

Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Penyelenggaraan Transportasi Bidang Perparkiran Pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya

Ilham Nur Rahman¹ & Ade Nurzaman²

¹Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Administrasi Negara STIA YPPT Priatim Tasikmalaya

²Dosen STITNU Al Farabi Pangandaran

Email: iilhamnurrahman@gmail.com¹ & adenurzaman@stitnualafarabi.ac.id²

RIWAYAT ARTIKEL

Received : 2023-01-23

Revised : 2023-01-23

Accepted: 2023-01-29

KEYWORD

Policy Implementation

KATA KUNCI

Implementasi Kebijakan

ABSTRACT

Parking problems in the City of Tasikmalaya occur starting from the not yet maximising income from parking fees, the presence of illegal parking attendants, the lack of parking attendant supervisors, the lack of socialization of parking fee changes to the commotion between parking attendants and parking users. The focus of this research is parking fees that have not reached the target and are always decreasing. The purpose of this study is to describe and analyze the Implementation of the Public Service Retribution Policy for the Implementation of Transportation in the Parking Sector at the Tasikmalaya City Transportation Service as seen from: 1) Policy content which includes: a) Interests that influence; b) Benefit Type; c) Degree of Change; d) Location of a program; e) Program Executor; and f) Resources. 2) Implementation context which includes: a) Strategy; b) Character and c) Compliance level. The research was conducted through a qualitative approach, using interview data collection techniques, observation and documentation The results of the study show that: The implementation of the parking fee policy has not been fully implemented in accordance with local regulation number 5 of 2011 concerning public service fees. first, regarding the content of the policy that has not been fully contained in the policy, even though it is part of a parking fee program or activity. Second, related to the implementation context, it can be concluded that the environment supports what is stated in the policy.

ABSTRAK

Permasalahan perparkiran di Kota Tasikmalaya terjadi mulai dari belum maksimalnya pendapatan retribusi parkir, masih adanya juru parkir liar, kurangnya pengawas juru parkir, kurangnya sosialisasi perubahan tarif parkir hingga keributan antara juru parkir dengan pengguna parkir. Fokus penelitian ini tentang retribusi parkir yang belum mencapai target dan selalu mengalami penurunan. Tujuan Penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisis Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Penyelenggaraan Transportasi Bidang Perparkiran pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya yang dilihat dari: 1) Konten kebijakan yang meliputi: a) Kepentingan yang mempengaruhi; b) Tipe Manfaat; c) Derajat Perubahan; d) Letak sebuah program; e) Pelaksana Program; dan f) Sumberdaya. 2) Konteks implementasi yang meliputi: a) Starategi; b) Karakter dan c) Tingkat kepatuhan. Penelitian dilakukan melalui pendekatan kualitatif, dengan menggunakan metode teknik pengumpulan data wawancara, observasi dan dokumentasi Hasil penelitian menunjukkan bahwa: Implementasi kebijakan retribusi parkir belum sepenuhnya berjalan sesuai dengan peraturan daerah nomor 5 Tahun 2011 tentang retribusi jasa umum. pertama, terkait konten kebijakan belum sepenuhnya termuat dalam kebijakan, meskipun hal itu merupakan bagian dari program atau kegiatan retribusi parkir. Kedua, terkait konteks implementasi dapat disimpulkan lingkungan mendukung terhadap apa yang tertuang dalam kebijakan.

1. Pendahuluan

Hakikat pembentukan dan penyelenggaraan pemerintahan pada prinsipnya dalam rangka pengaturan, pengurusan, pelayanan dan peningkatan kepentingan serta kesejahteraan masyarakat dalam berbagai kehidupan. Penyelenggaraan urusan pemerintahan pada tingkat daerah dilakukakan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UU Nomor 23 Tahun 2014).

Pemerintah daerah berhak menetapkan kebijakan daerah untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dan wajib berpedoman pada norma, standar, prosedur, dan kriteria yang telah ditetapkan oleh pemerintah pusat. Implementasi kebijakan di suatu daerah tidak selalu berjalan dengan baik, hal itu tentu dipengaruhi oleh kendala-kendala yang ada.

Salah satu kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah daerah kota Tasikmalaya terkait perpajakan yaitu Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum dan kemudian dikeluarkan Peraturan Wali Kota Tasikmalaya Nomor 1 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Wali Kota Tasikmalaya Nomor 51 Tahun 2019 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Dalam Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum.

Kebijakan tersebut menjadi bahan penelitian ini yang dilatarbelakangi observasi awal Peneliti dengan temuan sebagai berikut:

Pertama, Tumbuh kembang Kota Tasikmalaya diiringi tumbuhnya jumlah kendaraan bermotor. Peningkatan aktivitas ekonomi berbanding lurus dengan peningkatan kebutuhan akan transportasi (Salim, 2006). Di Indonesia pada tahun 2019 penambahan kendaraan sebanyak 7.108.236 unit atau meningkat 5,3 persen dari 133 juta unit, begitu pula di Kota Tasikmalaya tahun 2021 Jumlah kendaraan bermotor mencapai 239.366 unit yang didominasi kendaraan pribadi dimana 83,20% menggunakan sepeda motor, jumlah ini meningkat dibanding tahun 2020 Jumlah sepeda motor hanya 12.910 unit. Hal ini berimbas terhadap kebutuhan akan peningkatan kapasitas jalan dan

meningkatnya kebutuhan parkir, yang pada akhirnya menambah titik kemacetan di Kota Tasikmalaya.

