

BAB I

PENDAHULUAN

I.I. Latar Belakang Masalah

Pembangunan Indonesia dari segala sektor mendorong penduduknya untuk memiliki tingkat mobilitas tinggi. Mobilitas tinggi dilihat sebagai usaha untuk menunjang percepatan pembangunan mulai dari perorangan hingga tingkatan industri. Peran alat transportasi sangat dibutuhkan untuk bisa mempercepat jalannya mobilitas tinggi dimana transportasi bisa disediakan oleh pemerintah dan juga bisa dimiliki secara pribadi.

Penggunaan alat transportasi telah menjadi suatu kewajiban untuk bisa melakukan mobilitas secara cepat dari satu tempat ke tempat yang lain. Alat transportasi pribadi, alat transportasi massal, hingga alat transportasi untuk kebutuhan industri telah mewarnai jalan-jalan di negeri ini karena tuntutan menunjang mobilitas tinggi tersebut. Dengan melihat realitas yang ada alat transportasi telah menjadi kebutuhan mutlak saat ini.

Kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil, bus, dan truk menjadi moda transportasi favorit untuk kebutuhan transportasi darat. Kendaraan bermotor menjadi suatu hal yang sangat dibutuhkan untuk kebutuhan mobilitas pribadi hingga kebutuhan mobilitas untuk tujuan distribusi dari suatu industri. Penggunaan kendaraan bermotor pun mendorong sektor industri untuk penggunaan alat angkut barang dalam jumlah besar agar bisa mempercepat proses distribusi yang dalam

hal ini adalah mobilitas barang dari satu tempat ketempat lain. Penggunaan kendaraan bermotor secara pribadi biasanya menggunakan moda transportasi seperti sepeda motor dan mobil dimana kapasitas penumpangnya pun terbatas 2 orang untuk sepeda motor dan 8 orang untuk mobil. Sedangkan moda transportasi truk menjadi moda transportasi favorit untuk kebutuhan mobilitas industri karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar.

Melihat pentingnya penggunaan kendaraan bermotor maka kebutuhan akan kepemilikan kendaraan bermotor pun menjadi tinggi. Dengan kebutuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang semakin tinggi akan jumlah kendaraan bermotor juga semakin tinggi. Terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ketahunnya dan jumlahnya hingga mencapai jutaan unit mulai dari motor, mobil, truk, hingga bus. Jumlah peningkatan yang terjadi dari tahun ketahun dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel I.I Jumlah kendaraan bermotor di indonesia dari tahun 2008 – 2012

Tahun	Mobil Penumpang	Bis	Truk	Sepeda motor	jumlah
2008	7 489 852	2 059 187	4 452 343	47 683 681	61 685 063
2009	7 910 407	2 160 973	4 452 343	52 767 093	67 336 644
2010	8 891 041	2 250 109	4 687 789	61 078 188	76 907 127
2011	9 548 866	2 254 406	4 958 738	68 839 341	85 601 351
2012	10 432 259	2 273 821	5 286 061	76 381 183	94 373 324

Sumber: BPS Indonesia

Data ini adalah data selama lima tahun sejak tahun 2008 hingga tahun 2012

- pada tahun 2008 jumlah mobil penumpang mencapai angka 7.489.852 (tujuh juta empat ratus delapan puluh sembilan ribu delapan ratus lima puluh dua), jumlah bis mencapai angka 2.059.187 (dua juta lima puluh sembilan ribu delapan ratus tujuh unit), jumlah truk mencapai angka 4.452.343 (empat juta empat ratus lima puluh dua ribu tiga ratus empat puluh tiga) unit, jumlah sepeda motor mencapai angka 47.683.681 (empat puluh tujuh juta enam ratus delapan puluh tiga ribu enam ratus delapan puluh satu) unit, sehingga jumlah total kendaraan bermotor mobil penumpang, bis, truk, dan sepeda motor pada tahun 2008 mencapai angka 61.685.063 (enam puluh satu juta enam ratus delapan puluh lima ribu enam puluh tiga) unit.
- pada tahun 2009 terjadi peningkatan sehingga jumlah mobil penumpang mencapai angka 7.910.407 (tujuh juta sembilan ratus sepuluh ribu empat ratus tujuh) unit, jumlah bis mencapai angka 2.160.973 (dua juta seratus enam puluh ribu sembilan ratus tujuh puluh tiga) unit, jumlah truk mencapai angka 4.452.343 (empat juta empat ratus lima puluh dua ribu tiga ratus empat puluh tiga), jumlah sepeda motor hingga mencapai angka 52.767.093 (lima puluh dua juta tujuh ratus enam puluh tujuh sembilan puluh tiga) unit, sehingga jumlah total kendaraan bermotor mobil penumpang, bis, truk, dan sepeda motor pada tahun 2009 mencapai angka 67.336.644 (enam puluh tiga juta tiga ratus tiga puluh enam ribu enam ratus empat puluh empat) unit.

- pada tahun 2010 sehingga jumlah mobil penumpang mencapai angka 8.891.041 (delapan juta delapan ratus sembilan puluh satu ribu empat puluh satu) unit, jumlah bis mencapai angka 2.250.109 (dua juta dua ratus lima puluh ribu seratus sembilan) unit, jumlah truk mencapai angka 4.687.789 (empat juta enam ratus delapan puluh tujuh ribu tujuh ratus delapan puluh sembilan) unit, jumlah sepeda motor mencapai angka 61.078.188 (enam puluh satu juta tujuh puluh delapan ribu seratus delapan puluh delapan) unit, sehingga jumlah total kendaraan bermotor mobil penumpang, bis, truk, dan sepeda motor pada tahun 2010 mencapai angka 76.907.127 (tujuh puluh enam juta sembilan ratus tujuh ribu seratus dua puluh tujuh) unit.
- Pada tahun 2011, jumlah mobil penumpang mencapai angka 9.548.866 (sembilan juta lima ratus empat puluh delapan ribu delapan ratus enam puluh enam) unit, jumlah bis mencapai angka 2.254.406 (dua juta dua ratus lima puluh empat ribu empat ratus enam) unit, jumlah truk mencapai angka 4.958.738 (empat juta sembilan ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tiga puluh delapan) unit, jumlah sepeda motor mencapai angka 68.839.341 (enam puluh delapan juta delapan ratus tiga puluh sembilan ribu tiga ratus empat puluh satu) unit, , sehingga jumlah total kendaraan bermotor mobil penumpang, bis, truk, dan sepeda motor pada tahun 2011 mencapai angka 85.601.351 (delapan puluh lima juta enam ratus satu ribu tiga ratus lima puluh satu) unit.

- Pada tahun 2012 peningkatan jumlah kendaraan bermotor juga terjadi sehingga jumlah mobil penumpang mencapai angka 10.432.259 (sepuluh juta empat ratus tiga puluh dua ribu dua ratus limapuluh sembilan) unit, jumlah bis mencapai angka 2.273.821 (dua juta dua ratus tujuh puluh tiga unit delapan ratus dua puluh satu) unit, jumlah truk mencapai angka 5.286.061 (lima juta dua ratus delapan puluh enam ribu enam puluh satu) unit, jumlah sepeda motor mencapai angka 76.381.183 (tujuh puluh enam juta tiga ratus delapan puluh satu ribu seratus delapan puluh tiga) unit, sehingga jumlah total kendaraan bermotor mobil penumpang, bis, truk, dan sepeda motor pada tahun 2012 mencapai angka 94.373.324 (sembilan puluh empat juta tiga ratus tujuh puluh tiga ribu tiga ratus dua puluh empat) unit.

