkait persoalan tersebut, pihak Perusahaan Paerah (PD) Parkir Makassar Raya telah menekankan bahwa besaran tariff jasa pengguna parkir di Kota Makassar itu berkisar Rp. 1.000,00 untuk pengguna roda dua (sepeda motor) dan Rp.1.500,00 untuk pengguna roda empat (mobil), dan penetapan tersebut menurut pihak Perusahaan Paerah (PD) Parkir Makassar Raya telah mensosialisasikannya kepada masyarakat. Pihak Perusahaan Paerah (PD) Parkir Makassar Raya telah sering juga

menghimbau kepada para pengguna tempat parkir dalam hal ini masyarakat agar setiap kali memarkir kendaraannya agar membiasakan diri juga untuk meminta karcis atau bukti parkir kepada para juru-juru parkir yang tersebar di seluruh wilayah di Kota Makassar. Maka dengan demikian secara tidak langsung pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya telah memberikan pembinaan kepada masyarakat terkait dengan besaran tarif jasa parkir dan juga selalu membiasakan membayar tarif sesuai dengan apa yang tercantum secara jelas di dalam karcis yang telah disediakan oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya melalui juru-juru parkir. Kedua, masih terkait dengan persoalan pembinaan yaitu pembinaan yang ditujukan kepada para juru-juru parkir yang tersebar di seluruh wilayahnya yang ada di Kota Makassar dan sehari-harinya bekerja. Berbeda dengan pembinaan yang dilakukan atau digalakkan oleh pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya kepada pengguna tempat parkir, disini pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya yang bekerjasama dengan pihak instansi-intansi terkait seperti Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan Polisi Satuan Lalulintas (Satlantas) Polrestabes Makassar cenderung menggunakan sistem pembinaan yang dilakukan secara langsung. Pembinaan secara langsung yang dimaksud yaitu melalui penyuluhan berupa seminar, serta pembinaan secara fisik dengan melakukan pelatihan langsung. Pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar selaku pemegang kewenangan langsung terkait dengan persoalan pengelolaan parkir tepi jalan di Kota Makassar terkhusus terkait masalah pembinaan yang dilakukan kepada juru parkir. Pembinaan itu baik berupa seminar, maupun pelatihan secara langsung. a. Penyuluhan Melalui Seminar. Seminar yang merupakan salah satu bentuk pembinaan yang dilakukan pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar melalui

badan pengawas itu merupakan salah satu upaya dalam memberikan pengarahan secara langsung melalui kegiatan tatap muka. Melalui kegiatan seminar inilah diharapkan para juru-juru parkir dapat ditransformasikan atau dengan kata lain diberikan pengetahuan. Dimana nantinya pengetahuan itu dapat berdaya guna dan berhasil guna dengan memberikan petunjuk-petunjuk sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam peraturan yang telah dirumuskan dalam keputusan rapat Badan Pengawas dengan Direksi Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar. Dalam kegiatan seminar yang dilakukan tersebut merupakan media untuk mendengar keluhan-keluhan yang dihadapi oleh para juru-juru parkir yang bekerja dilapangan. Selain itu dalam kegiatan seminar itu juga sebagai media untuk memberikan pengetahuan tentang tatacara melaksanakan kegiatan parkir yang sehari-harinya dilakukan oleh para juru parkir sehingga dapat mengurai dampak kemacetan yang sering disebut-sebut disebabkan oleh parkir yang tidak teratur atau tidak tertib. b. Pelatihan. Hal berikutnya yang menjadi bagian dari bentuk pembinaan yang ditujukan kepada para juru-juru parkir yang sehari-harinya bekerja dilapangan yaitu dengan cara memberikan semacam pelatihan secara langsung. Pelatihan yang diberikan ini semacam pembelajaran teknik secara langsung ketika bertugas di lapangan dan merupakan tindak lanjut dari hasil seminar yang rutin dilaksanakan hampir setiap bulannya oleh pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar. Sama halnya pada pembinaan-pembinaan sebelumnya dalam melaksanakan pembinaan dalam bentuk pelatihan langsung ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar juga bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar serta Polisi dari Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Makassar yang mana semua pihak yang terkait ini melakukan pelatihan terkait dengan tatacara meletakkan



atau memarkir kendaraan saat sedang menjalankan profesi mereka sebagai juru parkir di jalan. Pengawasan Terhadap Perparkiran di Kota Makassar