Selain akibat dari pertumbuhan jumlah kendaraan, kemacetan juga disebabkan oleh lokasi parkir yang masih menggunakan badan jalan yang dapat mengurangi kapasitas jalan termasuk trotoar jalan masih digunakan oleh pedagang kaki lima. Hal ini masih terjadi beberapa jalan di Kota Tasikmalaya seperti di jalan HZ Mustofa, Cihideung dan masjid agung. Begitu pula penetapan lokasi parkir sebanyak 34 lokasi menggunakan tepi jalan umum di Kota Tasikmalaya.

Kedua, Berdasarkan data dari BPS pendapatan retribusi daerah Kota Tasikmalaya mengalami penurunan pada tahun 2019 mencapai Rp. 11.153.194,80, sementara pada tahun 2020 mencapai Rp. 10.008.826,53 dan berangsur menurun di tahun 2021 yaitu Rp. 9.302.738,04. Begitu juga pada bidang perpajakan belum mencapai target, pada tahun 2021 target Rp. 2.411.496.000,00 baru tercapai 32,57 % yaitu Rp. 785.490.000,00.

Selain belum tercapainya target retribusi parkir, keluhan dari petugas parkir terjadi di tahun 2020 karena jumlah setoran parkir naik dua kali lipat. Kenaikan retribusi pelayanan parkir tersebut tertuang di dalam peraturan Wali Kota Tasikmalaya nomor 1 tahun 2020, tentang perubahan tarif retribusi pelayanan di tepi jalan umum. Dengan kenaikan retribusi parkir tersebut, para petugas parkir di Kota Tasikmalaya mengaku tidak sanggup lagi untuk memenuhi setoran. Apalagi saat ini masih dalam masa pandemi Covid - 19 (Pikiran Rakyat, 2020).

Tercapainya target retribusi parkir berperan sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) berfungsi sebagai anggaran guna membiayai seluruh kebutuhan sehari-hari pemerintahan dan juga pembangunan daerah. Saat sumber anggaran di suatu daerah telah tercukupi, maka seluruh kegiatan ekonomi bisa berjalan dengan baik. Fungsi lain dari retribusi adalah sebagai stabilitas ekonomi daerah yaitu mengendalikan harga pasar dan juga dapat membukakan lapangan kerja baru dalam rangka mengurangi kesenjangan ekonomi masyarakat.

Selain dua temuan di atas, Peneliti juga masih menemukan permasalahan perpajakan yaitu adanya juru parkir liar atau tidak memberikan kartu parkir, kurangnya pengawas juru parkir, keributan antara juru parkir dengan pengguna parkir, perlengkapan jalan masih kurang dan terakhir kurangnya sosialisasi perubahan tarif parkir.

Peran pemerintah dalam mengatasi berbagai masalah parkir sangat diperlukan oleh masyarakat terutama pada manajemen perparkiran. Menurut (Auchincloss, 2015) sebagian besar kebijakan yang sukses memperbaiki kualitas lingkungan di pusat kota bergantung pada keberhasilan mengurangi lalu lintas, dan kebijakan parkir adalah salah satu yang cukup ampuh dan juga paling mudah diterima masyarakat umum.

Dengan mengamati gejala-gejala dimaksud maka hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan memang suatu masalah yang perlu mendapat perhatian semua pihak. Disatu sisi implementasi kebijakan didasarkan pada perumusan-perumusan masalah yang terjadi namun di sisi lain masih adanya ketidaksesuaian dalam mengimplementasikan kebijakan guna mencapai tujuan yang di harapkan.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat digambarkan adanya kinerja atau tindakan mengenai kebijakan pemerintah Kota Tasikmalaya terhadap pengelolaan parkir yang belum maksimal, maka peneliti tertarik mengangkat permasalahan untuk dikaji dalam penelitian ini adalah : Bagaimana implementasi kebijakan retribusi jasa umum penyelenggaraan transportasi bidang perparkiran pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Tasikmalaya?

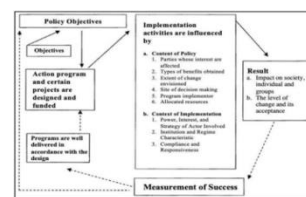
2. Tinjauan Pustaka

a. Implementasi Kebijakan Marilee S. Grindle

Model Grindle (1980) memperkenalkan pendekatan implementasi kebijakan yang disebut Implementasi sebagai proses politik dan administratif. implementasi kebijakan adalah proses umum dari tindakan administratif yang dilakukan oleh pemerintah atau sektor swasta dalam mencapai tujuan tertentu. Model yang diperkenalkan oleh Grindle menggambarkan proses pengambilan keputusan yang dilakukan oleh berbagai aktor berdasarkan program yang telah dicapai atau interaksi para pengambil keputusan dalam konteks politik administratif (Grindle, 1980). Ciri penerapan kebijakan ini adalah interaksi antara pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan pengguna kebijakan dalam model yang interaktif. Ada dua variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik dimana kedua variabel tersebut dapat menjadi parameter keberhasilan implementasi suatu kebijakan. Parameter ini adalah sebagai berikut:

- 1) Proses kebijakan, yaitu melihat kesesuaian implementasi kebijakan dengan desain yang mengacu pada tindakan kebijakannya; dan
- 2) Pencapaian tujuan kebijakan, yaitu dengan melihat dua faktor yang meliputi dampak terhadap masyarakat baik secara individu maupun kelompok dan tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat ditentukan oleh tingkat implementasi kebijakan itu sendiri yang terdiri dari content of policy dan context of policy (Grindle, 1980). Model ini memiliki enam elemen konten kebijakan dan tiga elemen konteks implementasi.

