

Evaluasi Pengelolaan Parkir Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Hendry Andry

Program Studi Ilmu Administrasi Publik/ Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Riau, Indonesia

Zulkifli

Program Studi Ilmu Administrasi Publik/ Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Riau, Indonesia

Penulis Korespondensi

Hendry Andry

hendryandry@soc.uir.ac.id

Article Info

Article History :

Received 27 Jan - 2023

Accepted 23 Feb - 2023

Available Online

15 Juni - 2023

Abstract

The purpose of this study was to determine the evaluation of parking management by the Pekanbaru City Transportation Agency using a qualitative descriptive approach with interactive model analysis techniques. The results of this study indicate that if the evaluation of parking management by the Department of Transportation in Pekanbaru City is analyzed based on 5 evaluation indicators (effectiveness, efficiency, adequacy, responsiveness, and accuracy), then parking management hasn't been implemented properly. This happened due to the lack of attention from the Pekanbaru City Transportation Service to two important factors there are the communication factor and the monitoring factor. There for, there are differences in perceptions between the public and the government about the socialization of the latest policies (especially regarding the increase in parking rates). So according to the author, the Pekanbaru City Government (in this case the Department of Transportation) must be able to measure the performance of Pekanbaru City Transportation Service employees in terms of timeliness, qualified science and technology knowledge, be more active to inform all of the new policies to the wider community (especially related to parking) and the Pekanbaru City Transportation Service must closely monitor the implementation of this latest policy (especially related to parking) so as to create safe, comfortable and healthy parking conditions in the Pekanbaru City Traffic environment.

Keyword : *Management, evaluation, policy, parking*

1. PENDAHULUAN

Salah satu tujuan negara Indonesia yang temaktub dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 adalah “memajukan kesejahteraan umum”. Dalam ilmu administrasi publik untuk dapat mewujudkan tujuan Negara Indonesia tersebut diperlukan sebuah kebijakan oleh pemerintah tertentu dari seluruh aspek kehidupan bernegara.

Administrasi ialah keseluruhan proses kerjasama beberapa orang yang tergabung dan terkumpul dalam sebuah organisasi untuk

mencapai seluruh atau sebagian tujuan yang telah ditetapkan. Administrasi memiliki beberapa unsur yang harus ada. Dengan kata lain apabila unsur-unsur tersebut tidak terpenuhi maka proses kerjasama beberapa pihak tersebut tidak dapat disebut sebagai sebuah administrasi. Adapun unsur-unsur tersebut yaitu unsur dua orang atau lebih, unsur tujuan, unsur tugas yang hendak dilaksanakan dan unsur peralatan dan perlengkapan. (Andry, 2020) Kemudian, secara singkat Administrasi Negara merupakan seluruh kegiatan yang

dilakukan oleh Pemerintah untuk mencapai suatu tujuan tertentu.(Zulkifli & Yogia, 2014).

Kebijakan itu sendiri merupakan suatu sistem yang akan bergerak melalui sebuah program, rencana, maupun keputusan (untuk bertindak maupun tidak). Dan sistem tersebut dijalankan oleh para *stakeholders* (dalam hal ini pemerintah tertentu) sebagai tahapan untuk dapat menyelesaikan suatu masalah yang dihadapi. Proses untuk menetapkan dan membentuk suatu kebijakan merupakan satu faktor yang krusial bagi sebuah organisasi untuk dapat mencapai tujuannya.(Iskandar, 2012).

Proses untuk menetapkan dan membentuk kebijakan tersebut dapat dilihat dari tiga aspek yaitu aspek input, proses dan output. Aspek input dari sebuah kebijakan dapat dilihat dari isu-isu ataupun agenda pemerintah. Sedangkan aspek proses sebuah kebijakan dapat berbentuk perumusan formulasi kebijakan tersebut dan pengimplementasian kebijakan terkait. Kedua aspek itu akan terealisasikan setelah adanya proses politik para elit politik dan/atau kelompok-kelompok penekan. Kemudian aspek output sebuah kebijakan dapat dilihat dari kinerja aparatur pemerintah dalam menjalankan kebijakan.(Wahyudi, 2016).

Adapun yang dimaksud dengan Kebijakan Publik adalah serumpun aktifitas yang dilakukan secara sadar, terarah dan terukur oleh pemerintah dengan melibatkan pihak-pihak yang berkepentingan dalam bidang-bidang tertentu guna mencapai tujuan-tujuan tertentu pula. Lebih lanjut, kebijakan publik juga memiliki sifat mengikat dan memaksa sehingga harus dipatuhi oleh segenap anggota masyarakat tanpa terkecuali. Dan sebelum kebijakan publik tersebut diberlakukan dan diimplementasikan maka kebijakan terkait wajib ditetapkan dan disahkan oleh lembaga yang berwenang. Dengan kata lain, salah satu wujud dari kebijakan publik adalah peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai konsekuensi politik yang kerap bersinggungan dan berhubungan dengan kepentingan publik.(Ramdhani & Ramdhani, 2017).

Salah satu contoh kebijakan publik pemerintah Indonesia adalah dengan membentuk dan memberlakukan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Hal penting yang perlu dipahami seiring dengan diberlakukannya

Undang-Undang tersebut adalah terbentuknya prinsip otonomi daerah diseluruh Indonesia. Dengan munculnya prinsip tersebut maka pemerintah pusat akan menyerahkan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur rumah tangganya sendiri termasuk pengelolaan keuangan pemerintah daerah yang bersumber dari pendapatan asli daerah (PAD), dana perimbangan maupun pendapatan daerah yang sah lainnya.

Kota Pekanbaru merupakan salah satu daerah yang berada di Provinsi Riau. Kota Pekanbaru berperan penting dalam kegiatan perekonomian serta pengadministrasian dari berbagai sektor untuk wilayah Provinsi Riau. Hal ini disebabkan Kota Pekanbaru merupakan Ibukota Provinsi Riau. Apabila dilihat tugas dan kewenangan dari Pemerintah Kota Pekanbaru berdasarkan prinsip otonomi daerah, maka Pemerintah Kota Pekanbaru harus siap untuk menangani semua masalah kependudukan dari segala sektor, baik dari sektor pendapatan warga, penataan lingkungan maupun tempat tinggal yang nyaman dan tentram bagi warga, serta penyediaan sarana dan prasarana di bidang pendidikan, kesehatan, ibadah, pariwisata dan fasilitas umum lainnya, mengingat Kota Pekanbaru juga merupakan salah satu kota tujuan bagi warga-warga pendatang yang memutuskan menetap di Kota Pekanbaru dengan berbagai latar belakang dan kepentingan.