Dengan melihat jumlah kendaraan yang semakin tahun semakin meningkat maka kondisi jalan raya akan semakin penuh. Dimana jalan akan digunakan untuk kendaraan bergerak dan kendaraan parkir. Setiap pengguna jalan membutuhkan parkir ketika mereka sampai di tujuan. Meningkatnya jumlah kendaraan di tiap tahunnya juga sebanding dengan jumlah kendaraan yang akan menggunakan jasa parkir. bisa dikatakan kendaraan yang menggunakan jasa parkir tiap tahunnya akan semakin meningkat. kegiatan parkir ini biasa di lakukan di tepian jalan umum dengan menggunakan sebagian badan jalan untuk menaruh kendaraan yang parkir. Jika kendaraan yang di parkir di tepi jalan umum semakin banyak di tiap tahunnya bisa dikatakan bahwa badan jalan semakin banyak digunakan untuk kegiatan parkir. Tiap pengguna jasa parkir akan dikenakan biaya

parkir, keuntungan dari jasa parkir ini juga akan semakin meningkat seiring dengan jumlah kendaraan bermotor yang jumlahnya semakin meningkat. Dengan kata lain peningkatan jumlah kendaraan bermotor akan banyak berdampak bagi lalu lintas dan juga berdampak bagi pemasukan pemerintah. Di luar dari pemasukan daerah, pemerintah juga semakin di tantang dengan peningkatan jumlah kendaraan beemotor yang tiap tahunnya semakin meningkat dalam bentuk pembuatan kebijakan yang inovatif dan juga pelayanan yang baik dalam menyediakan lahan parkir. Maka dari itu peran pemerintah sangatlah penting dalam menanggapi situasi ini agar situasi ini bisa berdampak positif bagi perkembangan dan pembangunan daerah

Sejak disahkannya UU No.32 tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah indonesia telah menjalankan otonomi daerah. Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang - undangan. Dengan demikian pemerintah daerah akan membuat peraturan yang sesuai dengan kebutuhan daerah masing – masing. Peraturan yang dibuat oleh pemerintah daerah tentu telah sesuai dengan keadaan dan kebutuhan daerahnya sehingga daerah dapat lebih efektif dan lebih efisien dalam membuat peraturan dan implementasinya. Dengan diberlakukannya otonomi daerah sesuai dengan UU No. 32 tahun 2004 maka peraturan di tiap daerah pun bisa berbeda – beda dan peraturan pemerintah daerah diwujudkan dalam bentuk PERDA (Peraturan Daerah) sebagai kebijakan pemerintah daerah untuk mengatur urusan pemerintahan di suatu daerah. dengan adanya otonomi

daerah ini pemerintah daerah diuntut untuk semakin inovatif dalam membuat kebijakan. Dengan melihat jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat tiap tahunnya dan juga saat ini Indonesia telah menjalankan otonomi daerah maka pemerintah daerah harus inovatif dalam membuat kebijakan terlebih inovatif dalam pembuatan kebijakan yang menyangkut parkir untuk menjawab situasi tersebut. Peraturan Daerah menyangkut parkir pun berbeda – beda tiap daerah. Kebijakan pemerintah mengenai parkir di satu daerah telah disesuaikan dengan keadaan dan kebutuhan dari daerah itu sendiri. Dari kebijakan pemerintah yang mengatur berlangsungnya kegiatan parkir di satu daerah maka pemerintah juga memiliki peraturan yang juga berkaitan dengan pendapatan dari jasa parkir. Tentunya pendapatan dari parkir ini tidaklah sedikit dan tentu berpengaruh pada pendapatan daerah ketika parkir ini di kelola oleh pemerintah. Dengan adanya UU No.33 tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah maka pemerintah daerah lebih bisa mengolah dan mengatur keuangan daerahnya masing – masing. Dalam UU No. 33 tahun 2004 salah satu sumber penerimaan daerah adalah dari PAD (Pendapatan Asli Daerah). Pendapatan asli daerah adalah Pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang – undangan. Menurut UU No.33 tahun 2004 Pendapatan Asli Daerah diperoleh dari:

1. Pajak Daerah
2. Retribusi Daerah
3. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan; dan

4. Lain-lain PAD yang sah

Dengan adanya undang-undang ini maka pemerintah diasumsikan dapat mengontrol pelaksanaan parkir dan juga pendapatan dari parkirnya. Pendapatan dari sekot parkir diasumsikan bisa mengalami peningkatan di tiap tahunnya dengan mengingat peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang semakin tahun semakin bertambah.

Tuntutan untuk berinovasi dalam membuat kebijakan untuk menangani jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat tiap tahunnya telah diwujudkan oleh Pemerintah Kabupaten Lamongan melalui PERDA No 15. tahun 2012 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam kebijakan tersebut Pemerintah Kabupaten Lamongan membagi sistem parkir menjadi beberapa sistem yaitu dengan sistem harian dan sistem parkir berlangganan. Kedua sistem itu dilakukan di tempat parkir umum yang dalam hal ini sistem parkirnya dikelola oleh pemerintah. Untuk tempat parkir khusus dapat dikelola oleh pemerintah, perorangan atau badan hukum. Sedangkan tempat parkir insidental bisa dilaksanakan atas ijin Kepala Daerah kepada perorangan atau badan hukum. Parkir berlangganan merupakan inovasi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten lamongan adapun tujuannya untuk pelayanan kepada masyarakat yang lebih inovatif dan juga peningkatan pendapatan asli daerah dari sektor retribusi parkir berlangganan. Ada pun dasar hukum dari kebijakan parkir berlangganan adalah sebagai berikut:

- Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor: 6 Tahun 2004

Tanggal : 2 Desember 2004

Tentang : Pengelolaan Retribusi Parkir

- Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor: 15 Tahun 2010

Tanggal : 11 November 2010

Tentang : Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

- Surat Keputusan Bupati Lamongan Nomor: 22 Tahun 2004

Tanggal : 31 Desember 2004

Tentang : Petunjuk Pelaksanaan Perda Kab.Lamongan No. 6 Tahun 2004

- SK. Gub. Prop. Jatim No. 47 Tahun 2011

Tentang : Persetujuan Pelaksanaan Kerjasama Pemungutan Retribusi Parkir Berlangganan Dengan Pemerintah kabupaten / Kota di Jawa Timur.

- Perjanjian Kerjasama antara Pemerintah Kabupaten Lamongan, Pemerintah Propinsi Jawa Timur dan POLRES Lamongan

Nomor : 181.1/1/413.013/2012

970/57/120.22/ 2012

B/ 1986/16/2012

Tentang : Pelaksanaan Pemungutan retribusi parkir berlangganan kendaraan bermotor di Kabupaten Lamongan

Kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan yang tertuang dalam Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor 15 tahun 2010 berorientasi pada retribusi seperti sebagai pemasukan daerah seperti yang dikutip dalam PERDA No. 15 tahun 2010 sebagai berikut:

“Menimbang : a. bahwa retribusi daerah merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah;
b. bahwa dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah maka Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor 6 Tahun 2004 tentang Pengelolaan Retribusi Parkir yang penyusunannya didasarkan Pada Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah, perlu untuk dilakukan penyesuaian ;
c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.”¹

Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor 15 tahun 2010 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum ditetapkan bahwa besaran harga yang harus di bayar oleh wajib pajak kendaraan bermotor untuk parkir berlangganan dan parkir harian adalah sebagai berikut:

¹ PERDA Kabupaten Lamongan Nomor 15 Tahun 2010

- Parkir harian
 - A. Untuk kendaraan bermotor JBB > 3.500 Kg (bus, truk, mobil barang, atau kendaraan sejenisnya) sebesar Rp 2.500,- per satu kali parkir.
 - B. Untuk kendaraan bermotor JBB < 3.500 Kg (mini bus, mini truk, pick up, pick up box, MPU, atau kendaraan sejenisnya) sebesar Rp 1.500,- per satu kali parkir.
 - C. Untuk kendaraan / mobil pribadi (colt station wagon, station wagon, jeep dan kendaraan sejenisnya) sebesar Rp 2000,- per sekali parkir.
 - D. Sepedah motor sebesar Rp 500,- per satu kali parkir.
 - E. Sepedah atau kendaraan tidak bermotor Rp 200,- per satu kali parkir.
- Parkir Berlangganan
 - A. Mobil Penumpang Umum, bus, truk, pick up, pick up box, angkutan khusus sebesar Rp 40.000,- Per tahun
 - B. Sepedah motor sebesar Rp 20.000,- per tahun.

Sistem pembayaran parkir berlangganan cukup mudah dan cepat prosesnya masuk ke kas daerah. Pembayaran parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan menggunakan sistem “*notice*” langsung pada STNK pemberian stiker parkir

berlangganan ketika pengurusan pajak tahunan kendaraan bermotor oleh setiap wajib pajak kendaraan bermotor di kantor SAMSAT Lamongan dan kemudian SAMSAT Lamongan langsung menyetorkan ke kas daerah melalui Bank Jatim. Sedangkan parkir harian dimana pengguna jasa parkirnya adalah kendaraan bermotor dengan plat nomor di luar daerah lamongan langsung membayar kepetugas parkir. petugas parkir yang menerima bayar dari penguajasa parkir harian dalam hari itu langsung menstor kepada petugas dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan dan segera mensetorkan ke Dinas perhubungan. Uang parkir yang terkumpul di Dinas Perhubungan Kabupaten lamongan akan disetorkan langsung ke PEMDA Lamongan.