Sebagaimana yang telah lebih dulu dipaparkan oleh penulis dalam tulisan ini, dimana salah hal yang memegang peranan yang sangat penting dalam melihat pencapaian dari pada pelaksanaan kebijakan tentang pengelolaan parkir tepi jalan di daerah Kota Makassar. Dimana dalam kebijakan yang termuat dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar pasal 12 dikatakan bahwa "pengawasan terhadap pelaksanaan ketentuan- ketentuan dalam peraturan daerah ini ditetapkan oleh Direksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan yang berlaku". Dari kutipan tersebut, maka penulis berpendapat bahwa pengawasan sendiri merupakan suatu hal yang sangat penting untuk dilakukan dalam melaksanakan isi dari pada kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum dalam daerah Kota Makassar.

Dari pernyataan tersebut diatas, maka tidak ada salahnya kalau penulis mengambil suatu pendapat ahli dimana, George R. Terry (2006:395) mengartikan pengawasan sebagai bentuk mendeterminasikan apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Jika digabungkan pernyataan-pernyataan tersebut, maka pengawasan itu dilaksanakan guna melihat hasil yang telah dicapai dan memberikan point dari pencapaian yang telah dicapai.

Perihal pertama yang menjadi pembahasan terkait persoalan pengawasan yaitu pengawasan terhadap juru parkir resmi. Sebagaimana yang kita ketahui bersama bahwa sekarang ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya mengelola 18 wilayah parkir di Kota Makassar dengan jumlah jukir 1352

orang dan itulah yang masuk sebagai juru parkir resmi di Kota Makassar. Dimana dari hasil pengamatan langsung dilapangan yang dilakukan oleh penulis menunjukkan bahwa tidak sedikit pelanggaran- pelanggaran yang dilakukan oleh juru parkir resmi. Pelanggaran-pelanggaran tersebut diantaranya banyaknya temuan dimana juru parkir resmi tidak memakai seragam mereka sebagai juru parkir, kurangnya ketertiban dalam menempatkan kendaraan yang hendak diparkir, serta pelanggaran dalam menentukan besaran retribusi jasa parkir yang tidak seragam dan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Mengenai pemakaian atribut bagi para juru parkir resmi, sebagaimana yang diatur dalam pasal 10 point E Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar dikatakan bahwa "juru parkir wajib menggunakan seragam dan atau tanda pengenal yang ditetapkan oleh direksi". Pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya selaku pengelola terkait masalah penggunaan atribut, namun fakta yang terjadi dilapangan berbanding terbalik dengan apa yang dipaparkan pada pernyataan tersebut di atas. Dimana dari hasil penelitian dan pengamatan yang dilakukan oleh penulis memperlihatkan banyaknya juru parkir yang justru tidak memakai atribut juru parkir baik itu berupa rompi yang berwarna orange maupun tanda pengenal. Salah satu alasan ketika penulis mempertanyakan kepada juru parkir mengenai pemakaian atribut juru parkir yaitu karena mereka menyatakan tidak ada masalah dengan hal tersebut dan tidak ada paksaan. Artinya dalam hal pemakaian atribut seperti pemakaian rompi itu menurut mereka merupakan hal yang tidak penting dan tidak mendapatkan teguran yang tegas dari pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya selaku pengelola. Hal inilah salah satu hal yang memperlihatkan bahwa Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya selaku pengelola masih kurang

dalam melakukan pengawasan kepada juru parkir resmi dalam penggunaan atribut dan hal ini sebenarnya sangat penting karena penggunaan atribut juru parkir inilah yang membedakan antara juru parker resmi dengan juru parkir liar yang tersebar di mana-mana di wilayah Kota Makassar.

Prihal selanjutnya masih menyangkut persoalan pengawasan terhadap juru parkir resmi di wilayah Kota Makassar yaitu dalam hal penempatan kendaraan yang hendak memarkir kendaraan. Sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar pasal 10 point B dikatakan bahwa "Juru parkir diwajibkan menempatkan kendaraan dengan teratur sehingga tidak mengganggu lalu lintas orang, barang dan kendaraan". Melihat isi pernyataan dalam peraturan tersebut, maka sudah barang pasti bahwa pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya selaku pengelola sudah wajib melakukan pengawasan yang intensif terkait hal tersebut.