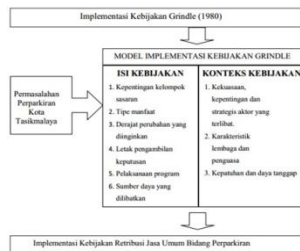


Gambar 1 Model Marilee S. Grindle
Sumber: Grindle (1980)

Pada Gambar 1 proses implementasi kebijakan harus dimulai dengan adanya tujuan dan sasaran serta program atau kegiatan yang dirancang sejak awal dan juga telah mengalokasikan dana untuk mewujudkan maksud dan tujuan tersebut. Tahapan tersebut dilanjutkan dengan tahap implementasi kebijakan, yang mengacu pada isi kebijakan dan konteks implementasi. Beberapa pertimbangan dalam isi kebijakan adalah sumber daya yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan kebijakan. Selain itu, konteks implementasi mempertimbangkan peran kelembagaan dan strategi para aktor yang terlibat. Kedua komponen ini harus diukur dalam rangka implementasi kebijakan yang mencapai hasil akhir. Hasil akhir berupa dampak yang diinginkan dan tingkat perubahan dari proses implementasi kebijakan. Model ini memiliki kelebihan dari metode yang digunakan yaitu pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan beserta output dan outcome.

Penelitian ini memfokuskan pada model implementasi kebijakan Grindle karena dapat diketahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan dari sisi content policy maupun context policy. Sehingga mempermudah peneliti dalam membahas menyeluruh dan mendalam mengenai implementasi kebijakan publik dengan melihat 2 dimensi diatas. Dimensi yang

digunakan dapat dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (design) dengan merujuk pada aksi kebijakannya dan apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor tahap pelaksanaan, dampak terhadap masyarakat dan perubahan kepada masyarakat. Tujuan akhirnya adalah teori tersebut dapat dijadikan tolak ukur dalam menilai keberhasilan atau tidaknya kebijakan dan dampak dan perubahan yang terjadi kepada masyarakat Kota Tasikmalaya.



Gambar 2 Paradigma Berpikir Penelitian

b. Peraturan Daerah

Peraturan Daerah merupakan salah satu jenis Peraturan Perundang-undangan dan merupakan bagian dari sistem hukum nasional yang berdasarkan Pancasila. Pada saat ini Peraturan Daerah mempunyai kedudukan yang sangat strategis karena diberikan landasan konstitusional yang jelas sebagaimana diatur dalam Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Fungsi Peraturan Daerah mempunyai berbagai fungsi yaitu:

- 1) Sebagai instrumen kebijakan untuk melaksanakan otonomi daerah dan tugas pembantuan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah.
- 2) Merupakan peraturan pelaksanaan dari Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi. Dalam fungsi ini, Peraturan Daerah tunduk pada ketentuan hierarki Peraturan Perundang-undangan. Dengan demikian Peraturan Daerah tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.
- 3) Sebagai penampung kekhususan dan keragaman daerah serta penyalur aspirasi masyarakat di daerah, namun dalam pengaturannya tetap dalam koridor Negara kesatuan Republik Indonesia yang berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

- 4) Sebagai alat pembangunan dalam meningkatkan kesejahteraan daerah.

Penyelenggaraan urusan daerah oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah diselenggarakan menurut asas otonomi. Asas otonomi adalah prinsip dasar penyelenggaraan Pemerintahan Daerah berdasarkan Otonomi Daerah. Sedangkan, Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam rangka menyelenggarakan otonomi daerah, Daerah membentuk Peraturan Daerah atau yang disingkat Perda (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23, 2014).

Peraturan daerah dapat didefinisikan sebagai peraturan yang dibuat oleh kepala daerah Provinsi maupun kabupaten/ kota bersama-sama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi maupun kabupaten/ kota, dalam ranah pelaksanaan penyelenggaraan otonomi daerah yang menjadi legalitas perjalanan eksekusi pemerintah daerah (Indrati, 2007).

c. Retribusi Daerah

Retribusi daerah adalah pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/ atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. Jasa adalah kegiatan Pemerintah Daerah berupa usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya yang dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan. Jasa umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan.

Menurut Siahaan (2005:7) ada beberapa ciri yang melekat pada retribusi daerah yang saat ini di pungut di Indonesia:

- 1) Retribusi merupakan pemungutan yang dipungut berdasarkan undang-undang dan peraturan daerah yang berkenaan.
- 2) Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintahan daerah
- 3) Pihak yang membayar retribusi mendapatkan kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukan.