Dari sisi peningkatan pendapatan asli daerah, kebijakan parkir berlangganan dinilai telah sangat berkontribusi melalui pencapaian target yang semakin meningkat tiap tahunnya dan keadaan ini sangat mendorong pemasukan Pemerintah Kabupaten Lamongan dari sektor retribusi parkir. Pencapaian targetnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel I.2 Target Retribusi Parkir (sebelum dan sesudah pelaksanaan parkir berlangganan) Mulai Tahun 2004 s/d Agustus 2013

No	Tahun	Roda Dua	Roda Empat	Target PAD Parkir	Realisasi PAD Parkir
1	2004			Rp 300.000.000,-	Rp 300.000.000,-
2	2005	124.833	8.853	Rp 1.975.000.000,-	Rp 2.850.780.000,-
3	2006	136.106	9.103	Rp 2.550.000.000,-	Rp 3.056.240.000,-

4	2007	148.405	9.565	Rp 3.067.040.000,-	Rp 3.350.700.000,-
5	2008	160.640	9.854	Rp 3.600.000.000,-	Rp 3.606.960.000,-
6	2009	191.912	11.993	Rp 3.825.000.000,-	Rp 4.317.960.000,-
7	2010	206.052	12.833	Rp 4.100.000.000,-	Rp 4.634.360.000,-
8	2011	220.789	14.556	Rp 5.055.000.000,-	Rp 4.998.020.000,-
9	2012	243.323	16.773	Rp 5.462.000.000,-	Rp 5.535.560.000,-
10	Agustus 2013	171.556	12.128	Rp 5.771.240.000,-	Rp 3.916.240.000,-

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan

bersifat bagi hasil dan pembagian hasilnya adalah sebagai berikut:

- PEMKAB Lamongan : 82%
- PEMPROP JATIM : 13%
- Kepolisian Resort Lamongan : 5%

Kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan tersebar di beberapa lokasi dan tiap lokasi memiliki beberapa titik sebagai tempat pelayanan parkir berlangganan. Sayangnya hanya 2 kecamatan saja yang baru bisa menikmati pelayanan parkir berlangganan adapun lokasi dan jumlah titiknya adalah sebagai berikut:

Tabel I.3 Jumlah Titik Parkir Berlangganan di Kabupaten Lamongan

No	Kecamatan	Lokasi	Jumlah Titik
1	Lamongan	Jl. Jaksa Agung Suprpto	4
2	Lamongan	Jl. Panglima Sudirman	8
3	Lamongan	Jl. Lamongrejo	2
4	Lamongan	Jl. KOMBESPOL M. Duryat	2
5	Lamongan	Jl. Sunan Drajad	3
6	Lamongan	Jl. Basuki Rahmad	3
7	Lamongan	Jl. KH. Ahmad Dahlan	3
8	Lamongan	Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo	3
9	Lamongan	Jl. Ahmad Yani	3
10	Lamongan	Jl. KH. Asyim As'ari	4
11	Lamongan	Jl. Andan Wangi	1
12	Lamongan	Jl. Laras Liris	1
13	Lamongan	Jl. Kusuma Bangsa	2
14	Lamongan	Jl. Pahlawan (pasar ikan)	3
15	Lamongan	Pasar Sidoharjo	1
16	Lamongan	Plasa Lamongan / Pasar Tingkat	1
17	Babat	Jl. Raya Babat - Lamongan	9
18	Babat	Jl. Raya Jombang Babat	3
19	Babat	Jl. Raya Bojonegoro Babat	2
20	Babat	Jl. Gotong Royong	1

Sumber : Dinas Pehubungan Kabupaten Lamongan

Dengan melihat tabel diatas maka 25 kecamatan lainnya di kabupaten Lamongan tidak dapat menikmati jasa parkir di kecamatannya. persebaran titik parkir berlangganan yang tidak merata ini menyebabkan para wajib pajak kendaraan bermotor di Kabupaten Lamongan tidak semuanya dapat menikmati pelayanan parkir berlangganan.

Kebijakan parkir berlanggan memberi kontribusi besar terhadap pendapatan retribusi parkir. Selain pendapatan yang meningkat di sektor retribusi parkir melalui parkir berlangganan masih ada beberapa hal yang harus digali mengenai pelayanan yang diberikan dan juga menyangkut ketertiban sebagai efektivitas kebijakan Parkir berlangganan ini.

Penelitian sebelumnya terkait dengan parkir berlangganan antara lain dilakukan oleh Wahyu Dwi Puspita sari mengenai evaluasi pelaksanaan kebijakan retribusi parkir berlangganan di kabupaten Ngajuk. Hasil dari penelitiannya menyimpulkan bahwa kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten nganjuk telah berjalan dengan baik dan tidak terjadi penyimpangan. Kebijakan parkir berlangganan Kabupaten Nganjuk sangat efektif dalam peningkatan PAD (pendapatan asli daerah) dan juga dalam pelayanan publik.

Penelitian terkait lainnya dilakukan oleh Faris Angger Hidayatullah tentang implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Sidoarjo. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Sidoarjo belum berjalan secara maksimal di dalam pelayanan, pengawasan, serta pengendalian. Ketidak maksimalannya terlihat dalam hak penggunaan jasa parkir

berlangganan masih belum bisa di penuhi secara keseluruhan dan respon pengguna jasa parkir berlangganan yang menyatakan tidak puas atas pelayanan parkir berlangganan. Di luar pelayanan parkir berlangganan Kabupaten Sidoarjo masih kurang bekerjasama dengan *stake holder* yang terkait dengan kebijakan parkir berlangganan, masih banyak juru parkir berlangganan yang masih memungut uang parkir, pengawasan yang kurang, dan sarana prasaranan yang kurang.

Dalam penelitian ini akan meneliti tentang efektivitas kebijakan parkir berlangganan dimana menekankan pada efektivitas kebijakan parkir berlangganan dalam menyajikan pelayanan yang diberikan pemerintah Kabupaten Lamongan pada pengguna jasa parkir berlangganan mengingat pelayanan yang optimal merupakan timbal baik dari pendapatan asli daerah yang terus meningkat dari sektor parkir terlebih dengan adanya kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan. Dengan melihat permasalahan-permasalahan yang terjadi maka perlu dilakukan penelitian mengenai efektivitas kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan.

I.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang permasalahan yang terjadi pada pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan maka masalah yang terjadi dapat di rumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah efektivitas kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan?

2. Bagaimanakah pengaruh kebijakan parkir berlangganan terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Lamongan?

I.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan efektivitas kebijakan parkir berlangganan dan peningkatan PAD Kabupaten Lamongan setelah kebijakan parkir berlangganan berjalan efektif di Kabupaten Lamongan melalui penjabaran fakta-fakta yang terjadi di Kabupaten Lamongan dalam pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan.

I.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumber saran bagi Pemerintah Kabupaten Lamongan dalam meningkatkan efektivitas kebijakan parkir berlangganan dan lebih terpacu dalam meningkatkan Pendapatan Asli daerah dari sektor retribusi parkir dengan pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan yang lebih efektif serta dapat menjadi inspirasi untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa parkir berlangganan. Penelitian ini juga diharapkan mampu menjadi

inspirasi bagi Kabupaten / Kota yang ingin menetapkan kebijakan parkir berlangganan sebagai salah satu cara meningkatkan pendapatan asli daerah.

2. Manfaat akademis

Dengan adanya penelitian dapat menjadi acuan penelitian yang serupa dalam perkembangan selanjutnya khususnya studi mengenai kebijakan parkir berlangganan.

I.5. Kerangka Konseptual

I.5.1 Efektivitas

Pelaksanaan suatu kebijakan memerlukan sebuah pengukuran efektivitas apakah kebijakan itu berjalan dengan apa yang direncanakan atau malah sebaliknya ada beberapa definisi dari para ahli untuk memberi batasan pengertian mengenai efektivitas. Menurut H. Emerson dalam Soewarno Handayani grat mendefinisikan keefektivan sebagai suatu pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.² Sehingga dapat diukur keefektivannya dengan melihat apakah pelaksanaan kebijakan telah berjalan sesuai dengan yang direncanakan sebelumnya atau tidak.

Tyson dan Jackson menjelaskan bahwa efektivitas dapat di definisikan sebagai kecakapan untuk menyesuaikan diri terhadap lingkungan yang berubah serta yang menjadi dasar efektivitas adalah integrasi.³

² <http://repository.usu.ac.id> diakses pada tanggal 3 juli 2014 pukul 10:00

³ Tyson,Shaun & Tony jakson.2000 The Essence of Organizational. Yogyakarta: ANDI. Hal.230

Sedangkan menurut Georgopolous dan Tannembaum, mengemukakan:

“Efektivitas ditinjau dari sudut pencapaian tujuan, dimana keberhasilan suatu organisasi harus mempertimbangkan bukan saja sasaran organisasi tetapi juga mekanisme mempertahankan diri dalam mengejar sasaran. Dengan kata lain, penilaian efektivitas harus berkaitan dengan masalah sasaran maupun tujuan.”⁴

Menurut Hidayat dan Sucherly, efektivitas adalah:

“...Suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh terget, baik kualitas, kuantitas, dan waktu, yang telah dicapai. Semakin besar prestasi yang dicapai maka semakin tinggi pula tingkat keefektivannya.”⁵

Selanjutnya Steers mengemukakan bahwa efektivitas adalah jangkauan usaha suatu program sebagai suatu sistem dengan sumber daya dan sarana tertentu untuk memenuhi tujuan dan sasarannya tanpa melumpuhkan cara dan sumber daya itu serta tanpa memberi tekanan yang tidak wajar terhadap pelaksanaannya.⁶

Menurut Sondang P. Siagian, suatu program atau kebijakan dapat dikatakan efektif dengan menggunakan ukuran sebagai berikut:⁷

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai

Proses pencapaian tujuan kebijakan akan lebih lancar, tertib dan efektif apabila dalam diri para pelaksana kebijakan telah tertanam kesadaran dan keyakinan bahwa tercapainya tujuan kebijakan pada dasarnya tercapai juga tujuan-tujuan pribadi dari pelaksana tersebut. Kesadaran dan keyakinan itu penting bukan hanya dalam rangka peningkatan partisipasi dan kegairahan kerja tetapi juga dalam peningkatan *sense of achievement* yang tinggi.