Dalam menjalankan peran sebagai Ibukota Provinsi Riau, Kota Pekanbaru mengalami perkembangan yang cukup signifikan, sejalan dengan usaha Pemerintah Kota Pekanbaru melakukan pembangunan yang berkelanjutan dalam rangka menjalankan prinsip otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Pemerintahan Daerah. Lebih lanjut, terjadinya perkembangan serta pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru tersebut maka secara tidak langsung akan berdampak pada meningkatnya kebutuhan masyarakat di sektor transportasi.

Apabila dilihat dari sektor perekonomian maka hubungan transportasi dengan kegiatan ekonomi mempunyai ikatan yang erat dan hubungan keduanya bersifat saling mempengaruhi. (Kurniasih et al., 2022) Dengan kata lain, transportasi memiliki peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi. Selain itu, lalu lintas dan angkutan jalan umum sebagai anasir dari terwujudnya keamanan, kenyamanan, keselamatan, kelancaran serta ketertiban

penggunaan transportasi pada sebuah wilayah, harus diberi perhatian khusus, sehingga dapat terwujudnya pembangunan ekonomi dan penataan wilayah yang strategis bagi sebuah daerah (dalam hal ini Kota Pekanbaru). Kegiatan parkir yang merupakan elemen penting dari terwujudnya kelancaran, keselamatan dan ketertiban juga harus diperhatikan secara menyeluruh. Karena apabila kegiatan parkir tidak mendapat perhatian khusus akan berdampak pada tingginya tingkat kecelakaan, kemacetan serta kesemerawutan tata letak dan lingkungan kota.

Berdasarkan Pasal 1 Perda Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru mengatur bahwa yang dimaksud dengan parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.

Kemudian, oleh karena lalu lintas dan angkutan jalan umum merupakan hal yang urgent bagi pembangunan ekonomi maka Pemerintah Kota Pekanbaru mengeluarkan dan memberlakukan beberapa peraturan yang mengatur persoalan yang timbul saat menyelenggarakan dan mengelola lahan parkir dan kegiatan parkir. Beberapa Peraturan tersebut diantaranya adalah pertama, Peraturan Walikota Pekanbaru (Perwako) Nomor 41 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Pekanbaru No. 148 Tahun 2020 tentang Tarif Pelayanan Parkir, Kedua, Perda Nomor 14 Tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum, Ketiga, Perda Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Umum.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru merupakan institusi daerah yang bertanggungjawab untuk mengelola dan menyelenggarakan fasilitas parkir di Kota Pekanbaru. Sehingga Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru-lah yang bertugas dan diharapkan mampu untuk menyediakan lahan parkir umum yang dalam pelaksanaannya dapat ditugaskan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang terlebih dahulu telah melakukan kerjasama. Dan pihak yang ditugaskan ini dapat berupa orang perorangan maupun berbentuk badan. Kemudian pihak-pihak tersebutlah yang akan memilih juru parkir.

Dalam menyelenggarakan dan mengelola parkir, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru masih kurang optimal dalam melaksanakan tugasnya. Hal ini dibuktikan dengan adanya keluhan dari masyarakat Kota

Pekanbaru terkait layanan parkir yang disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Setelah melakukan survei ke lapangan Penulis dapat mengidentifikasi beberapa keluhan masyarakat terpopuler, diantaranya yaitu, pertama, lokasi parkir yang tidak mumpuni (terlalu banyak menggunakan badan jalan umum) sehingga mengganggu arus lalu lintas transportasi lain yang tidak menggunakan parkir. Kedua, sebagian besar juru parkir yang bertugas di lahan parkir tertentu tidak memberikan kartu atau karcis parkir, namun mereka tetap mengharuskan masyarakat untuk membayar tarif parkir. Ketiga, di sebagian besar juru parkir yang berada dan bertugas pada wilayah parkir yang tersedia di Kota Pekanbaru, memungut tarif parkir dari masyarakat yang besarnya dua kali lipat dari yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru (dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru). Keempat, sebagian besar masyarakat Kota Pekanbaru masih belum mengetahui secara pasti terkait besaran tarif parkir terbaru yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru. Kelima, juru parkir yang bertugas tidak dapat menjamin keselamatan transportasi yang diparkir. .

Tidak optimalnya pengelolaan parkir ini seharusnya menjadi evaluasi yang serius bagi Pemerintah Kota Pekanbaru, hal ini disebabkan mengingat banyaknya masyarakat merasa dirugikan atas pelayanan parkir yang tidak mumpuni. Berdasarkan fenomena tersebut maka dalam tulisan ini Penulis ingin mengkaji terkait Evaluasi Pengelolaan Parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, khususnya pasca ditetapkannya Peraturan Walikota tentang Tarif Parkir yang baru.

2. KAJIAN PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

2.1. Parkir

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi parkir adalah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan. (Susanto, 2008) Secara umum definisi, perparkiran merupakan suatu usaha untuk melancarkan lalu lintas, untuk meningkatkan produktifitas sumber daya alam dan untuk produktifitas meningkatkan sumber daya manusia yang dimiliki Negara. (Sugianto, 2008) Lebih lanjut,

yang dimaksud dengan fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

Kemudian, fasilitas parkir dibedakan menjadi dua macam yaitu fasilitas parkir pada badan jalan (*on street parking*) dan fasilitas parkir diluar badan jalan (*off street parking*). Adapun yang dimaksud dengan *On Street Parking* adalah fasilitas parkir kendaraan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Sedangkan *Off Street Parking* adalah fasilitas untuk parkir kendaraan yang dibuat khusus (seperti taman parkir atau gedung parkir).