- 4) Retribusi terutang apabila ada jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah yang dinikmati oleh orang atau badan.
- 5) Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi, tidak akan memperoleh jasa yang dapat diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

Objek retribusi daerah meliputi jasa umum, jasa usaha, dan perizinan tertentu. Salah satu jenis retribusi jasa umum adalah retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum. Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum pada Pasal 4 disebutkan Jenis Retribusi Jasa Umum yang dipungut di daerah adalah :

- 1) Retribusi pelayanan kesehatan;
- 2) Retribusi pelayanan persampahan/ kebersihan;
- 3) Retribusi penggantian biaya cetak kartu tanda penduduk dan akta catatan sipil;
- 4) Retribusi pelayanan pemakaman dan pengabuan mayat;
- 5) Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum;
- 6) Retribusi pengujian kendaraan bermotor;
- 7) Retribusi pemeriksaan alat pemadam kebakaran;
- 8) Retribusi penggantian biaya cetak peta;
- 9) Retribusi penyediaan dan/ atau penyedotan kakus; dan
- 10) Retribusi pengendalian menara telekomunikasi.

d. Retribusi Parkir

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dipungut retribusi atas pelayanan parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh pemerintah daerah. Objek retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Subjek retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah orang pribadi atau badan yang memperoleh jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum. Wajib retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah orang pribadi atau badan yang menurut ketentuan peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi, termasuk pemungut atau pemotong retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang

milik jalan sesuai dengan izin yang diberikan. Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa usaha khusus perparkiran dan penunjang usaha pokok.

Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan: Rencana umum tata ruang; Analisis dampak lalu lintas; dan Kemudahan bagi pengguna jasa.

Tarif parkir adalah biaya yang harus dikeluarkan atau dibayarkan oleh pemilik kendaraan selama memarkir kendaraannya pada suatu lahan parkir tertentu. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Tasikmalaya nomor 84 tahun 2011 bahwa Tata Cara Pelaksanaan Pemungutan Retribusi sebagai berikut:

- 1) Retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD (Surat Ketetapan Retribusi Daerah) atau dokumen lain yang dipersamakan.
- 2) Dokumen lain yang dipersamakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa karcis.
- 3) Bentuk karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Walikota ini.
- 4) Tata cara pelaksanaan pemungutan Retribusi adalah sebagai berikut :
 - Pengguna kendaraan memarkir kendaraannya di tempat yang telah ditentukan dengan diatur oleh petugas pemungut/parkir;
 - Pembayaran retribusi dilakukan secara tunai dan lunas kepada petugas pemungut/parkir setelah pengguna kendaraan selesai memarkir kendaraannya;
 - Petugas pemungut/parkir selanjutnya menyetorkan seluruh hasil pungutan retribusi secara brutto ke Bendahara penerima pada OPD;
 - Bendahara penerima dalam waktu 1 x 24 jam harus segera menyetorkan hasil retribusi ke kas Daerah dengan menggunakan SSRD

3. Metode Penelitian

Berdasarkan masalah penelitian yang telah dijelaskan sebelumnya maka pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif, Istilah kualitatif tidak hanya lazim dimaknai sebagai jenis data, tetapi juga berhubungan dengan jenis data dan interpretasi atas objek kajian. Borgan dan Tailor

mengatakan metode kualitatif adalah prosedur prosedur penelitian yang menghasilkan data-data deskriptif kualitatif berupa kata-kata tertulis (Prastowo, 2012:21).

Adapun yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya, UPTD Perparkiran, Dinas Pendapatan, Juru Parkir, Satpol PP dan masyarakat di Kota Tasikmalaya. Dalam menentukan informan, Peneliti menggunakan Teknik sampling Bertujuan (Purposive Sampling) yaitu suatu teknik penarikan sampel yang digunakan dengan cara sengaja atau menunjuk langsung kepada orang yang dianggap dapat mewakili karakteristik- karakteristik populasi.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan instrument penelitian dengan observasi langsung ke lapangan, pedoman wawancara, menggunakan alat rekam, mengumpulkan bukti terkait menyangkut berkas-berkas untuk mendukung penelitian. Analisis data yang dilaksanakan dalam penelitian ini adalah pengolahan data melalui analisis deskriptif kualitatif, yaitu data dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka serta di jelaskan dengan kalimat sehingga data yang diperoleh dipahami maksud dan maknanya.

Teknik analisa data deskriptif kualitatif, data yang dianalisis berupa kata- kata atau kalimat-kalimat, baik yang diperoleh dari wawancara mendalam maupun observasi. Data yang dianalisis yaitu implementasi kebijakan retribusi parkir di Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya.

4. Hasil Penelitian

Terdapat beberapa kebijakan yang telah ditetapkan dan berkaitan dengan retribusi parkir sebagai berikut:

- Peraturan Pemerintah nomor 10 Tahun 2021 Pajak Dan Retribusi Daerah
- Undang-undang nomor 1 Tahun 2022 Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 5 Tahun 2011 Retribusi Jasa Umum
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 15 Tahun 2015 Lalin Dan Parkir
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 8 Tahun 2017 Retribusi Jasa Umum
- Peraturan Walikota Kota Tasikmalaya nomor 14 Tahun 2008 Bagi Hasil Parkir
- Peraturan Walikota Kota Tasikmalaya nomor 61 Tahun 2021 Tupoksi Dishub

- Rencana Pembangunan Daerah Kota Tasikmalaya Tahun 2023 - 2026
- Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya Tahun 2017-2022

Kebijakan-kebijakan tersebut mempengaruhi terimplementasinya kebijakan di Dinas Perhubungan khususnya UPTD Perparkiran, hasil penelitian ini merupakan analisa terhadap kebijakan retribusi parkir dengan menggunakan teori Grindle yang meliputi konten kebijakan dan konteks implementasi yang diuraikan sebagai berikut:

• Konten Kebijakan

1) Kepentingan dan Manfaat

Kepentingan yang mempengaruhi sebuah kebijakan adalah pelaksana kebijakan itu sendiri, dalam arti semua terlibat dalam merumuskan suatu kebijakan. Kepentingan dan manfaat kebijakan retribusi parkir tersimpulkan dalam Peraturan Walikota nomor 51 tahun 2019 tentang tarif retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum sebagai berikut:

- a. Mewujudkan ketertiban, keamanan dan kenyamanan di ruang lalu lintas;
- b. Meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat, khususnya berkenaan dengan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang dikelola oleh pemerintah daerah; dan
- c. Mewujudkan kesejahteraan masyarakat di daerah.

Tujuan ini bersesuaian dengan yang diutarakan oleh Kepala UPTD Parkir yaitu Bapak Uen Haeruman, S.Kep NERS., M.Si. bahwa manfaat yang dapat dirasakan warga adalah ketertiban dan kenyamanan pengguna jasa parkir dan juga retribusi parkir bermanfaat untuk pembangunan daerah.

Adapun terkait kepentingan masyarakat Pemerintah Kota Tasikmalaya pada tahun 2019 telah membuat kebijakan tarif parkir yang dianggap oleh masyarakat tarif itu terlalu mahal bahkan dianggap tidak berkomunikasi dengan DPRD tentang kenaikan tarif tersebut, yang pada akhirnya pada tahun 2020 tarif parkir diturunkan kembali.

2) Perubahan yang diinginkan

Derajat perubahan yang ingin dicapai berdasarkan wawancara dengan kepala UPTD Parkir terkait maraknya petugas parkir liar atau petugas parkir yang tidak memiliki surat penugasan atau yang melakukan pungutan parkir bukan pada tempat yang telah ditentukan, dengan adanya kebijakan pengelolaan parkir beberapa petugas

parkir liar dapat dibina kemudian diberi surat penugasan dan ditentukan lokasi parkirnya secara legal dan mengikuti peraturan yang ada sehingga retribusi parkir yang masuk jadi bertambah dan pengguna jasa parkir merasa nyaman.

Tentang perubahan yang diinginkan UPTD parkir merumuskan visi Menjadikan perparkiran kota tasikmalaya terbina, disiplin dan bermartabat, dengan misi meningkatkan kualitas pelayanan perparkirn sebagai salah satu penunjang pendapatan daerah.

3) Letak kebijakan

Keanekaragaman dan letak geografis menentukan keberhasilan suatu program. Semakin homogen dan dekat secara geografis proses pengambilan keputusan dengan letak implementasi kebijakan, semakin tinggi probabilitas keberhasilannya. Sebaliknya, semakin beragam atau jauh pengambilan keputusan, semakin lemah kemungkinan suatu kebijakan berhasil mencapai tujuannya.

Pembuat kebijakan mulai dari Pemerintah pusat yaitu Undang-undang nomor 1 tahun 2022 tentang hubungan keuangan pemerintah pusat dan daerah, lebih lanjut kebijakan dibuat oleh pemerintah daerah dengan pelaksana Dinas Perhubungan, yang kemudian pada pelaksana teknis terdapat UPTD Parkir dalam hal ini berwenang menentukan jumlah petugas parkir dan lokasi parkir yang berkerjasama dengan bidang lalu lintas.

Pelaksanaan pengelolaan parkir tidak selamanya tertib dan teratur, seringkali UPTD parkir harus memutuskan untuk turun ke lokasi parkir mentertibkan hal tersebut salah satunya adalah beberapa pengguna jasa parkir memarkirkan kendaraannya disebelah kanan, padahal itu merupakan larangan.

4) Pelaksana kebijakan

Pelaksana kebijakan termasuk lembaga atau dinas, pelaksana program harus memiliki jaringan yang kuat. Artinya, meskipun keputusan diambil oleh salah satu unit yang biasanya berada di pusat kota, namun keputusan tersebut harus disebarakan ke seluruh elemen yang terkait dengan program.

Pemungutan retribusi parkir bertujuan untuk meningkatkan pendapatan asli daerah yang pada akhirnya untuk pembangunan daerah termasuk didalamnya meningkatkan sarana dan prasarana fasilitas parkir. Pelaksana kebijakan harus termuat dalam isi kebijakan bahkan tertulis secara rinci.

Pelaksana retribusi parkir termuat pada Peraturan Walikota nomor 22 tahun 2018 yang meliputi:

- a. Kepala UPTD
- b. Sub Bagian Tata Usaha
- c. Kelompok Jabatan Fungsional d. Kelompok Jabatan Pelaksana

5) Sumber daya

Ketersediaan berbagai sumber daya yang dibutuhkan untuk menunjang mengimplementasikan kebijakan mutlak diperlukan. Selain sumber daya manusia perlu juga sumber finansial dan sarana prasarana untuk membuat program kebijakan menjadi tepat waktu, tepat sasaran dan tepat pelaksanaan.