2. Penyusunan program yang tepat.

Suatu rencana yang baik masih perlu dijabarkan dalam program-program pelaksana yang tepat pula. Sebab apabila tidak maka para pelaksana akan tidak atau kurang memiliki pedoman bertindak dan bekerja.

3. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik, mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Pengawasan dan pengendalian seharusnya lebih menekankan pada usaha-usaha yang bersifat preventif ketimbang yang bersifat represif.

⁴ *Ibid.*

⁵ Prisma, No 12 Tahun 1986, hal 87

⁶ [http://repository.usu.ac.id, Opcit](http://repository.usu.ac.id/Opcit)

⁷ Sondang P. Siagian, 1985, Manajemen Modern, Jakarta: Gunung Agung, hal 32-35

- b. Pengawasan dan pengendalian tidak mencari „siapa yang salah” tapi hal-hal yang perlu disempurnakan dalam sistem kerja organisasi.
 - c. Jika memang terjadi penyimpangan, tindakan korektif yang hendak dilakukan seharusnya bersifat edukatif dan sepanjang dapat dipertanggung jawabkan.
 - d. Obyektifitas dalam melakukan tiap pengawasan dan pengendalian hanya dapat dipertahankan apabila standar, prosedur kerja, dan criteria prestasi jelas diketahui baik oleh yang diawasi atau yang mengawasi.
 - e. Pengawasan dan pengendalian yang bersifat edukatif dan obyektif tidak berarti bahwa tindakan-tindakan indisipliner tidak diambil tindakan.
4. Pelaksanaan tugas secara efektif dan efisien
- Jelasnya tujuan , tepatnya strategi, efektivnya proses kebijakan, matangnya rencana, tepatnya penjabaran rencana dalam program dan kemampuan memanfaatkan sarana dan prasarana yang terbatas masih harus dicerminkan oleh kegiatan operasional yang efektif dan efisien. Alasan mengatakan demikian adalah karena dengan pelaksanaan suatu kebijakan maka kebijakan yang ada akan semakin didekatkan pada tujuan.
5. Tersedianya sarana dan prasarana yang tepat.
 6. Kejelasan strategi yang tepat.
 7. Proses analisa dan perumusan kebijakan yang mantab.
 8. Kemampuan untuk merumuskan perencanaan yang matang, dimana efektivitas dilihat dari sejauh mana organisasi itu mampu untuk :
 - a. Memperkirakan keadaan yang akan dihadapi.
 - b. Mengambil keputusan.
 - c. Meningkatkan unsur orientasi masa depan.
 - d. Memperhitungkan faktor-faktor pembatas yang diduga akan dihadapi dalam berbagai sendi kehidupan organisasi.
 - e. Memperhitungkan situasi lingkungan yang akan timbul.

James L. Gibson mengemukakan pendapatnya tentang ukuran efektivitas, yaitu:⁸

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai sehingga dapat dijadikan alasan mengapa suatu program harus diimplementasikan secara tepat
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan, berhubungan dengan cara-cara yang akan digunakan untuk mencapai tujuannya secara efektif
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap

⁸ Kurniawan, Agung. *Transformasi Pelayanan Publik* (Yogyakarta, 2005). Hal: 107

4. Perencanaan yang matang
5. Penyusunan program yang tepat
6. Tersedianya sarana dan prasarana yang merupakan salah satu faktor pendukung keberhasilan suatu program
7. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik untuk menjaga pelaksanaan suatu program agar tetap dapat berjalan sesuai dengan rencana dan strategi yang telah disusun sebelumnya.

Menurut Cambel J.P, pengukuran efektivitas secara umum dan yang paling menonjol adalah:⁹

1. Keberhasilan program
2. Keberhasilan sasaran
3. Kepuasan terhadap program
4. Tingkat input dan output
5. Pencapaian tujuan menyeluruh

Duncan berpendapat lain mengenai ukuran efektivitas, yaitu:¹⁰

1. Pencapaian tujuan menyeluruh
2. Integrasi adalah pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan konsensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya. Integrasi menyangkut prosedur dan proses sosialisasi
3. Adaptasi adalah kemampuan organisasi untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Sehingga digunakan tolok ukur proses pengadaan dan pengisian tenaga kerja.

Menurut Ramdan dkk dalam ilham mengemukakan bahwa efektivitas dapat di ukur melalui beberapa indikator. indikator efektivitas kebijakan tersebut yakni adalah:¹¹

⁹ <http://repository.usu.ac.id/Opcit>

¹⁰ *Ibid*

¹¹ Ilham, Nyak. Dkk. 2006.: *efektivitas kebijakan harga pangan terhadap ketahanan pangan*. Jurnal argo ekonomi. Volume 24. No.2. 157-177. Hal 162

1. Efisiensi: suatu kebijakan harus mampu meningkatkan efisiensi penggunaan sumberdaya secara optimal. Yakni apabila sumberdaya yang ada sangat terbatas, suatu kebijakan dapat dikatakan efektif apabila dalam proses pelaksanaannya kebijakan tersebut mampu memaksimalkan segala potensi sumber daya yang ada sehingga kendala terhadap keterbatasan sumber daya dapat teratasi dan keberhasilan kebijakan dapat tetap tercapai.
2. Adil: Bobot kebijakan harus ditempatkan secara adil, yakni kepentingan publik tetap harus diutamakan dan dapat terdistribusi secara merata. Kebijakan dapat dikatakan efektif apabila memenuhi unsur keadilan yakni tidak ada diskriminasi dan semua pihak dapat memperoleh dampak positif dari yang diharapkan, dengan kata lain output kebijakan dapat terdistribusikan dan dirasakan secara merata oleh semua masyarakat.
3. Mengarah kepada insentif (kebaikan): yaitu suatu kebijakan harus mengarah dan merangsang kepada tindakan dalam perbaikan dan peningkatan yang diharapkan. Oleh karena itu suatu kebijakan apabila bertujuan untuk memecahkan masalah maka kebijakan tersebut tidak akan menimbulkan bentuk masalah baru. Serta tujuan kebijakan yang diharapkan dan tentunya tujuan tersebut mengarah kepada kebaikan dapat dikatakan efektif apabila kebaikan yang diinginkan dapat tercapai.

4. Diterima oleh publik: yakni kebijak publik diperuntukan untuk kepentingan publik. Oleh karena kebijakan yang baik harus dapat diterima oleh publik. Karena belum tentu suatu kebijakan dapat diterima oleh publik, seringkali kebijakan gagal dilaksanakan karena ada perlawanan dari publik yang tidak memberi keuntungan pada kelompok sasaran.
5. Moral: suatu kebijakan harus dilandasi dengan moral yang baik. Karena pada dasarnya suatu kebijakan belum tentu bijaksana. Sebagai contoh kebijakan penggusuran pemukiman liar dimana pemerintah tidak hanya serta merta menggusur tanpa menghiraukan moral kemanusiaan yang diakibatkan. Sehingga pemerintah ketika melakukan penggusuran tetap memberi tanggung jawab atas dasar moral kemanusiaan yakni berupa pemberian ganti rugi atau pemindahan hunian ke tempat lain.