Berdasarkan pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir berdasarkan status parkir dapat dikelompokkan menjadi lima yaitu a) Parkir Umum b) Parkir Khusus c) Parkir Darurat d) Taman Parkir e) Gedung Parkir. (MZ, 2017)

2.2. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdiri pada tanggal 28 Oktober 1988 dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan sebagai instansi yang diberi wewenang untuk melaksanakan tugas dan fungsi guna memajukan perekonomian nasional sejalan dengan tujuan pembangunan nasional (khususnya masyarakat Kota Pekanbaru) baik di sektor perhubungan darat, laut maupun udara.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru awalnya bernama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Dinas LLAJ), namun diubah menjadi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru saat diberlakukannya Perda No. 7 Tahun 2001 yang merupakan peraturan turunan dari UU No. 22 Tahun 1999 dan PP No. 25 Tahun 2000 yang mengatur prinsip otonomi daerah. Kemudian setelah diberlakukannya Peraturan Walikota (Perwako) Pekanbaru No. 8 Tahun 2009 Kantor Dinas ini mengalami perubahan nama menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Pekanbaru.

Kemudian untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai lembaga yang berwenang mengatur dan mengelola sektor perhubungan darat, laut, maupun udara di Kota Pekanbaru, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki visi dan misi. Adapun visi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah “terwujudnya tingkat Kualitas Pelayanan dan

Penyediaan Jasa Transportasi, Pos dan Telekomunikasi yang lengkap, menyeluruh handal dan terjangkau”. Sedangkan misi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah : (1) meningkatkan dan memberdayakan SDM perhubungan yang berkualitas dan profesional; (2) memperbaiki, mempertahankan, meningkatkan aksesibilitas dan tingkat kualitas pelayanan perhubungan; (3) mengusahakan ketersediaan/kecukupan dan kehandalan prasarana, sarana, sistem jaringan transportasi; (4) Meningkatkan koordinasi pelayanan dan pengawasan operasional perhubungan.

Lebih lanjut, berdasarkan Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, maka terlihat bahwa dalam susunan organisasi, Dinas Perhubungan memiliki seorang Kepala Dinas, seorang Sekretaris, Kepala UPTD Perpajakan serta Kepala Sub Bagian Tata Usaha UPTD Parkir.

Kepala Dinas Perhubungan memiliki tugas membantu Walikota dalam menjalankan urusan pemerintahan di sektor perhubungan. Lebih lanjut, dalam menjalankan tugas dan fungsinya Kepala Dinas struktur organisasi yang dipimpinnnya menjadi beberapa bidang, yaitu Bidang Angkutan (terdiri dari Seksi Angkutan Orang, Seksi Angkutan Barang, Terminal dan Perairan serta Seksi Bimbingan dan Penyuluhan Angkutan), Bidang Manajemen (terdiri dari Seksi Manajemen dan Kebutuhan Lalu Lintas Jalan dan Perairan, Seksi Rekayasa dan Fasilitas Lalu Lintas Jalan dan Perairan, serta Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan) dan Bidang Keselamatan (terdiri dari Seksi Teknik Sarana dan Prasarana Jalan, Seksi Penerangan Jalan serta Seksi Teknis Keselamatan Jalan dan Perairan)

Sedangkan Sekretaris memiliki wewenang untuk membuat perencanaan, penyusunan, perumusan dan pelaksanaan program kerja Sekretariat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Selain itu, dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Sekretaris dibantu oleh sub bagian umum dan sub bagian keuangan di Dinas Perhubungan.

Selain itu, pada susunan organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga terdapat Unit Pelaksana Teknis (UPT) dan Kelompok Jabatan Fungsional.

Kemudian dalam Standar Operasional Prosedur saat mengelola retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, terdapat beberapa pihak yang bertugas yaitu Koordinator Parkir, Juru Parkir dan Juru Pungut. Selain itu, Pemerintah Kota Pekanbaru mengeluarkan dan memberlakukan beberapa peraturan yang mengatur persoalan yang timbul saat menyelenggarakan dan mengelola lahan parkir dan kegiatan parkir. Beberapa Peraturan tersebut diantaranya adalah pertama, Peraturan Walikota Pekanbaru (Perwako) Nomor 41 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Pekanbaru No. 148 Tahun 2020 tentang Tarif Pelayanan Parkir, Kedua, Perda Nomor 14 Tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum, Ketiga, Perda Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Umum.

2.3. Kebijakan

Kebijakan merupakan rencana suatu organisasi dengan mengarahkan pikiran dan pemahaman dalam membuat suatu keputusan dengan harapan dapat memajukan organisasi yang dijalankan. Kebijakan tidak selalu berupa sebuah pernyataan saja namun juga dapat berupa sebuah tindakan (baik untuk melakukan sesuatu maupun tidak melakukan sesuatu). (Priatna, 2008).

Dye (Maulana & Nugroho, 2019) menginterpretasikan dua hal penting terkait kebijakan, hal-hal tersebut adalah : pertama, yang berwenang menetapkan dan memberlakukan sebuah kebijakan hanyalah badan pemerintah (tergantung dengan tugas dan fungsinya masing-masing). Kedua, pemerintah sebagai lembaga yang berwenang, dapat memilih untuk melakukan kebijakan terkait maupun untuk tidak melakukan kebijakan terkait. Dengan kata lain, apabila pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu maka pilihan tersebut itu juga termasuk menjalankan sebuah kebijakan.

2.4. Kebijakan Publik

Pada hakikatnya kebijakan publik terdiri dua frase yaitu “kebijakan” dan “publik”. Dalam KBBI asal frase kebijakan adalah “bijak” yang memiliki makna kumpulan konsep serta dasar rencana dalam melaksanakan suatu pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak”.

Sedangkan frase “publik” memiliki makna orang banyak. (Puspita et al., 2023)

Menurut A. Hugerbert, Kebijakan Publik merupakan unsur terpenting dari politik yang berguna untuk mencapai suatu tujuan dan dalam waktu tertentu. Lebih lanjut kebijakan publik juga merupakan hubungan antar organ-organ pemerintah dengan lingkungannya. (Mutawalli et al., 2022)

Suatu kebijakan publik memiliki hubungan yang erat dengan pihak pemerintah (sebagai pembuat kebijakan) dan pihak masyarakat (pihak yang berkepentingan terhadap kebijakan tersebut). (Mustari, 2015)

Islamy berpendapat bahwa (Herdiana, 2018) kebijakan memiliki beberapa komponen penting, komponen-komponen tersebut ialah : (1) bentuk awal dari kebijakan publik itu berupa penetapan seluruh aksi pemerintah (2) kebijakan publik bukan hanya dinyatakan saja melainkan juga wajib diimplementasikan dalam bentuk nyata (3) Seluruh tindakan yang akan dilakukan maupun tidak dilakukan dalam memvisualisasikan kebijakan publik, harus dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu (4) pada dasarnya kebijakan publik muncul dengan tujuan memenuhi berbagai kepentingan masyarakat, tanpa terkecuali.