Persoalan terakhir yang menjadi sorotan dalam penelitian ini yaitu terkait dengan prihal penetapan tarif jasa parkir yang ditetapkan oleh para juru parkir resmi di wilayah Kota Makassar. Dimana dari hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis terkait perihal tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar para juru parkir yang tiap harinya beraktifitas di Kota Makassar tidak menjalankan peraturan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Makassar terkait persoalan tarif rertibusi jasa parkir yang berlaku di Kota Makassar.

Sebagaimana yang yang tercantum dalam struk (karcis) jasa pelataran parkir tepi jalan umum yang didasari pada Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar serta Surat Keputusan Walikota Makassar No. 935/S.Kep/188.342/2006 dimana tarif jasa

parkir untuk kendaraan roda dua (motor) itu sebesar Rp. 1.000,- untuk sekali parkir dan Rp. 1.500,- untuk kendaraan roda empat (mobil) sekali parkir. Informasi langsung dari objek penelitian dapat diperoleh informasi bahwa parkir yang jelas-jelas penetapan tarif berkisar antara Rp. 1.000,- sampai dengan Rp. 2.000,- sesuai dengan ketetapan pemerintah Kota Makassar dalam hal ini Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar selaku pengelola itu malah dalam kenyataannya kita masih sering mendapatkan tukang parkir yang mengenakan tarif yang cukup bervariasi yang berkisar antar Rp. 2.000,- sampai dengan Rp. 5.000,- rupiah. Inilah salah satu hal yang membuktikan bahwa pembinaan terhadap para tukang parkir masih lemah.

Persoalan selanjutnya terkait dengan prihal pengawasan yaitu pengawasan terhadap merebaknya parkir liar yang mewarnai pelataran- pelataran parkir di Kota Makassar. Fenomena yang sekarang ini muncul di lingkungan-lingkungan masyarakat apalagi di sekitaran pusat-pusat keramaian yang ada di Kota Makassar yaitu merebaknya atau bermunculannya juru-juru parkir liar yang merupakan para juru parkir yang tidak tercatat secara resmi di Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar selaku pengelola perparkiran di Kota Makassar.

Pihak Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar sendiri selaku pengelola terkait dengan merebaknya tempat-tempat parkir liar di Kota Makassar yang merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan yang tiap harinya mewarnai jalan-jalan utama di Kota Makassar terutama disekitaran pusat-pusat ketamaian seperti pusat perbelanjaan tidak boleh serta merta menutup mata dan menyatakan bahwa hal tersebut bukan domain mereka selaku pengelola.

Dari penjelasan yang sedemikian panjang itulah, maka kita dapat melihat bahwa dalam melaksanakan kebijakan terkait peraturan

tentang pengelolaan perparkiran di tepi jalan umum di wilayah Kota Makassar masih belum maksimal hal ini disebabkan karena juru parkir yang merupakan objek yang menjalankan peraturan yang telah di buat oleh pemerintah membuat para pembuat kebijakan dan sasarannya tidak berjalan efektif. Penulis mengatakan demikian karena apabila suatu kebijakan dipandang sebagai suatu sistem, maka kebijakan juga dapat dipandang sebagai proses. Dilihat dari proses kebijakan, Nugroho menyebutkan bahwa teori proses kebijakan paling klasik dikemukakan oleh David Easton. David Easton dalam Nugroho (2008: 383) menjelaskan bahwa proses kebijakan dapat dianalogikan dengan sistem biologi.

Pada dasarnya sistem biologi merupakan proses interaksi antara makhluk hidup dan lingkungannya, yang akhirnya menciptakan kelangsungan perubahan hidup yang relatif stabil. Dalam terminologi ini Easton menganalogikannya dengan kehidupan sistem politik. Kebijakan publik dengan model sistem mengandaikan bahwa kebijakan merupakan hasil atau output dari sistem (politik). Seperti dipelajari dalam ilmu politik, sistem politik terdiri dari input, throughput, dan output yang pada akhirnya ada feedback atau umpan balik dari hasil kembali pada persoalan utama apa terjawab atau tidak. Faktor Pendukung antara lain : 1. Komunikasi, Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik. Maka dari itu dalam teorinya Ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Transmisi Kebijakan kepada pemegang kewenangan saya rasa sudah tepat dikomunikasikan dengan adanya pembagian tugas antara pihak pengelola PD. Parkir Makassar Raya, kolektor dan jukir resmi PD.