Sumber daya manusia pada lingkungan UPTD parkir memiliki kualifikasi pendidikan yang baik mulai dari SLTA hingga S2 yang semuanya merupakan aparatur sipil negara. Berikut tabel SDM UPTD parkir:

No	Nama/ NIP	Pangkat/ Gol	Jabatan	Pendidikan
1	Uen Haeruman, S.Kep. Ners., M.Si. NIP. 19781009 201001 1 009	Penata Muda Tk. I, III/b	Kepala UPTD Pengelolaan Parkir	S2
2	A. Junaedi, S.IP NIP. 19650515 200701 1 002	Penata Muda Tk. I, III/b	Kasubag TU	S1
3	Aep Setiawan, S.IP NIP. 19690417 199203 1 006	Penata Tk. I, III/d	Pengelola Perparkiran	S1
4	Sani Rostiani, S.IP NIP. 19781014 200701 2 009	Penata Muda Tk. I, III/b	Pengadministrasi Umum	S1
5	Toto Jayanto Jayantika, S.IP NIP. 19661009 200801 1 005	Penata Muda Tk. I, III/b	Pengelola Perparkiran	S1
6	Nanang Sunandar, ST NIP. 19770526 200801 1 002	Penata Muda Tk. I, III/b	Pengadministrasi Keuangan	S1
7	Endang Deni NIP. 19700517 200801 1 008	Pengatur Tk. I, II/d	Pengelola Perparkiran	SMA/Se derajat
8	Dede Zeni Amar S NIP. 19820301 200901 1 004	Pengatur Tk. I, II/d	Pengelola Perparkiran	SMA/Se derajat

Adapun untuk petugas parkir rata-rata telah menyelesaikan pendidikan tingkat atas, dan untuk menunjang tugasnya ada pembinaan satu kali dalam satu bulan yang hal ini belum termuat dalam peraturan daerah maupun peraturan walikota.

• Konteks Implementasi

1) Kekuatan, Kepentingan dan Strategi

Pada fase implementasi, kekuasaan, kepentingan aktor akan sangat mempengaruhi pencapaian tujuan yang diinginkan. Implementor dalam hal ini akan menjadi pihak yang paling potensial untuk dipengaruhi dan mempengaruhi proses implementasi. Kekuasaan kepentingan dan strategi aktor yang terlibat cukup jelas terlihat melalui rangkaian kegiatan yang terjadi di lapangan.

Strategi yang digunakan Dinas perhubungan kota tasikmalaya mengacu kepada RPJMD Kota Tasikmalaya tahun 2017-2022, dan memperhatikan Renstra Kementerian Perhubungan R.I tahun 2015-2019, Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa

Barat Tahun 2013-2018, Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tasikmalaya Tahun 2011-2031, dan Hasil Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) RPJMD Kota Tasikmalaya.

Setiap kegiatan sudah terlaksana tapi pada beberapa kegiatan belum cukup optimal, seperti pengadaan sarana dan prasarana perparkiran memang ada penambahan tapi belum tercukupi. Sejauh ini dari 7 kegiatan tersebut baru 2 kegiatan yang optimal yaitu pembinaan dan pengawasan petugas parkir, diluar pada itu masih terkendala dengan anggaran. Hal penting lainnya yang berkaitan dengan banyaknya tantangan dinas perhubungan dibekali dengan kekuatan yakni tersedianya sumber daya manusia yang mencukupi.

Selain strategi dalam konteks implementasi juga perlu memperhatikan sosialisasi kebijakan yang telah dibuat atau telah berubah sehingga konten kebijakan dapat tersampaikan kepada semua pihak yang terlibat yang pada akhirnya tujuan dari kebijakan tercapai.

Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala UPTD parkir menerangkan bahwa sosialisasi kebijakan telah dilaksanakan mulai dari DPRD, kemudian melalui media hingga kepada petugas parkir pada saat pembinaan. Terlepas dari sosialisasi kebijakan, dinas perhubungan juga memiliki program kegiatan sosialisasi keselamatan lalu lintas, tertib lalu lintas dan keselamatan anak sekolah. Dimana yang menjadi sasaran bukan hanya untuk pelaksana kebijakan tapi kepada masyarakat secara umum.

2) Karakteristik Institusi dan Penguasa

Karakteristik dinas perhubungan dan pemerintah kota tasikmalaya mempengaruhi terimplementasinya kebijakan dengan baik, dinas perhubungan memang hanya membantu pemerintah daerah dalam bidang perhubungan yang bersifat statis, sementara pemerintah itu sendiri seiring berganti sehingga dirasakan ada perbedaan hasil dari kebijakan.

Hal ini dirasakan oleh salah satu petugas parkir yang menilai berbeda terkait pemberian seragam dibanding pada saat kepemimpinan Walikota sebelumnya. Termasuk dalam pergantian jabatan pada lingkungan dinas perhubungan, hal demikian menandakan bahwa tiap penguasa memiliki karakternya masing-masing.

Pada bagian ini selain karakteristik juga dianalisa terkait dukungan dari berbagai pihak termasuk didalamnya legislatif dan eksekutif. Kebijakan sektor perparkiran serta alokasi anggaran yang diperuntukan dalam implementasi kebijakan

tersebut, dalam perjalanan kebijakan tersebut pihak legislatif melakukan fungsi pengawasan.

Selain dari pada itu, dalam melaksanakan kebijakan diperlukan kolaborasi baik dalam satu institusi maupun institusi lain. Dalam satu institusi, UPTD parkir berkolaborasi dengan bidang lalu lintas. Sedangkan dengan pihak lain dinas perhubungan bekerjasama dengan kepolisian dan satuan polisi pamong praja guna terwujudnya kebijakan yang diharapkan.