Berdasarkan Teori George Edward III, (Nur & Guntur, 2019) untuk mengetahui dan mempengaruhi keberhasilan maupun kegagalan pemerintah dalam mengimplementasikan suatu kebijakan publik, terdapat beberapa faktor penting yang harus diperhatikan, faktor-faktor tersebut ialah komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi.

2.5. Manajemen Publik

Manajemen Publik ialah pengelolaan berbagai sektor publik yang dilakukan oleh institusi publik. Pengelolaan tersebut dapat berupa seluruh hal yang berkaitan dengan perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, strategi hingga evaluasi penggunaan anggaran, penyediaan sarana dan prasarana, teknologi, sumber daya manusia serta sumber daya lainnya (yang telah dipilih dan diarahkan) guna mencapai suatu tujuan tertentu (Satibi, 2012). Dengan kata lain, Manajemen Publik selalu dihubungkan dengan manajemen instansi pemerintah dalam merencanakan, mengorganisir dan mengontrol jalannya pergerakan instansi pemerintah dalam hal

Sumber Daya Manusia, Informasi, Keuangan maupun Politik. (Safroni, 2012)

2.6. Evaluasi

Secara umum istilah evaluasi memiliki makna “segala sesuatu yang berhubungan pada beberapa skala nilai terhadap *output* sebuah program kebijakan”. Dengan kata lain, evaluasi mencakup keseluruhan proses penarikan kesimpulan, pengidentifikasian kritik dan klarifikasi serta langkah penyesuaian dan perumusan masalah teraktual yang akan dijadikan pedoman bagi pembentukan dan penerapan kebijakan untuk masa selanjutnya. (Dunn et al., 2003)

Evaluasi memiliki beberapa kriteria untuk menilai *output* suatu kebijakan yaitu: (Fattah, 2013) **Pertama, Efektivitas (*effectiveness*)**. Penilaian terkait efektivitas diperlukan untuk mengetahui apakah suatu kebijakan dapat mencapai hasil atau tujuan yang ditetapkan dan diinginkan. **Kedua, Efisiensi (*eficiency*)**. Penilaian terkait efisiensi kebijakan ini dilihat berdasarkan jumlah perhitungan biaya per unit produksi atau layanan yang diperlukan untuk menghasilkan efektivitas tertentu. **Ketiga, Kecukupan (*adequacy*)**. Penilaian terkait kecukupan kebijakan dilihat berdasarkan seberapa jauh tingkat efektivitas dapat memenuhi kebutuhan publik dan seberapa mungkin kebijakan tersebut dapat menimbulkan masalah-masalah baru atau dapat menekan permasalahan yang akan muncul ketika kebijakan terkait diimplementasikan dalam kehidupan nyata. **Keempat, Pemerataan/kesamaan (*euity*)**, kriteria penilaian ini memiliki hubungan yang erat dengan rasionalitas legal dan sosial masyarakat serta berorientasi pada apakah telah didistribusikannya kebijakan ke seluruh sektor masyarakat secara adil. **Kelima, Responsivitas (*responsiveness*)**, merupakan kriteria yang sangat penting. Hal ini disebabkan penilaian terhadap responsivitas suatu kebijakan akan dapat ditentukan dengan kriteria ini. Peran kriteria responsivitas ini adalah untuk menentukan apakah kriteria lainnya (yang telah dipaparkan sebelumnya) dapat dianggap berhasil atau gagal. Karena kriteria responsivitas ini selalu berhubungan erat dengan penilaian sejauh apa suatu kebijakan dapat memuaskan segala kebutuhan, nilai-nilai maupun berbagai kepentingan masyarakat terkait. Dan terakhir adalah kriteria **ketepatan**

(*appropriateness*) yang erat hubungannya dengan *rasionalitas substantive* suatu kebijakan. Hal ini disebabkan karena untuk menjawab pertanyaan terkait tepat atau tidak tepatnya suatu kebijakan bukan berkaitan dengan pendapat individu saja namun merupakan pendapat dua atau lebih kelompok masyarakat terkait secara bersama-sama. Kriteria ketepatan selalu merujuk pada nilai atau harga dari tujuan kebijakan terkait.

2.7. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan merupakan suatu kegiatan fungsional. Dengan kata lain, evaluasi kebijakan ialah kegiatan yang berhubungan dengan estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak. Lebih lanjut, evaluasi suatu kebijakan akan dilihat dari seluruh proses awal pembentukan kebijakan terkait hingga setelah kebijakan terkait diimplementasikan dalam kehidupan masyarakat. (Winarno, 2014)

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa : a) Data Primer, yang didapat secara langsung dari sumbernya melalui wawancara dan observasi dengan pihak yang menjadi objek penelitian. b) Data Sekunder ; dokumen Renstra Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Peraturan Wali Kota (Perwako) Pekanbaru No. 41 tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Wali Kota Pekanbaru No.148 tahun 2020 tentang Tarif Layanan Parkir, Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2016 tentang Retribusi Parkir Ditepi Jalan Umum, serta data pendukung lainnya berupa buku, jurnal, skripsi, serta data lainnya. Fokus kajian dalam penelitian ini adalah pengelolaan parkir di Kota Pekanbaru, dengan cara menggambarkan kondisi perparkiran di Kota Pekanbaru.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebelum memaparkan evaluasi pelaksanaan pengelolaan perparkiran oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Penulis ingin memaparkan Identitas Responden dalam penelitian ini yaitu Masyarakat Kota Pekanbaru dan Juru Parkir. Penulis telah mengidentifikasi Identitas Responden berdasarkan Jenis Kelamin, Usia dan Jenjang Pendidikan para

responden. Apabila identitas Responden tersebut di paparkan dalam bentuk tabel hasilnya adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
Identitas Responden Menurut
Jenis Kelamin Juru Parkir

| No. | Identitas Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|---------------------|--------|----------------|
| 1 | Laki-Laki | 31 | 100 % |
| 2 | Perempuan | 0 | 0 % |
| Total | | 31 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat diidentifikasi bahwa apabila identitas responden dilihat berdasarkan jenis kelamin Juru Parkir maka Juru Parkir yang berjenis kelamin perempuan tidak ditemukan (atau dengan persentase 0%). Sehingga dapat disimpulkan seluruh responden juru parkir dalam penelitian ini adalah juru parkir yang berjenis kelamin laki-laki yang berjumlah total 31 orang (dengan persentase sebanyak 100%).