Parkir Makassar Raya dalam pemungutan jasa parkir sudah berjalan sesuai. Komunikasi yang dilakukan oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dalam hal ini hubungan komunikasi antara pihak pengelola PD. Parkir, Kolektor dan juru parkir sudah terjalin dengan baik. Hal ini didukung oleh kejelasan arah penerimaan jasa retribusi hingga sampai ke pihak pengelola Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya. 2. Standar Operating Procedure (SOP) Salah satu aspek dari struktur birokrasi yang mendukung keberhasilan implementasi kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar adalah adanya Standar Operating Prosedures (SOP) yang dijalankan oleh PD. Parkir dalam menjalankan tugasnya. Pengembangan yang dilaksanakan PD. Parkir yaitu pelaksanaan dan penerapan sistem manajemen mutu pada setiap unit kerja organisasi dengan kegiatan penyusunan SOP kerja pada setiap unit kerja dan monitoring dan evaluasi penerapan sistem manajemen mutu secara rutin dan konsisten. Faktor Penghambat antara lain : 1. Sumber Daya manusia. Faktor selanjutnya yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan perparkiran di Kota Makassar adalah faktor sumberdaya. Sementara kalau kita berbicara masalah sumberdaya, kita harus tahu komponen-komponen apa yang terkait di dalamnya. Komponen sumberdaya itu meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana.

Dalam Implementasi suatu Program tentu saja diperlukan pelaksana guna mendukung terlaksananya program dengan baik. Tanpa adanya personil untuk melaksanakan program, maka kebijakan apapun tidak dapat

berjalan dan hanya akan tinggal sebagai dokumen tanpa ada realisasinya. Penulis menunjukkan bahwa dari faktor sumberdaya, pelaksanaan dari pada pelaksanaan kebijakan perparkiran di Kota Makassar memang masih jauh dari keefektifan dan tuntutan dari pada maksud dan tujuan dari peraturan yang menyangkut tentang kebijakan perparkiran. Penulis menyatakan hal demikian karena hasil penelitian pada bagian menunjukkan bahwa Jumlah pegawai/kolektor yang bertugas melaksanakan pemungutan jasa retribusi parkir di kawasan perparkiran kota Makassar berjumlah 17 orang kolektor, ini menunjukkan tidak seimbang dengan juru parkir yang berjumlah 1.352 orang.

Dari segi sarana dan prasana PD. Parkir Makassar Raya masih sangat minim ini terlihat dari jumlah mobil patroli yang di miliki PD. Parkir Makassar Raya yang hanya ada 1 Unit sementara wilayah parkir di Kota Makassar sangat luas, ini yang menjadi pertanyaan mampukah PD. Parkir mengontrol seluruh wilayah parkirnya. Inilah salah satu faktor yang menjadi penghambat berjalan pelaksanaan perparkiran di Kota makassar. 2. Disposisi/ Sikap , Dalam implementasi kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Makassar, salah satu faktor yang paling berpengaruh dalam pelaksanaannya yakni faktor disposisi/ sikap. Menurut Edward III (1980: 90) menjelaskan bahwa banyak kebijakan yang jatuh dalam zona ketidakpedulian (zone of indifference) karena orang- orang yang seharusnya melaksanakan perintah memiliki pandangan perbedaan pandangan/ ketidaksetujuan dengan kebijakan.

Dari sikap implementor yakni pengelola PD. Parkir Makassar Raya saya rasa dalam memberikan komitmen dalam pelaksanaan perparkiran di Kota Makassar ini belum berjalan maksimal dikarenakan semua pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaannya dan elemen-elemen masyarakat yang cenderung kurang peduli dengan adanya aturan menjadi faktor penghambat dalam

pelaksanaan implementasi kebijakan perparkiran di Kota Makassar. Kurangnya dukungan sangat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Contohnya di sekitar area Jl. Bolevard Kendaraan yang kini mengambil sebagian badan jalan ini merupakan cerminan bahwa masyarakat dengan sikap yang memahami aturan pasti akan tau dimana akan memarkir kendaraannya dan dimana area yang telah ditetapkan sebagai larangan parkir untuk tidak memarkir kendaraannya di tempat terlarang tersebut. 3. Fragmentasi. Dalam hal fragmentasi dalam Edward III dalam Winarno (2005:155) menjelaskan bahwa "fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi". Pada umumnya, semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, semakin berkurang kemungkinan keberhasilan program atau kebijakan. Dengan demikian secara fragmentasi pelaksanaan dari pada kebijakan perparkiran di Kota Makassar belum terlaksana secara efektif karena hubungan kerjasama antara pihak PD.