I.5.2 Kebijakan Publik

Sering kita mendengar kata kebijakan yang dalam bahasa inggris yaitu “policy” dan dalam hal ini adalah kebijakan publik. Kebijakan atau *policy* dalam kamus Webster dimaknai sebagai: *“a definitife counse or method of action selected (as by a government, institution or individual) from among alternative presents and future decisions”*. Definisi ini tentu masih sangat bersifat umum. Dalam konteks studi implementasi yang dibicarakan disini tentu saja kebijakan selalu dikaitkan dengan kepentingan public, karena *“public policy is what public*

administration implement”, sebagai mana yang dikatakan oleh Nicholes Henry (2004, p.305)¹². Setiap hal ada di dunia pasti ada tujuannya. Demikian pula kebijakan publik, hadir dengan tujuan tertentu yaitu untuk mengatur kehidupan bersama untuk mencapai tujuan (misi dan visi) bersama yang telah disepakati.¹³ Begitu juga dengan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan, parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan adalah sebuah kebijakan dari pemerintah Kabupaten Lamongan. Ada baiknya kita memahami tentang apa itu kebijakan publik menurut para ahli sehingga dapat dimengerti dengan benar apa itu kebijakan publik.

Banyak pengertian mengenai kebijakan publik dari para ahli dan pengertian ini lah yang dapat memberi batasan pemahaman mengenai kebijakan publik. Menurut Charles O. Jones istilah kebijakan (*policy term*) digunakan dalam praktik sehari-hari namun digunakan untuk menggantikan kegiatan atau keputusan yang sangat berbeda. Istilah ini sering dipertukarkan dengan tujuan (*goals*), program, keputusan (*decision*), standar, proposal, dan *grand design*. (lihat Charles O. Jones, *An Introduction to the Study of Public Policy*, (Third ed., Monterey: Books/Cole Publishing Company, 1984), hal. 25)¹⁴. Salah satu definisi mengenai kebijakan publik diberikan oleh Robert Eyestone. Ia mengatakan bahwa “secara luas” kebijakn publik dapat didefinisikan sebagai “hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya”(Robert Eyestone, *The Threads of Policy: A Study in*

¹² Rochyati Wahyuni Triana, 2011, Implementas dan Evaluasi Kebijakan Publik, Surabaya: PT Petra Revka Media. Hal: 17

¹³ Riant Nugroho D. 2003. Kebijakan Publik Formulasi, Impleementasi, dan Evaluasi, Jakarta: PT. Elex Media Komputindo, hal 50

¹⁴ Budi Winarno. 2002. Kebijakan Publik: Teori dan Proses, Yogyakarta:Media Pressindo, hal 14

Policy Leadership (Indianapolis:Bobbs-Merril,1971), hal. 18).¹⁵Batasan lain tentang kebijakan publik diberikan oleh Thomas R. Dye yang mengatakan bahwa “kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan”(Thomas R. Dye, *Uderstanding Pblic policy*, (second ed., Englewood Cliff, N.J: Prentice-Hall, 1975), hal. 1).¹⁶ Seorang pakar ilmu politik lain, Richard Rose menyarankan bahwa kebijakan hendaknya dipahami sebagai “serangkaian kegiatan yang sedikit banyak berhubungan beserta konsekuensi-konsekuensinya bagi mereka yang bersangkutan dari pada sebagai suatu keputusan sendiri” (Richard Rose (ed), *Policy Making in Great Britain* (London: MacMillan, 1969) hal. 79).¹⁷ Menurut Anderson kebijakan merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan (Anderson, *op. Cit.*, hal.4).¹⁸ Pandangan lain datang dari Carl Friederich, ia memandang kebijakan sebagai suatu arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintahdalam suatu lingkungan tertentu, yang memberikan hambatahambatan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan, atau merealisasikan suatu sasaran atau suatu maksud tertentu.¹⁹ Sementara itu, Amir Santoso dengan mengkomparasi berbagai definisi yang dikemukakan oleh para ahli yang menaruh minat dalam bidang kebijakan publik menyimpulkan bahwa

¹⁵ *Ibid*

¹⁶ *Ibid*

¹⁷ *Ibid*

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ *Ibid*

pada dasarnya pandangan mengenai kebijakan publik dapat dibagi ke dalam dua wilayah kategori:

1. Pertama, pendapat para ahli yang menyamakan kebijakan publik dengan tindakan-tindakan pemerintah. Para ahli dalam kelompok ini cenderung menganggap bahwa semua tindakan pemerintah dapat disebut sebagai kebijakan publik.
2. Pandangan kedua menurut Amir Santoso berangkat dari para ahli yang memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan kebijakan. Para ahli yang masuk dalam kategori ini terbagi ke dalam dua kubu yakni mereka yang memandang kebijakan publik sebagai keputusan-keputusan pemerintah yang mempunyai tujuan dan maksud tertentu dan mereka yang menganggap kebijakan publik sebagai memiliki akibat-akibat yang bisa diramalkan. (Amir Santoso)²⁰

Perumusan kebijakan memiliki beberapa dimana tahap-tahap kebijakan publik menurut Willan Dunn adalah sebagai berikut:²¹

1. Penyusunan agenda
2. Formulai kebijakan
3. Adopsi/legitimasi kebijakan

²⁰ *Ibid*

²¹ Erna Setijaningrum 2011. Buku Ajar Analisis Kebijakan Publik. Surabaya: PT. Revka petra Media. Hal 44

4. Penilaian/evaluasi kebijakan.

Anderson (1979) dalam Joko Widodo (2007) membedakan lima langkah dalam proses kebijakan yaitu:²²

1. *Agenda setting*
2. *Policy formulation*
3. *Policy adoption*
4. *Policy implementation*
5. *Policy evaluation*

Sedangkan Ripley (1985) membedakan dalam empat tahapan yaitu:²³

1. *Agenda setting*
2. *Formulation & legitimating of goal & programs*
3. *Program implementation, performance, & impact*
4. *Decision about the future of the policy & program*

Menurut Thomas R Dye (1992) proses kebijakan publik meliputi beberapa hal berikut ini:

1. Identifikasi masalah kebijakan
2. Penyusunan agenda

²² *Ibid*

²³ *Ibid*

3. Perumusan kebijakan
4. Pengesahan kebijakan
5. Implementasi kebijakan
6. Evaluasi kebijakan.²⁴

I.5.3 Efektivitas Kebijakan Publik

Kebijakan yang telah di sahkan dan dijalankan diharapkan bisa berjalan dengan baik dan sesuai dengan tujuan awal dibuatnya kebijakan itu. Kebijakan yang telah dibuat diharapkan bisa berjalan efektif dan bisa dirasakan dampaknya dalam pembangunngn suatu daerah. karena efektivitas kebijakan dilaksanakan demi tercapainya tujuan dari kebijakan itu sendiri.

Banyak pengertian dari para ahli mengenai konsep efektivitas salah satunya adalah Menurut H. Emerson dalam Soewarno Handyaningrat mendefinisikan keefektivan sebagai suatu pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.²⁵ Sedangkan pengertian konsep kebijakan publik juga ada banyak pengertian dari para ahli dan salah satunya adalah Menurut Charles O. Jones istilah kebijakan (*policy term*) digunakan dalam praktik sehari-hari namun digunakan untuk menggantikan kegiatan atau keputusan yang sangat berbeda. Istilah ini sering dipertukarkan dengan tujuan (*goals*), program, keputusan (*decision*), standar, proposal, dan *grand design*. (lihat Charles O. Jones, *An Introduction to the Study of Public*

²⁴ *Ibid*

²⁵ <http://repository.usu.ac.id> diakses pada tanggal 3 juli 2014 pukul 10:00

Policy, (Third ed., Monterey: Books/Cole Publishing Company, 1984), hal. 25)²⁶.

Dapat dikatakan bahwa efektifitas kebijakan publik mengukur tercapainya tujuan (*goal*) dari kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai keputusan yang berhubungan dengan pelaksanaan pemerintahan di satu daerah. dalam pengukuran efektivitas kebijakan James L. Gibson mengemukakan pendapatnya tentang ukuran efektivitas, yaitu:²⁷

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai sehingga dapat dijadikan alasan mengapa suatu program harus diimplementasikan secara tepat
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan, berhubungan dengan cara-cara yang akan digunakan untuk mencapai tujuannya secara efektif
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap
4. Perencanaan yang matang
5. Penyusunan program yang tepat
6. Tersedianya sarana dan prasarana yang merupakan salah satu faktor pendukung keberhasilan suatu program
7. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik untuk menjaga pelaksanaan suatu program agar tetap dapat berjalan sesuai dengan rencana dan strategi yang telah disusun sebelumnya.

Dari ketujuh indikator tersebut menunjukkan mana yang harus dipersiapkan dan harus dipenuhi untuk mencapai efektifitas dari sebuah kebijakan dan

²⁶ Budi Winarno. 2002. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*, Yogyakarta:Media Pressindo, hal 14

²⁷ Kurniawan, Agung. *Transformasi Pelayanan Publik* (Yogyakarta, 2005). Hal: 107

ketujuh indikator itu yang akan menentukan sejauh mana kebijakan itu dikatakan sebagai kebijakan yang efektif.