Tabel 1.2
Identitas Responden Menurut
Jenis Kelamin Masyarakat yang
Menggunakan Jasa Parkir

| No. | Identitas Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|---------------------|--------|----------------|
| 1 | Laki-Laki | 28 | 56 % |
| 2 | Perempuan | 22 | 44 % |
| Total | | 50 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Kemudian, apabila melihat Tabel 1.2, merupakan tabel yang menjelaskan identitas responden masyarakat yang menggunakan jasa parkir berdasarkan jenis kelamin, maka dapat diidentifikasi bahwa responden masyarakat berjenis kelamin laki-laki lebih banyak menggunakan jasa parkir yaitu berjumlah 28 orang atau sekitar 56% dari total responden. Sedangkan responden masyarakat berjenis kelamin perempuan lebih sedikit menggunakan jasa parkir dibandingkan dengan reponden masyarakat yang berjenis kelamin laki-laki yaitu hanya berjumlah 22 orang atau sekitar 44% dari total responden masyarakat dalam penelitian ini.

Tabel 1.3
Identitas Responden Menurut Usia
Juru Parkir

| No | Klasifikasi Usia Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|----------------------------|--------|----------------|
| 1 | 20-30 Tahun | 9 | 29 % |
| 2 | 31-40 Tahun | 16 | 53 % |
| 3 | 41-50 Tahun | 6 | 19 % |
| 4 | >50 Tahun | 0 | 0 % |
| Total | | 31 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Berdasarkan tabel tersebut dapat dilihat bahwa juru parkir yang berusia 31-40 Tahun merupakan rentang usia juru parkir terbanyak apabila dibandingkan dengan rentang usia yang lain. Lebih lanjut, persentase Juru Parkir yang berada di rentang usia 31-40 Tahun tersebut adalah sebanyak 53% atau berjumlah 16 orang dari total responden juru parkir pada penelitian ini. Sedangkan yang menempati posisi kedua terbanyak ialah juru parkir yang berusia sekitar 20-30 Tahun, yaitu dengan jumlah 9 orang (atau dengan jumlah persentase 29%).

Tabel 1.4
Identitas Responden Menurut Usia
Masyarakat yang Menggunakan
Jasa Parkir

| No | Klasifikasi Usia Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|----------------------------|--------|----------------|
| 1 | 15-20 Tahun | 8 | 16 % |
| 2 | 21-25 Tahun | 9 | 18 % |
| 3 | 26-30 Tahun | 12 | 24 % |
| 4 | 31-35 Tahun | 11 | 22 % |
| 4 | 36-40 Tahun | 10 | 20 % |
| 5 | >40 Tahun | 0 | 0 % |
| Total | | 50 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Dari tabel diatas dapat diidentifikasi bahwa usia 26-30 Tahun ialah usia masyarakat yang paling banyak menggunakan jasa parkir yaitu terdapat 12 orang atau setara dengan persentase 24% dari total responden masyarakat. Sedangkan yang menduduki posisi kedua terbanyak adalah masyarakat yang memiliki usia dalam rentang 31-35 Tahun dengan persentase 22% atau sebanyak 11 orang dari total 50 orang responden masyarakat.

Tabel 1.5
Identitas Responden Menurut Jenjang
Pendidikan Juru Parkir

| No. | Identitas Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-----|---------------------|--------|----------------|
| 1 | SD | 0 | 0 % |
| 2 | SMP | 8 | 25 % |

| | | | |
|-------|----------------|----|-------|
| 3 | SMA/SMK /MA | 23 | 74 % |
| Total | | 31 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Tabel 1.5 merupakan hasil identifikasi penulis terkait identitas responden juru parkir apabila dilihat berdasarkan jenjang pendidikannya. Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa tidak ada (atau dengan persentase 0%) juru parkir yang memiliki jenjang pendidikan lulusan Sekolah Dasar (SD). Namun, apabila dilihat jenjang pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP), maka jumlah para juru parkir yang menjadi responden penelitian ini hanya terdapat 8 orang (atau sekitar 25 %) dari total responden. Lebih lanjut, dari tabel 1.5 tersebut juga dapat diidentifikasi bahwa jenjang pendidikan terbanyak yang dimiliki oleh para juru parkir (responden dalam penelitian ini) adalah lulusan SMA/se-derajat yaitu berjumlah 74% dari total responden (atau sebanyak 23 orang).

Tabel 1.6
Identitas Responden Menurut Jenjang Pendidikan Masyarakat yang Menggunakan Jasa Parkir

| No | Identitas Responden | Jumlah | Persentase (%) |
|-------|---------------------|--------|----------------|
| 1 | SD | 0 | 0 % |
| 2 | SMP | 16 | 32 % |
| 3 | SMA/SMK/MA | 22 | 44 % |
| 4 | Diploma I/II/III | 8 | 16 % |
| 5 | Sarjana S1/S2 | 4 | 8 % |
| Total | | 50 | 100 % |

Sumber : Data Lapangan Setelah Diolah

Apabila dilihat dari tabel diatas, maka dapat diidentifikasi bahwa masyarakat dengan jenjang pendidikan terbanyak yang menggunakan jasa parkir adalah lulusan SMA/se-derajat yaitu sebanyak 22 orang (atau dengan jumlah persentase 44%). Lebih lanjut, pada tabel tersebut juga dapat diidentifikasi peringkat kedua terbanyak yang menggunakan jasa parkir, yaitu jatuh kepada masyarakat yang memiliki jenjang pendidikan lulusan Sekolah Menengah Pertama (SMP) dengan persentase 32% atau sebanyak 16 orang dari total responden masyarakat.

Pelaksanaan pengelolaan perparkiran di Kota Pekanbaru yang baik dan teratur

merupakan salah satu kewajiban bagi pemerintah (dalam hal ini ialah Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru). Untuk memaparkan Evaluasi Manajemen Pengelolaan Parkir Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Penulis menggunakan 5 (lima) indikator, yaitu, Efektivitas (*effectiveness*), Efisiensi (*efisiency*), Kecukupan (*adequacy*), Responsivitas (*responsiveness*), Ketepatan (*appropriateness*).