3) Tingkat kepatuhan dan respon

Pada bagian ini tingkat kepatuhan diarahkan kepada pelaksana kebijakan, apakah setiap pelaksana dapat menerima dan patuh terhadap kebijakan tersebut. Terkhusus untuk petugas parkir menurut kepala UPTD Parkir sangat patuh karna takut tidak diberi surat penugasan di tahun depan, meskipun Peneliti masih menemukan parkir yang tidak sesuai dengan tempatnya, hal ini diakui oleh petugas parkir kadang terjadi ketidakaturan pengguna jasa parkir yang parkir sembarangan baru ketika ada petugas dari dishub diberi teguran dan tindakan.

Respon juga sering diterima dari pemilik lahan parkir atau halaman toko atau rumahnya digunakan parkir termasuk dilingkungan padat penduduk yang memiliki kendaraan roda 4, sementara tidak ada akses untuk masuk ke dalam rumahnya karna gang hanya cukup untuk kendaraan roda dua sehingga terpaksa parkir di pinggir jalan atau mengambil sebagian jalan, termasuk dalam hal ini tamu yang berkunjung ke rumah yang ada dalam gang.

Pada kasus ini memang sangat diperlukan petugas parkir yang paham mengenai siapa pemilik rumah yang mana mobilnya termasuk jam berapa mereka keluar atau memasukan kendaraan sehingga tetap tercipta lalu lintas yang teratur dan lancar. Dengan demikian terjadi saling menguntungkan antara petugas parkir dengan pemilik lahan parkir.

5. Pembahasan

Pembahasan hasil penelitian mengenai kebijakan retribusi parkir pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya dengan menggunakan teori Grindle tidak terlepas dari dua pernyataan besar yaitu isi atau konten kebijakan berpengaruh terhadap implementasinya dan kedua yaitu konteks politik tindakan administratif mempengaruhi implementasi kebijakan. Berikut uraian pembahasan hasil penelitian berdasarkan 2 pernyataan besar tersebut:

- **Konten Kebijakan**

- 1) **Kepentingan dan Manfaat**

Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi (interest affected) merupakan salah satu faktor penting yang perlu dikaji lebih dalam lagi guna menunjang efektivitas implementasi kebijakan atau program. Dalam hal ini, yang dimaksud dengan kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi adalah berkaitan dengan berbagai kepentingan yang dapat mempengaruhi suatu implementasi kebijakan. Grindle (dalam Agustino, 2012) menyatakan bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya.

Kebijakan retribusi parkir melibatkan banyak kepentingan dan itu termuat dalam isi kebijakan termasuk didalamnya manfaat dari kebijaksanaan itu dibuat. Hal mendasar yang perlu ada dalam isi kebijakan adalah kepentingan masyarakat luas, dimana akses manfaatnya dapat dirasakan oleh semua pihak mulai dari Pemerintah daerah, Dinas perhubungan, UPTD parkir, Petugas parkir dan yang terakhir pengguna jasa parkir.

- 2) **Perubahan yang diinginkan**

Derajat perubahan yang ingin dicapai merupakan target atau tujuan yang hendak dan ingin dicapai dalam suatu kebijakan. Pada poin ini, Grindle (dalam Agustino, 2012) berusaha melihat derajat perubahan seperti apa yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan.

Setiap kebijakan yang dibuat pasti memiliki derajat perubahan yang diinginkan, atau sebuah target yang ingin dicapai bagi sasaran atau pihak-pihak lain yang terlibat dalam implementasi kebijakan. Derajat perubahan yang diharapkan dari sebuah kebijakan maupun program haruslah mempunyai sasaran atau tujuan yang jelas, begitu juga dengan retribusi parkir tidak hanya tercapainya target retribusi parkir yang telah ditentukan oleh Pemerintah, tapi lebih jauh dari pada itu membuat sadar masyarakat akan adanya peraturan yang harus dijalankan yang berimplikasi terhadap pembangunan daerah.

- 3) **Letak kebijakan**

Letak kebijakan memang harus sesuai dengan peruntukannya sehingga tidak tumpang tindih antara kebijakan satu dan lainnya, berbeda jika hal itu merupakan kebijakan lanjutan yang sifatnya teknis dengan harapan membuat terang suatu peraturan yang pada akhirnya bisa melakukan kolaborasi kegiatan.

- 4) **Pelaksana kebijakan**

Dalam pengimplementasian sebuah program, pihak-pihak yang terlibat merupakan salah satu faktor yang penting. Hal tersebut sesuai dengan pendapat dari Wahab (2012:133) yang menyatakan bahwa implementasi program ditetapkan dengan undang-undang dan menjadi kesepakatan bersama di antara beragam pemangku kepentingan (stakeholder), aktor, ataupun organisasi.

Semakin jelas siapa yang terlibat dalam sebuah kebijakan tertuang dalam konten kebijakan tentu akan semakin baik. Demikian rincinya tugas pokok dan fungsi pelaksana akan semakin mudah dalam menjalankan suatu kebijakan.