Efektifitas yang dibangun dalam pelaksanaan kebijakan pasti berdampak dan lebih efektif. Efektifnya sebuah kebijakan akan berdampak positif dalam sektor yang disasar sebagai tujuan dari kebijakan itu. Gibson dkk mengeluarkan kriteria keefektifan model dimensi waktu menurut model dimesi waktu, kriteria keefektifan secara khas dinyatakan dalam ukuran waktu jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Kriteria jangka pendek adalah kriteria untuk menunjukkan hasil tindakan yang mencakup waktu satu tahun atau kurang. Kriteria jangka menengah diterapkan jika anda menilai keefektifan seseorang, kelompok, atau organisasi dalam jangka waktu yang lebih lama, umpamanya lima tahun. Kriteria jangka panjang dipakai untuk menilai waktu yang akan datang yang tidak terbatas²⁸. Lima kriteria keefektifan itu adalah sebagai berikut:

1. Produksi

Produksi mencerminkan kemampuan organisasi untuk menghasilkan jumlah dan kualitas keluaran yang dibutuhkan lingkungan. Konsep ini meniadakan setiap pertimbangan efisiensi.

2. Efisiensi (efficiency)

²⁸ Organisasi perilaku, struktur, proses James L. Gibson, John M. Ivancevich, James H. Donnelly, Jr. Editor Agus Dharma SH. M. Ed 1987 penerbit erlangga Jakarta halaman 33

Efisiensi didefinisikan sebagai perbandingan keluaran terhadap masukan. Kriteria jangka pendek ini memfokuskan perhatian atas siklus keseluruhan dari masukan – proses – keluaran, dengan menekan pada elemen masukan dan proses.

3. Kepuasan (satisfaction)

Ide organisasi sebagai suatu sistem sosial menuntut agar diperhatikan beberapa pertimbangan yang bermanfaat bagi para pesertanya, termasuk para pelanggan dan rekanan. Kepuasan dan moral adalah ukuran yang serupa untuk menunjukkan tingkat dimana organisasi memenuhi kebutuhan karyawan. Dalam hal ini kita menggunakan istilah kepuasan untuk menunjukkan kriteria ini. Ukuran kepuasan mencakup sikap karyawan, pergantian karyawan, keabsenan, kelambanan, dan keluhan.

4. Keadaptasian (adaptiveness)

Keadaptasian ialah tingkat dimana organisasi dapat dan benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal. Keadaptasian dalam hal ini menunjukkan kemampuan manajemen mengindra perlunya perubahan dalam lingkungan termasuk perubahan dalam tubuh organisasi sendiri. Ketidakefektifan dalam mencapai produksi, ketidakefisienan dan ketidakpuasan merupakan pertanda perlunya adaptasi praktek dan kebijaksanaan manajerial. Tuntutan atas keluaran dan penyediaan masukan yang berbeda dari lingkungan, mengharuskan adanya perubahan. Jika sampai tingkatan tertentu organisasi tersebut tidak dapat atau tidak beradaptasi, maka kelangsungan hidupnya dalam bahaya.

5. Pengembangan (development)

kriteria ini mengukur kemampuan organisasi untuk meningkatkan kapasitasnya menghadapi tuntutan lingkungan. Suatu organisasi harus melakukan berbagai upaya untuk memperbesar kesempatan kelangsungan hidup jangka panjangnya. Usaha-usaha pengembangan yang lazim ialah program pelatihan bagi manajerial, tetapi akhir-akhir ini cara pengembangan organisasi telah berkembang meliputi sejumlah pendekatan psikologis dan sosiologis.

Kriteria jangka pendek yaitu produksi, efisiensi, dan kepuasan. Untuk jangka menengah yaitu keadaptasian dan pengembangan. Sedangkan jangka panjang adalah *survial*. Kelima kriteria ini yang akan menjadi landasan untuk mengetahui apakah kebijakan yang telah efektif dalam pelaksanaan akan memberi dampak dari keefektifannya dalam kurun waktu tertentu sehingga benar-benar dapat dikatakan bahwa suatu kebijakan itu efektif. Dan kriteria menurut dimensi waktu ini akan melihat keefektifitasan dari sisi hasil yang harus dicapai dan hal yang harus dilakukan dalam kurun waktu tertentu.

I.5.4. Eefektivitas Kebijakan Parkir Berlangganan dan Pengaruhnya pada PAD

I.5.4.1. Parkir

I.5.4.1.1. Pengertian parkir

Sebelum lebih lanjut membahas parkir berlangganan Kabupaten Lamongan maka ada baiknya di pahami dahulu mengenai parkir agar bisa dengan

jelas mengerti mengenai parkir dan parkir berlangganan. Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1996) menyatakan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara. Sedangkan definisi lainnya menyatakan bahwa semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir.²⁹ Definisi lainnya pun datang dari Pignataro (1973) dan Sukanto (1985) menjelaskan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menyimpan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya) untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang disediakan untuk menampung kendaraan tersebut. Menurut Wikipedia Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu [kendaraan](#) yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara [hukum](#) dilarang untuk parkir di tengah [jalan raya](#); namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan [rambu lalu lintas](#) ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang. Ada tiga jenis utama parkir, yang berdasarkan pengaturan posisi kendaraan, yaitu [parkir paralel](#), parkir tegak lurus, dan [parkir serong](#).

²⁹ warpani,1992;176

I.5.4.1.2. Satuan Ruang Parkir

Satuan ruang parkir (SRP) merupakan ukuran luas efektif untuk meletakkan satu buah kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor). Di dalamnya sudah termasuk ruang bebas di kiri dan kanan kendaraan dengan pengertian pintu bisa dibuka untuk turun naik penumpang serta hal-hal tertentu seperti ruang gerak untuk kursi roda khusus untuk parkir kendaraan bagi penderita cacat serta ruang bebas depan dan belakang. Bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang.

I.5.4.1.3. Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi pengguna jasa. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah, badan hukum negara atau warga negara. Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.

Fasilitas parkir berbentuk:

- Parkir di pinggir jalan (*on street parking*)

Parkir di pinggir jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir.

- Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

Parkir di luar badan jalan adalah parkir yang menggunakan lahan khusus untuk parkir dan terdapat dua jenis untuk *off street parking* yaitu pelataran parkir dan gedung parkir bertingkat.

I.5.4.1.4. Cara Parkir

Bagi sebagian besar kendaraan bermotor, ada tiga cara parkir, berdasarkan susunan kendaraan - parkir paralel, parkir tegak lurus, dan parkir serong. Ini adalah konfigurasi [dimana](#) pengemudi kendaraan dapat mengakses parkir secara mandiri.

1. Parkir Paralel

Parkir sejajar [dimana](#) parkir diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. Parkir dilakukan sejajar dengan tepi jalan, baik di sisi kiri jalan atau sisi kanan atau kedua sisi bila hal itu memungkinkan,. Parkir paralel adalah cara paling umum dilaksanakan untuk parkir mobil dipinggir jalan. Cara ini juga digunakan dipelataran parkir ataupun gedung parkir khususnya untuk mengisi ruang parkir yang parkir serong tidak memungkinkan.

2. Parkir Tegak Lurus

Dengan cara ini mobil diparkir tegak lurus, berdampingan, menghadap tegak lurus ke lorong / gang, trotoar, atau dinding. Jenis mobil ini parkir lebih terukur daripada parkir paralel dan karena itu biasanya digunakan di tempat di pelataran parkir atau gedung parkir. Sering kali, di tempat parkir mobil menggunakan parkir tegak lurus, dua baris tempat parkir dapat diatur berhadapan dengan depan, dengan atau tanpa gang di antara keduanya. Bisa juga parkir tegak lurus dilakukan dipinggir [jalan](#) sepanjang jalan [dimana](#) parkir ditempatkan cukup lebar untuk kendaraan keluar atau masuk ke ruang parkir.

3. Parkir Serong

Parkir serong merupakan cara [parkir](#) kendaraan yang membentuk sudut dengan pinggir jalan, tempat parkir. Parkir serong biasanya diterapkan untuk parkir pinggir jalan, atau di [pelataran parkir](#) yang dimaksudkan untuk mengoptimalkan luasan pelataran parkir karena dibutuhkan gang yang lebih sempit sehingga dapat menempatkan ruang parkir yang lebih banyak dalam satu satuan luas tertentu.³⁰

I.5.4.2. Parkir Berlangganan

Dari beberapa pengertian mengenai parkir oleh beberapa ahli sebelumnya maka Parkir adalah keadaan berhenti dari sebuah kendaraan dan tanpa pengemudi dalam waktu sementara. Dan Parkir berlangganan adalah kebijakan pemerintah daerah dalam menertibkan parkir dan sistem pembayaran retribusi parkir satu kali

³⁰ <http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir> 9 juni 2014 ukul 02:25

pembayaran dalam setahun. Kedua pengertian ini akan menjadi acuan dalam mengartikan parkir dan juga parkir berlangganan dalam penelitian ini. Pengertian parkir dari beberapa ahli dan juga jenis parkir yang telah di klasifikasikan membuat pemerintah lebih meningkatkan inovasi dengan cara membuat sistem parkir yang memudahkan dalam pembayaran dan juga dapat meningkatkan ketertiban lalu lintas. Parkir berlangganan merupakan sebuah sistem parkir di mana pembayarannya dilakukan satu kali dengan jangka waktu fasilitas parkir tertentu dan di tempat tertentu pula. Parkir berlangganan ini berlaku bagi kendaraan bermotor dengan plat nomor daerah yang melaksanakan parkir berlangganan selain ada tanda tersendiri dari pemerintah sebagai penyelenggara parkir berlangganan.