4.1. Efektivitas (*effectiveness*)

Untuk mengetahui efektivitas pengelolaan parkir, Penulis menetapkan ada dua hal penting yang harus diperhatikan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu pertama, besarnya target yang tercapai dari sektor retribusi parkir, dan hal kedua adalah peran, partisipasi serta kesadaran masyarakat dalam menyelenggarakan kebijakan pemerintah khususnya dalam hal pemungutan dan pembayaran retribusi (tarif) parkir.

Salah satu kebijakan Pemerintah Kota Pekanbaru untuk mengatur terkait retribusi parkir di Jalan Umum ialah dikeluarkan dan diberlakukannya Perda No. 14 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir di Jalan Umum. Lebih lanjut, salah satu kebijakan Pemko Pekanbaru dalam peraturan tersebut adalah tentang target retribusi sektor parkir. Pada peraturan tersebut diatur bahwa target retribusi disesuaikan dengan pendapatan perhari. Dengan kata lain, apabila target yang diinginkan tercapai, maka kebijakan tersebut dapat dikatakan telah berjalan dengan efektif.

Kemudian selain Perda No. 14 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir di Jalan Umum, ternyata pada bulan September 2022 terdapat kebijakan baru terkait besaran tarif parkir. Kebijakan terbaru mengenai tarif parkir di Kota Pekanbaru tersebut dituangkan dalam Peraturan Walikota (Perwako) Pekanbaru No. 41 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Pekanbaru No. 148 Tahun 2020 tentang Tarif Pelayanan Parkir. Pada aturan tersebut terdapat kebijakan jumlah besaran tarif parkir mengalami peningkatan, yang awalnya untuk pemilik kendaraan roda dua dikenakan tarif parkir sebesar Rp.1.000,- menjadi Rp. 2.000,-. Sedangkan tarif parkir bagi pemilik kendaraan roda empat dikenakan biaya parkir sebesar Rp. 3.000, . Dengan adanya kebijakan peningkatan tarif parkir tersebut, menyebabkan

kenaikan target harian di sektor parkir, yaitu yang awalnya sebesar Rp. 23 Juta menjadi Rp. 30 Juta.

Ketika melakukan survei dilapangan, Penulis mendapatkan data dari responden (juru parkir), bahwa pendapatan yang responden (juru parkir) setorkan setiap harinya memiliki jumlah yang bervariasi atau tidak tetap. Hal ini terjadi karena berbagai faktor seperti, sepi toko atau pusat perbelanjaan, hujan lebat, pandemi covid-19, dan kurangnya kesadaran masyarakat untuk membayar tarif parkir. Dan disisi lain, dari pihak responden (masyarakat yang menggunakan jasa parkir) sebagian besar mereka menyatakan bahwa mereka kurang mengetahui adanya perubahan tarif parkir terbaru yang menjadi kebijakan pemerintah Kota Pekanbaru (dalam hal ini Dinas Perhubungan). Sehingga, sebagian besar responden masyarakat ini membayar tarif parkir sesuai dengan besaran yang selama ini mereka ketahui atau malah tidak membayar sama sekali.

Lebih lanjut, berdasarkan data yang Penulis dapatkan di (Pemko, 2023) menyatakan, target tahunan yang di tetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru pada Tahun 2022, telah tercapai. Hal ini dapat dibuktikan dengan meningkatnya PAD Kota Pekanbaru yang berasal dari sektor perparkiran, semula sebesar Rp. 8,7 Miliar menjadi Rp. 9,7 Miliar (per Desember 2022).

Sehingga, apabila dilihat berdasarkan indikator efektivitas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir maka menurut Penulis, usaha Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum efektif karena walaupun target tahunan retribusi parkir telah tercapai, namun peran, partisipasi serta kesadaran masyarakat dalam menyelenggarakan kebijakan pemerintah khususnya dalam hal pemungutan dan pembayaran retribusi (tarif) parkir, belum tercapai sebagaimana mestinya.

4.2. Efisiensi (*efisiency*)

Untuk mengetahui efisiensi pengelolaan parkir, menurut Penulis terdapat dua hal penting yang harus diperhatikan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pertama, titik penempatan juru parkir saat menjalankan tugas dan kedua, tersedianya sarana prasarana (berupa lahan parkir yang memadai serta lengkapnya atribut parkir).

Ketika Penulis mengamati lahan parkir yang disediakan atau digunakan masyarakat kota ternyata masyarakat menggunakan lahan parkir *illegal* (dengan menggunakan lahan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dan beralih fungsi menjadi lahan parkir *illegal*), yang tentunya menyebabkan kemacetan serta merusak keindahan kota.

Pada saat Penulis mengamati titik penempatan juru parkir dilapangan, Penulis juga temukan penempatan juru parkir tidak sesuai dengan kebutuhan, sebagai contoh, adanya juru parkir yang bertugas di warung-warung kecil tepi jalan, sedangkan warung-warung kecil tersebut merupakan usaha pribadi masyarakat.

Selain itu, dalam mematuhi dan memahami berbagai kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru (baik yang berupa Peraturan Daerah maupun Peraturan Walikota) terkait perparkiran oleh juru parkir, maka hasil yang didapatkan Penulis setelah mengidentifikasi identitas responden (juru parkir), berdasarkan jenjang pendidikannya ialah rendahnya kualitas juru parkir begitu pula pengetahuannya (karena sebagian besar juru parkir berpendidikan hingga bangku SMA/se-derajat). Rendahnya kualitas juru parkir serta pengetahuan juru parkir dalam memahami dan mematuhi kebijakan Pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru) ini dapat dibuktikan dengan adanya sebagian besar juru parkir hanya melakukan penarikan tarif parkir kepada masyarakat tanpa menjalankan dan mematuhi segala prosedur perparkiran yang telah ditetapkan, seperti tidak adanya pemberian kartu karcis kepada masyarakat yang menggunakan jasa parkir. Namun tetap meminta pungutan tarif parkir.

Kemudian, berdasarkan seluruh kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tentang Perparkiran tersebut juga mengatur bahwa juru parkir dalam menjalankan tugasnya wajib untuk mengenakan atribut parkir (yang merupakan sarana pada sektor perparkiran), seperti rompi, peluit, topi, payung serta karcis parkir. Namun, ketika Penulis amati dilapangan, yang mematuhi aturan tersebut hanya sebagian kecil. Dengan kata lain, masih banyak juru parkir tidak memiliki serta mematuhi seluruh aturan tersebut.