Parkir Makassar Raya dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar kurang berkoordinasi satu sama lain terlihat di Zona larangan parkir yang telah ditetapkan oleh dinas perhubungan yang jelas-jelas sudah ada rambu yang dipasang larangan parkir tetapi masih saja ada tukang parkir bekerja dalam zona tersebut contohnya di depan kantor KPU Kota Makassar

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis dengan judul implementasi kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar, ada beberapa hal yang menjadi kesimpulan yaitu : 1. Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya merupakan pelaksana kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum berdasarkan Peraturan Daerah kota Makassar

No 17 tahun 2006. Pengelolaan parkir tepi jalan umum terdiri dari penetapan tempat parkir yang terdiri dari titik atau tempat parkir, dimana dalam penentuan titik atau tempat parkir tepi jalan umum, PD. Parkir melakukan pendahuluan dengan menurunkan tim pengawas yang kemudian akan melakukan survei atau pengecekan terhadap daerah mana yang akan berpotensi untuk dijadikan titik atau tempat parkir. Dalam pembagian tempat parkir yang mana para juru parkir tidak sembarang menempati tempat parkir, tempat bertugas untuk para juru parkir sudah ditentukan oleh PD. Parkir Makassar Raya. Berdasarkan pengelompokan jenis kendaraan pengguna tempat dan jasa parkir, yang mana pengelompokan ini dilakukan oleh petugas juru parkir untuk memudahkan kendaraan keluar masuk untuk ketertiban dan kerapian. Berdasarkan tanda atau garis tempat parkir, yang mana dalam pemasangan tanda atau garis tempat parkir dilakukan oleh dinas Perhubungan kota Makassar yang bekerjasama dengan PD. Parkir Pemasangan dan pemanfaatan fasilitas parkir ini menjadi tugas dari PD. Parkir bersama dinas perhubungan, seperti pemasangan tanda atau garis parkir dan marka jalan sebagai penunjang jalannya aktivitas perparkiran. Dalam penetapan jenis pungutan dan tarif jasa serta tata cara penagihannya, masih belum efektif karena juru parkir resmi tidak menertibkan dan menggunakan karcis dalam kegiatan perparkiran padahal para juru parkir itu telah memperoleh karcis dari kantor PD. Parkir. Adapun Larangan dan kewajiban, ini bertujuan agar para pengguna parkir mengetahui fungsi dari tempat parkir serta untuk dapat menjaga ketertiban tempat parkir agar tidak mengganggu arus kendaraan yang melintas. Kemudian pembinaan kepada pengguna tempat parkir dan juru parkir, dalam hal ini PD. Parkir yang bekerja sama dengan satuan polisi lalulintas (satlantas) polwil kota Makassar menggelar pelatihan untuk calon juru parkir. Pelatihan atau pem-

binaan bertujuan membekali juru parkir untuk memperkecil tingkat kesemrawutan perparkiran. Kemudian dalam hal pengawasan Dirut. PD. Parkir turut langsung mengawasi jalannya proses perparkiran di Kota Makassar. Masih adanya kawasan parkir tidak resmi di kota Makassar yang tidak memiliki legalitas yang seyogyanya jika kawasan parkir tersebut terdaftar di PD. Parkir, maka akan menambah penerimaan retribusi parkir di kota Makassar.

Namun disisi lain target dan realisasi pendapatan Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dalam hal mengelola parkir ini memberikan suatu gambaran bahwa pendapatan Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dalam kurun waktu 10 tahun terakhir selalu mengalami peningkatan dari tahun ketahun. Gambaran tersebut menunjukkan keberhasilan pemerintah dalam memberikan kontribusi sebesar-besarnya terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar. berdasarkan penjelasan itulah kita sudah dapat melihat kekurangan dan keberhasilan yang dimiliki oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya Kota Makassar selaku pengelola dalam menjalankan kewenangan yang dimikinya terkait pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar.

Hal ini membuktikan bahwa Implementasi Kebijakan Perparkiran di Kota Makassar belum berjalan secara efektif karena itu perlu adanya rasa tanggung jawab dan disiplin yang diterapkan oleh pihak-pihak yang berwenang dalam pelaksanaan perparkiran di Kota Makassar sehingga kedepannya implementor dapat bekerja secara maksimal. 2. Dari beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa yang termasuk dalam faktor pendukung yaitu: a. Faktor Pendukung: 1. Komunikasi, Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan.

Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik. Maka dari itu dalam teorinya Ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Transmisi Kebijakan kepada pemegang kewenangan saya rasa sudah tepat dikomunikasikan dengan adanya pembagian tugas antara pihak pengelola PD. Parkir Makassar Raya, kolektor dan jukir resmi PD. Parkir Makassar Raya dalam pemungutan jasa parkir sudah berjalan sesuai. 2. Standar Operating Procedure (SOP) Standar Operating Procedures (SOP) yang dijalankan oleh PD. Parkir dalam menjalankan tugasnya. Pengembangan yang dilaksanakan PD. Parkir yaitu pelaksanaan dan penerapan sistem manajemen mutu pada setiap unit kerja organisasi dengan kegiatan penyusunan SOP kerja pada setiap unit kerja dan monitoring dan evaluasi penerapan sistem manajemen mutu secara rutin dan konsisten. b. Faktor Penghambat antara lain : 1. Sumber Daya. Dalam Implementasi suatu Program tentu saja diperlukan pelaksana guna mendukung terlaksananya program dengan baik. Tanpa adanya personil untuk melaksanakan program, maka kebijakan apapun tidak dapat berjalan dan hanya akan tinggal sebagai dokumen tanpa ada realisasinya. Penulis menunjukkan bahwa dari faktor sumberdaya, pelaksanaan dari pada pelaksanaan kebijakan perparkiran di Kota Makassar memang masih jauh dari keefektifan dan tuntutan dari pada maksud dan tujuan dari peraturan yang menyangkut tentang kebijakan perparkiran. Penulis menyatakan hal demikian karena hasil penelitian pada bagian menunjukkan bahwa Jumlah pegawai/kolektor yang bertugas melaksanakan pemungutan jasa retribusi parkir di kawasan perparkiran kota Makassar berjumlah 17 orang kolektor, ini menunjukkan tidak seimbang dengan juru parkir yang berjumlah 1.352 orang. 2. Disposisi/Sikap. Dari sikap im-

plementor yakni pengelola PD. Parkir Makassar Raya saya rasa dalam memberikan komitmen dalam pelaksanaan perparkiran di Kota Makassar ini belum berjalan maksimal dikarenakan semua pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaannya dan elemen-elemen masyarakat yang cenderung kurang peduli dengan adanya aturan menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan implementasi kebijakan perparkiran di Kota Makassar. Kurangnya dukungan sangat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. 3. Fragmentasi, Fragmentasi dalam pelaksanaan dari pada kebijakan perparkiran di Kota Makassar belum terlaksana secara efektif karena hubungan kerjasama antara pihak PD. Parkir Makassar Raya dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar kurang berkoordinasi satu sama lain terlihat di Zona larangan parkir yang telah ditetapkan oleh dinas perhubungan yang jelas-jelas sudah ada rambu yang dipasang larangan parkir tetapi masih saja ada tukang parkir bekerja dalam zona tersebut contohnya di depan kantor KPU Kota Makassar

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Ali, Faried, & Andi Syamsu Alam (2012). *Studi Kebijakan Pemerintahan*, PT Reflika Aditama, Bandung
- Dunn, W. N. (2000). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Idrus, Muhammad, (2007). *Metode Penelitian Ilmu-ilmu Sosial* (Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif). UII Press, Yogyakarta.
- Program Studi Ilmu Pemerintahan FISIP Unhas, (2009/2010), *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian dan Skripsi*. Makassar FISIP Unhas

Salam, Dharma Setiawan, M.Ed, (2007), *Manajemen Pemerintahan*, Yogyakarta; Djambatan

Sarwono, Jonathan, 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Yogyakarta, Graha Ilmu

Sembiring, Sentosa, (2009). *Himpunan Lengkap Undang-undang Tentang Pemerintah Daerah*. Nuansa Aulia, Bandung.

Solihin, Abd Wahab, (1997). *Analisis Kebijakan I*, Haji Mas Agung, Jakarta

Tarigan, Robinson, M.R.P, (2009) *Perencanaan Pembangunan Wilayah*, Jakarta; Bumi Aksara

Wahab, Solichin Abdul, (2008). *Analisis Kebijakan: dari formulasi ke implementasi kebijakan negara*, Jakarta, Bumi Aksara

Winarno, Budi, (2004). *Teori Dan Proses Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Media Pressindo