Parkir berlangganan di terapkan di beberapa daerah di Jawa Timur. Parkir berlangganan dianggap mampu untuk meningkatkan pendapatan dan juga mengurangi kebocoran pendapatan akibat dari kecurangan petugas parkir di laangan dan kebocoran itu tentu sangat berpengaruh dalam pertumbuhan pendapatan dari sektor parkir. jumlah kendaraan bermotor yang semakin seharusnya juga berdampak pada pendapatan perparkiran. Parkir berlangganan ini dianggap mampu menjadi sistem parkir yang memudahkan pengguna jasa parkir dan juga menguntungkan pemerintah.

I.5.4.3. Kebijakan Parkir Berlangganan

Kebijakan parkir berlangganan merupakan kebijakan tiap daerah untuk mengatur perparkiran di daerah itu sendiri. Di Jawa Timur beberapa daerah telah menggunakan kebijakan parkir berlangganan yang dibuat oleh daerah masing-masing disesuaikan oleh kemampuan daerahnya. Adapun kebijakan parkir berlangganan adalah sebuah kebijakan yang dibuat oleh pemerintah daerah bertujuan untuk meningkatkan ketertiban dalam perparkiran di bahu jalan dan meningkatkan pendapatan asli daerah melalui sistem pembayaran retribusi parkir satu kali dalam setahun dengan melalui “*notice*” dalam pengurusan pajak kendaraan bermotor tiap tahunnya.

Di Kabupaten Lamongan parkir berlangganan termasuk dalam Peraturan Daerah Kabupaten Lamongan Nomor: 6 Tahun 2004 tentang Pengelolaan Retribusi Parkir. Selama sepuluh tahun parkir berlangganan berjalan di Kabupaten Lamongan peningkatan dari pendapatan asli daerah di tiap tahunnya mengalami peningkatan dari sektor retribusi parkir berlangganan. Begitu juga dengan pelayanannya terhadap masyarakat. Dengan adanya kebijakan parkir berlangganan ini maka peningkatan pendapatan dan pelayanan diharapkan terus meningkat sehingga menjadi timbal balik antara pemerintah dan masyarakat.

I.5.4.4. Efektivitas Kebijakan Parkir Berlangganan

Inovasi pemerintah dalam memperbaiki sistem perparkiran telah dengan mengeluarkan kebijakan merupakan suatu inovasi yang baik. Kebijakan parkir

berlangganan bertujuan untuk meningkatkan pendapatan asli daerah. pendapatan asli daerah yang didapat nantinya akan digunakan untuk membangun daerah itu sendiri sehingga peningkatan pendapatan asli daerah dari sektor parkir dengan menggunakan sistem parkir berlangganan ini diharapkan mampu mencapai tujuan itu. Konsep efektivitas dalam pelaksanaan kebijakan sangatlah dibutuhkan dalam pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan ini. Karena kebijakan yang telah disahkan diharapkan mampu membawa dampak positif dari daerah itu sendiri.

Efektivitas kebijakan parkir berlangganan ini diharapkan berjalan efektif dan dalam langkah mengefektifkan kebijakan parkir berlangganan ada beberapa point yang harus dipenuhi oleh pelaksanaan dan point tersebut merupakan indikator dari para ahli yang dalam hal ini berhubungan untuk meningkatkan efektivitas kebijakan. Efektivitas dalam hal ini bertujuan agar sasaran dari kebijakan parkir berlangganan dapat tercapai yaitu untuk meningkatkan pendapatan asli daerah. indikator efektivitas dari para ahli akan menuntun pelaksanaan kebijakan yang efektif dan dari efektivitas kebijakan itu nantinya juga akan membawa dampak positif dalam pendapatan asli daerah dan juga tentunya nanti akan berdampak juga bagi pembangunan daerah yang menjalankan kebijakan parkir berlangganan.

1.5.4.5. Pendapatan Asli Daerah dan Sumber Pendapatan Asli Daerah dari Perparkiran

Sejak diberlakukannya UU No.33 tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah maka pemerintah daerah lebih bisa mengolah dan mengatur keuangan daerahnya masing – masing.

Pendapatan asli daerah merupakan salah satu sumber penerimaan daerah dalam UU No. 33 tahun 2004. Pendapatan asli daerah adalah Pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang – undangan. Menurut UU No.33 tahun 2004 Pendapatan Asli Ddaerah diperoleh dari:

1. Pajak Daerah
2. Retribusi Daerah
3. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan; dan
4. Lain-lain PAD yang sah

Pendapatan dari parkir berlangganan merupakan pendapatan dari retribusi daerah sektor parkir. pendapatan melalui retribusi itu merupakan pendapatan dimana pengguna jasa membayar dan mendapatkan timbal balik melalui pelayanan dan fasilitas dari Pemerintah daerah.

Sumber pemasukan pendapatan asli daerah dari sektor perparkiran merupakan pendapatan dari retribusi daerah. pendapatan parkir daerah dari retribusi parkir merupakan pendapatan dari pungutan yagn mana didapat dari pengguna jasa yang sedang menggunakan jasa yang dikelola oleh pemerintah dan pengguna jasa mendapatkan timbal balik dari pemerintah berupa pelayanan atas jasa yang dikelola oleh pemerintah. Pendapatan asli daerah dari perparkiran didapat dari pemasukan atas jasa parkir yang diselenggarakan oleh pemerintah darah dimana dalam satu daerah memiliki kebijakan sendiri-sendiri untuk

mengatur parkirnya dan juga pendapatannya dari penyelenggaraan parkir. Kabupaten Lamongan telah 10 tahun melaksanakan kebijakan parkir berlangganan. Pendapatan parkir dari diberlakukannya kebijakan ini pun melonjak pesat dan diluar parkir berlangganan Kabupaten Lamongan juga menerapkan sistem parkir harian bagi kendaraan dengan plat nomor luar kota sehingga sistem perparkiran di Kabupaten Lamongan ada 2 sistem dimana keduanya sama-sama menghasilkan pendapatan yang bagi pendapatan asli daerah Kabupaten Lamongan.

I.6. Definisi Konsep

Dari kerangka konseptual yang telah dijelaskan sebelumnya maka definisi konsepnya dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Efektivitas adalah membandingkan apa yang telah dilaksanakan dengan sasaran yang telah direncanakan diawal.
2. kebijakan publik adalah kebijakan yang berupa peeraturan dari pemerintah untuk mengatur kepentingan orang banyak yang mencerminkan hubungan antara pemeritnah dan masyarakat.
3. Efektifivitas kebijakan publik adalah membandingkan tujuan dari kebijakan dengan pelaksanaan kebijakan itu sendiri .
4. Parkir adalah keadaan berhenti dari sebuah kendaraan dan tanpa pengemudi dalam waktu sementara.

5. Parkir berlangganan adalah sistem perparkiran dimana pembayarannya satu kali dalam satu kurun waktu.
6. Kebijakan parkir berlangganan adalah kebijakan yang dibuat oleh pemerintah daerah mengenai sistem perparkiran dengan pembayaran satu kali untuk kurun waktu tertentu.
7. Efektivitas kebijakan parkir berlangganan adalah membandingkan antara pelaksanaan kebijakan parkir berlangganan yang telah berlangsung selama ini dengan apa yang telah direncanakan dan menjadi tujuan dari kebijakan parkir berlangganan.
8. Pendapatan asli daerah adalah pendapatan daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan perundang-undangan dimana dalam penelitian ini pendapatan itu didapat dari retribusi parkir harian maupun berlangganan.

Dari definisi konsep diatas maka efektifitas kebijakan parkir berlangganan dalam peningkatan pendapatan asli daerah merupakan suatu perbandingan antara pelaksanaan dengan tujuan awal dari kebijakan parkir berlangganan sehingga pelaksanaan parkir berlangganan bisa berjalan efektif dan berdampak pada pertambahan nilai kas pemasukan daerah dari sektor parkir mulai sejak diberlakukannya kebijakan parkir berlangganan. Dampak dari efektifitas pelaksanaan parkir berlangganan ini diharapkan juga mampu meningkatkan pendapatan dan juga kepuasan dari pengguna jasa parkir berlangganan. Peningkatan kepuasan itu sebagai timbal balik dari apa yang telah dibayar

oleh pengguna jasa, karena prinsip retribusi ialah timbal balik antara pengguna jasa yang telah membayar dengan pemerintah yang sebagai penyedia jasa.