Hal ini dibuktikan pada keterangan sebagian besar responden (masyarakat yang menggunakan jasa parkir) di beberapa tempat

mengaku para juru parkir yang bertugas hanya terlihat ketika mereka hendak meninggalkan lahan parkir dan langsung menagih tarif parkir, sementara juru parkir tersebut tidak memberikan karcis parkir dan tidak menggunakan atribut parkir. Sehingga seringkali masyarakat enggan untuk membayar tarif parkir, yang seharusnya merupakan kewajiban masyarakat dalam menjalankan perannya sebagai pihak yang wajib membayar retribusi parkir. Dengan kata lain, apabila dikaitkan dengan indikator efisiensi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir maka menurut Penulis, usaha Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum dapat dikatakan efisien karena titik penempatan juru parkir saat menjalankan tugas belum diatur sesuai dengan kebutuhan masyarakat serta sarana prasarana juru parkir belum memadai sebagaimana mestinya.

4.3. Kecukupan (*adequacy*)

Suatu kebijakan dapat dikatakan “cukup” apabila kebijakan tersebut telah mencapai tingkat efektivitas dan efisien yang lebih baik. Dengan kata lain, kebijakan dapat dikatakan “cukup” apabila kebijakan tersebut dapat mengatasi problematika yang ada. Lebih lanjut, suatu kebijakan dapat dikatakan telah memenuhi indikator kecukupan apabila kebijakan yang dikeluarkan dan diberlakukan tersebut dapat melihat dan mengatasi hal-hal yang dianggap akan dapat menimbulkan permasalahan lain dikemudian hari.

Salah satu cara yang dapat dilakukan oleh Pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru) agar kebijakan penetapan tarif parkir terbaru mencapai indikator kecukupan, yaitu dengan cara melakukan sosialisasi kepada masyarakat.

Sosialisasi tersebut perlu dilakukan karena terdapat perbedaan terkait besaran tarif parkir antara yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2016 tentang Retribusi Parkir di Jalan Umum dengan yang diatur dalam Peraturan Walikota (Perwako) Pekanbaru No. 41 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Pekanbaru No. 148 Tahun 2020 tentang Tarif Pelayanan Parkir.

Adapun pada Peraturan Daerah diatur besaran tarif parkir bagi pemilik kendaraan roda 2 (dua) adalah sebesar Rp.1.000,- dan kendaraan roda 4 (empat) ialah sebesar

Rp.2.000,-. Sedangkan pada Peraturan Walikota tarif parkir yang dibebankan bagi pemilik kendaraan roda 2 (dua) dikenakan tarif parkir sebesar Rp.1.000,-. Sedangkan tarif parkir bagi pemilik kendaraan roda 4 (empat) dikenakan biaya parkir sebesar Rp.3.000,-.

Diketahui dari (Pemko, 2023) bahwa Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru (Yuliarso) memberikan informasi bahwa pihaknya telah melakukan sosialisasi terkait kebijakan peningkatan tarif parkir sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Walikota sejak bulan Juli hingga bulan Agustus 2022. Sosialisasi dilakukan ke seluruh pihak yang berkepentingan secara langsung (seperti, kepada anggota DPRD, stakeholders terkait, instansi terkait, pendampingan di pihak aparat hukum, tim yustisi, tim konsultan kajian, tim pendampingan dari datun, kejari, polresta, dan bahkan akademisi) serta kepada para pihak yang berkepentingan secara tidak langsung (masyarakat luas).

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa Pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengaku bahwa mereka telah melakukan sosialisasi sebagaimana mestinya. Namun, apabila pelaksanaan sosialisasi ini dilihat berdasarkan persepsi masyarakat, maka Pemerintah (Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru) belum melakukan sosialisasi secara menyeluruh.

Hal ini dibuktikan dengan pada keterangan sebagian besar responden (masyarakat yang menggunakan jasa parkir) masih belum mengetahui adanya kenaikan parkir dan lokasi mana saja yang dikenakan kenaikan tarif parkir tersebut. Sehingga dengan adanya perbedaan persepsi ini maka dapat identifikasi bahwa sosialisasi yang dilakukan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum dilakukan secara maksimal dan menyeluruh.

4.4. Responsivitas (*responsiveness*)

Indikator Responsivitas diperlukan untuk dapat mengevaluasi kepuasan masyarakat terhadap suatu kebijakan pemerintah. Sehingga untuk mengetahui terpenuhi atau tidaknya indikator Responsivitas ini oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir, menurut Penulis terdapat dua hal penting yang harus diperhatikan, pertama, terciptanya komunikasi yang baik antara Pemerintah dengan

masyarakat pengguna jasa parkir dan kedua, melakukan pengawasan sehingga juru parkir dan masyarakat pengguna jasa parkir memiliki kesadaran untuk mematuhi dan melaksanakan kebijakan terkait.

Menurut Penulis indikator Responsivitas belum terlaksana dan tercapai secara menyeluruh oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir. Salah satu faktor yang menyebabkan hal ini adalah karena kurang terbukanya pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, khususnya Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran kepada masyarakat menyebabkan masyarakat tidak peduli dengan berbagai kebijakan yang telah dibuat. Selain itu, menurut Penulis, pihak UPT Perparkiran juga kurang dapat membangun komunikasi (mengenai tata cara ataupun kegunaan utama dilakukannya pemungutan atau penarikan tarif parkir kepada masyarakat yang menggunakan jasa parkir), dengan pihak juru parkir yang notabene mempunyai tingkat pengetahuan lebih rendah, sehingga juru parkir kurang mengetahui tata cara yang benar saat mereka menjalankan tugasnya.

Kemudian menurut Penulis sebelum pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, terkhusus Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran menetapkan suatu kebijakan, ada baiknya memberikan pelatihan terlebih dahulu kepada juru parkir, sehingga kinerja juru parkir juga semakin meningkat kearah yang lebih baik.

Faktor lainnya yang menjadi penyebab tidak terpenuhinya indikator Responsivitas secara menyeluruh oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir adalah karena kurangnya pengawasan yang dilakukan pihak Dinas Perhubungan dalam mengawasi implementasi aturan layanan parkir yang aman dan nyaman bagi masyarakat yang menggunakan jasa parkir. Sehingga masih ada saja pihak juru parkir yang tidak melaksanakan tugasnya sepenuh hati dan sesuai kebijakan yang dikeluarkan serta diberlakukan oleh Pemerintah. Dengan kata lain menurut Penulis indikator responsivitas akan terpenuhi secara menyeluruh apabila pemerintah selalu melakukan komunikasi kepada masyarakat dan pengawasan terhadap juru parkir dalam rangka mengelola parkir yang aman dan nyaman bagi masyarakat luas.

4.5. Ketepatan (*appropriateness*)

Apabila evaluasi pengelolaan parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dilihat melalui indikator ketepatan, kebijakan peningkatan tarif parkir untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah di sektor parkir maka kebijakan tersebut sudah tepat. Hal ini dibuktikan dengan adanya peningkatan PAD Kota Pekanbaru yang berasal dari sektor parkir yaitu semula sebesar Rp. 8,7 Miliar menjadi Rp.9,7 Miliar (per Desember 2022). Dengan kata lain, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir, sudah tepat mengeluarkan kebijakan menaikkan tarif parkir yang dibebankan kepada masyarakat pengguna jasa parkir.

5. KESIMPULAN

Evaluasi pengelolaan parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum terlaksana dengan sebagaimana mestinya. Hal ini terjadi karena kurangnya perhatian Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap dua faktor penting (seperti, faktor komunikasi dan faktor pengawasan). Sebenarnya kedua faktor tersebut telah menjadi fokus perhatian Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengelola parkir namun secara praktek, kedua faktor tersebut masih belum dilakukan secara maksimal oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Hal ini dibuktikan dengan adanya perbedaan persepsi antara masyarakat dengan pemerintah terkait sosialisasi kebijakan terbaru (khususnya mengenai kenaikan besaran tarif parkir). Sehingga menurut Penulis Pemerintah Kota Pekanbaru (dalam hal ini Dinas Perhubungan) harus dapat mengukur kinerja pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam hal ketepatan waktu, pengetahuan IPTEK yang mumpuni, lebih aktif dalam menginformasikan kebijakan terbaru kepada masyarakat luas (khususnya terkait perparkiran) yang telah diberlakukan serta sekaligus Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru harus mengawasi dengan ketat pengimplementasian kebijakan terbaru tersebut sehingga dapat menciptakan keadaan parkir yang aman, nyaman dan sehat di lingkungan Lalu Lintas Kota Pekanbaru.

6. REFERENSI

- Andry, H. (2020). *Perilaku dan Etika Administrasi Publik*. Marpoyan Tujuh Publishing.
- Dunn, W. N., Darwin, M., & Wibawa, S. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan*

- Publik (Ekonomi dan Bisnis)*. Gadjah Mada University Press.
- Fattah, N. (2013). *Analisis Kebijakan Pendidikan*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Herdiana, D. (2018). Sosialisasi Kebijakan Publik : Pengertian dan Konsep Dasar. *Jurnal Ilmiah Wawasan Insan Akademik*, 1(3).
- Iskandar, J. (2012). *Kapita Selekta Teori Administrasi Negara*. Puspaga.
- Kurniasih, E., Prasja, T. R., & Milandry, A. D. (2022). Perlindungan Konsumen Dalam Hal Pelaksanaan Tanggung Jawab Pengusaha Travel Tanpa Izin Operasional. *Jurnal Analisis Hukum*, 5(2).
- Maulana, D., & Nugroho, A. (2019). *Kebijakan Publik (Cara Mudah Memahami Kebijakan Publik)*. CV. AA. Rizky.
- Mustari, N. (2015). *PEMAHAMAN KEBIJAKAN PUBLIK : Formulasi, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik*. Leutikaprio.
- Mutawalli, M., Ludiana, T., & Ichsan, M. N. (2022). Analisis Kebijakan Pemerintah Dalam Penanganan Wabah Covid-19 Sebagai Kebijakan Darurat Menurut Hukum Tata Negara Darurat. *Jurnal Ilmiah Living Law*, 14(2).
- MZ, L. (2017). Analisis Kebutuhan dan Penataan Ruang Parkir di Kampus Universitas Baturaja. *Jurnal Teknik*, 2(3).
- Nur, A. C., & Guntur, M. (2019). *Analisis Kebijakan Publik*. Universitas Negeri Makassar.
- Pemko, B. (2023). Tahun ini Target PAD Parkir Tepi Jalan Umum Naik Jadi Rp.16 Miliar. *Pekanbaru.Go.Id*.
<https://www.pekanbaru.go.id/p/news/tahun-ini-target-pad-parkir-tepi-jalan-umum-naik-jadi-rp16-miliar>
- Priatna, A. (2008). *Analisis Implementasi Kebijakan Kesejahteraan Dosen pada Universitas Pendidikan Indonesia*. Pascasarjana Universitas Negeri Jakarta.
- Puspita, K. A., Rachmawati, I., & Sampurna, H. (2023). Pengaruh Implementasi Kebijakan Pengelolaan Sampah Terhadap Partisipasi Masyarakat di Kota Sukabumi. *Kebijakan : Jurnal Ilmu Administrasi*, 14(1).
- Ramdhani, A., & Ramdhani, M. A. (2017). Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik. *Jurnal Publik*, 11(1).
- Safroni, M. L. (2012). *Manajemen dan Reformasi Pelayanan Publik dalam Konteks Birokrasi Indonesia (Teori, Kebijakan dan Implementasi)*. Aditya Media Publishing.
- Satibi, I. (2012). *Manajemen Publik Dalam Perspektif Teoritik dan Empirik*. Universitas Pasundan Press.
- Sugianto. (2008). *Pajak dan Retribusi Daerah (Pengelolaan Pemerintah Daerah Dalam Aspek Keuangan, Pajak dan Retribusi Daerah)*. PT. Gramedia Widiasarana.
- Susanto, H. (2008). *Hak-Hak Konsumen Jika Dirugikan*. Visimedia.
- Wahyudi, A. (2016). Implementasi Rencana Strategis Badan Pemberdayaan Masyarakat dan Desa dalam Upaya Pengembangan Badan Usaha Milik Desa di Kabupaten Kotawaringin Barat. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)*, 2(2).
<https://doi.org/https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2016.002.02.1>
- Winarno, B. (2014). *Kebijakan Publik : Teori, Proses dan Studi Kasus* (T. Admojo (ed.); Revisi). CAPS.
- Zulkifli, & Yogia, M. A. (2014). *Fungsi-Fungsi Manajemen*. Marpoyan Tujuh Publishing.