I.7. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif. Dengan menyesuaikan permasalahan dan tujuan penelitian maka metode penelitian kualitatif menjadi metode pilihan dari peneliti dalam melakukan penelitian ini. Menurut Bogdan Taylor penelitian kualitatif dirumuskan sebagai berikut:

“... adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati...”³¹

Beberapa pertimbangan penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif adalah sebagai berikut:

1. Lebih mudah menyesuaikan metode kualitatif apa bila berhadapan dengan kenyataan ganda.
2. Metode kualitatif menyediakan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan responden.
3. Metode kualitatif lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terdapat pola-pola nilai yang dihadapi.

³¹ Moleong, J. Lexy. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung, PT. Remaja Parsons, Wanev: Public policy: Pengantar Teori & Praktis Analisis Kebijakan Jakarta: Kencana 200, hal 3

Dengan menggunakan metode kualitatif maka analisis datanya dilakukan dengan cara induktif-kualitatif. Dimana penelitian kualitatif berkembang sebagai suatu metode *disciplined inquiry* yang lebih induktif sifatnya. Dalam hal ini tentunya peneliti perlu memiliki kadar keterlibatan yang tinggi (dengan segenap jiwa dan raganya) aktif mendengar, observasi, bertanya, mencatat, terlibat, menghayati, berfikir dan menarik inferensi dari apa yang dipelajari.³² Peneliti merupakan instrumen utama dalam penelitian ini, oleh karena peneliti adalah sebagai perencana, pelaksana pengumpul data, dan pelopor hasil penelitiannya.³³ Metode kualitatif pada dasarnya berbentuk siklus (tidak linier), artinya tahap-tahap itu senantiasa harus diulang-ulang. Maka dari itu penelitian kualitatif merupakan kegiatan berstruktur, berencana, dan berstrategi, maka sesuai dengan karakteristik kegiatannya ditempuh beberapa tahap.³⁴

I.7.1. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif. Tipe penelitian deskriptif dipahami sebagai penelitian yang berusaha menggambarkan dan melukiskan sebuah keadaan atas fakta-fakta yang benar-benar terjadi sehingga nantinya peneliti diharapkan dapat memahami fenomena yang dijadikan permasalahan dalam penelitiannya. Mendeskripsikan fakta merupakan usaha mengemukakan gejala secara lengkap di dalam aspek yang diselidiki agar jelas keadaan atau kondisinya sehingga penelitian ini bersifat penemuan fakta seadanya. Dalam

³² Sanapiah Faisal. *Penelitian Kualitatif, Dasar-dasar dan Aplikasinya*, Yayasan Asah-Asih Asuh, Malang, 1990

³³ Moleong, J. Lexy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung, PT. Remaja Parsons, Waney: Public policy: Pengantar Teori & Praktis Analisis Kebijakan Jakarta: Kencana 2005, hal. 121

³⁴ Hidayatullah, Faris angger: 2014: 68

penelitian ini peneliti akan menggambarkan efektivitas parkir berlangganan dan keadaan pelaksanaan parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan.

I.7.2. Lokasi Penelitian

penelitian ini berlokasi di Kabupaten Lamongan dimana yang menjadi fokus adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan sebagai pelaksana kebijakan parkir berlangganan. Dipilihnya Kabupaten Lamongan Sebagai lokasi penelitian dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Kabupaten Lamongan telah melaksanakan Parkir berlangganan sejak tahun 2004.
2. Persebaran titik parkir berlangganan di Kabupaten Lamongan masih belum menjangkau desa hingga kecamatan yang letaknya jauh dari kota kabupaten.

I.7.3. Teknik Penentuan Informan

Penentuan informan merupakan hal penting dalam penelitian ini karena banyak data dan informasi yang harus diperoleh dari berbagai pihak yang terkait. Penentuan informan dilakuakn dengan cara *purposive sampling* Adapun sampel yang bertujuan ini ditentukan pada mereka yang mempunyai sifat-sifat yang melekat pada variabel analisis. Adapun informan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Dinas Perhubungan kabupaten Lamongan:
 - Kepala Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan
 - Kasie Manajemen Keselamatan dan Teknik Sarana Prasarana
 - Pengawas juru parkir berlangganan
 - Petugas juru parkir
- Masyarakat:
 - Pengguna jasa parkir berlangganan
 - Warga sekitar lokasi parkir berlangganan
 - Pemilik tempat usaha di tepi jalan umum yang termasuk area parkir berlangganan

I.7.4. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Lofland (1984) sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan yang selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lainnya. Maka dari itu untuk menghasilkan penelitian yang valid dan akurat diperlukan data yang representatif.

Untuk mengumpulkan data yang diperlukan maka peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan:

- a. Wawancara

Merupakan percakapan dengan maksud tertentu, percakapan itu dilakukan oleh dua belah piha kyaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai memberikan jawaban atas pertanyaan. Lincoln dan Guba (1985:266) menegaaskan bahwa maksu dwawancara antara lain mengkonstruksi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi, tuntutan, kepedulian dan lainnya.

b. Pengamatan atau Observasi

Secara metodologis penggunaan pengamatan bermanfaat bagi penelitian, yaitu pengamatan mengoptimalkan kemampuan peneliti dari segi motif, kepercayaan, perhatian, perilaku tak sadar, kebiasaan dan sebagainya. pengamatan memungkinkan pengamat untuuk melihat dunia sebagaimana yang dilihat oleh subyek penelitian, kemudian pengamatan juga mmemungkinkan peneliti merasakan apa yang dirasakan dan dihayati oleh subyek. Pengamatan juga memungkinkan pembentukan pengetahuan yang diketahui bersama baik dari pihaknya maupun dari pihak subyek.

c. Dokumentasi

Yaitu teknik mengumpulkan data melalui dokumen-dokumen yang telah ada dan juga dari bentuk dokumentasi lain dalam bentuk gambar dan foto.

I.7.5. Teknik Pemeriksaan keabsahan Data

Hasil penelitian diharapkan bisa dipertanggung jawabkan baik praktis maupun ilmiah, dan untuk mencari kebenaran di lapangan maka diperlukan teknik pemeriksaan keabsahan data. Pada penelitian ini peneliti menggunakan triangulasi sumber data yaitu dengan teknik triangulasi yang dilakukan dengan cara membandingkan apa yang dilakukan informan ketika di depan umum dengan yang dikatakan secara pribadi, membandingkan keadaan dan perspektif informan dalam konteks penelitian dengan konteks sehari-hari, membandingkan keadaan dan perspektif informan dengan pendapat dan pandangan umum, membandingkan hasil wawancara dengan dokumen terkait. Pemilihan triangulasi sumber data ini disesuaikan dengan karakteristik masalah yang terjadi di mana peneliti akan melakukan pengumpulan data melalui pengamatan lapangan dan wawancara terhadap elemen-elemen pendukung penelitian seperti yang telah dijelaskan sebelumnya.

I.7.6. Teknik Analisis Data

Menurut B.Miles dan Michael A. Huberman, analisis data terdiri dari alur kegiatan sesuai yang saling menjalin pada saat sebelum, selama, dan sesudah pengumpulan data. Alur kegiatan tersebut terdiri dari:³⁵

³⁵ Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman, *Analisa Data Kualitatif*, Buku Sumber tentang Metode-metode baru, UI Press, Jakarta 1992. hal. 15-21

1. Reduksi data

Yaitu sebagai pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data “kasar” yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan dan berlangsung secara terus menerus, sehingga dapat diartikan kesimpulan finalnya dan diverifikasi.

2. Penyajian data

Merupakan sekumpulan informasi yang tersusun, yang memberi kemungkinan adanya kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data ini bisa berupa matrik, grafik, bagan atau jaring.

3. Penarikan kesimpulan/verifikasi

Merupakan kegiatan menyimpulkan catatan-catatan lapangan dimana kesimpulan akhir tidak akan muncul sampai data berakhir, verifikasi merupakan suatu tinjauan ulang pada catatan-catatan lapangan. Dimana makna-makna yang muncul dari data harus diuji kebenaran, kekokohan, dan kecocokannya, yakni yang merupakan validitasnya.

Lebih lanjut analisa data kualitatif merupakan upaya yang berlanjut, berulang, dan terus menerus, masalah reduksi data, penyajian data, dan penarik kesimpulan/verifikasi menjadi gambaran keberhasilan secara berurutan sebagai rangkaian kegiatan yang saling susul menyusul.