- 5) **Sumberdaya**

Sumberdaya dalam kajian ini meliputi sumberdaya manusia, finansial dan sarana prasarana. Meskipun sumberdaya manusia sudah tercukupi dengan kompetensi yang ada tapi untuk petugas parkir sebaiknya melalui rekrutmen yang terukur dan dibuat prosedurnya, bukan hanya pergantian turun temurun atau melalui pertemanan karena pada beberapa lokasi parkir memang ada tempat yang memerlukan integritas tinggi.

Pembinaan untuk petugas parkir yang diharapkan oleh pelaksana teknis, baiknya segera dituangkan dalam satu kebijakan sehingga memiliki kekuatan hukum tetap dan hasilnya dapat dievaluasi dimana pada akhirnya dapat memperluas pembinaan ketimbang hanya pengawasan yang jumlahnya lebih banyak.

Pendanaan untuk pengelolaan parkir baiknya pada tiap tahunnya mengalami peningkatan, karena hal berkaitan dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan jumlah kendaraan dengan harapan sarana dan prasarana dapat berangsur membaik.

- **Konteks Implementasi**

- 1) **Kekuatan, Kepentingan dan Strategi**

Grindle (Agustino, 2012) menyatakan bahwa apabila suatu kebijakan maupun program dijalankan tanpa adanya perhitungan yang teliti dan matang, maka sangat besar kemungkinan kebijakan maupun program yang hendak diimplementasikan akan jauh dari hasil yang diharapkan.

Strategi merupakan program yang mengacu pada kebijakan yang telah dibuat oleh pemerintah daerah, kemudian dirumuskan oleh dinas berdasarkan skala prioritas. Program yang tidak terlaksana karena kendala anggaran baiknya dibuat program alternatif yang memiliki nilai yang sama.

Berkaitan dengan strategi, sosialisasi yang masif pula dapat memperlancar implementasi kebijakan. Sosialisasi tidak selalu berhubungan dengan isi kebijakan tapi tugas pokok dan fungsi setiap pelaksana kebijakan tidak kalah penting.

2) Karakteristik Institusi dan Penguasa

Karakteristik lembaga atau pemerintah juga merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan. Pada poin ini membahas karakteristik dari suatu lembaga yang turut mempengaruhi suatu kebijakan. hal yang perlu dilakukan pertama Meminimalisir kepentingan-kepentingan lain dari berbagai aktor kebijakan dan kedua Komitmen dari para pelaksana kebijakan.

3) Tingkat kepatuhan dan respon

Grindel (1980) mengungkapkan bahwa implementor harus mempunyai daya tanggap dan tetap konsisten untuk mencapai tujuan yang tertuang dalam kebijakan yang telah dibuat. Kepatuhan pelaksana kebijakan bersesuaian dengan isi kebijakan yang terperinci dengan jelas bahkan dibarengi dengan sanksi atau hadiah.

6. Penutup

a. Kesimpulan

Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Tasikmalaya didasarkan pada Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum yang pelaksanaannya dilakukan oleh dinas perhubungan dan secara teknis kewenangannya diberikan kepada UPTD Parkir. Berdasarkan hasil penelitian implementasi kebijakan dengan teori Grindle dapat disimpulkan bahwa: pertama, terkait konten kebijakan belum sepenuhnya termuat dalam kebijakan, meskipun hal itu bagian dari program atau kegiatan retribusi parkir. Kedua, terkait konteks implementasi dapat disimpulkan lingkungan mendukung terhadap apa yang tertuang dalam kebijakan.

b. Saran

- Perumusan kebijakan perlu mendapat perhatian lebih serius dengan melibatkan berbagai pihak, sehingga keputusan yang diambil dapat diterima oleh masyarakat secara umum, terkhusus kebijakan tarif retribusi parkir yang langsung berhadapan dengan pelayanan publik.
- Konten kebijakan perlu memuat kepentingan atau tugas pokok dan fungsi pelaksana secara terperinci.

- Konteks implementasi perlu diperjelas dan dipertegas terkait sanksi atau hadiah jika dimungkinkan.
- Untuk penelitian selanjutnya, peneliti dapat menggabungkan lebih dari satu model implementasi kebijakan.

7. Daftar Pustaka

- Agus Subianto. (2020). *Kebijakan publik: Tinjauan perencanaan, implementasi dan evaluasi*. Surabaya: Brilliant.
- Auchincloss, A. H., Weinberger, R., Aytur, S., Namba, A., & Ricchezza, A. (2015). Public parking fees and fines: A survey of US cities. *Public Works Management & Policy*, 20(1), 49–59.
- Cheema, G. S., & Rondinelli, D. A. (1983). *Decentralization and development: Policy implementation in developing countries*. Beverly Hills/London/New Delhi: Sage Publications.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (Eds.). (1994). *Handbook of qualitative research*. Sage Publications, Inc.
- Edward III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Washington: Congressional Quarterly Inc.
- Grindle, M. S. (1980). *Public choices and policy change: The political economy of reform in developing countries*. London: The Johns Hopkins University Press.
- Indrati, M. F. (2007). *Ilmu perundang-undangan: Jenis, fungsi dan materi muatan*. Yogyakarta: Kanisius.
- Hermawan, I. (2019). *Metodologi penelitian pendidikan (kualitatif, kuantitatif dan mixed method)*. Hidayatul Quran.
- Jones, C. O. (2004). *Pengantar kebijakan publik* (R. Istamto, Trans.). Jakarta: CV Rajawali.
- Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. (2011). *Panduan praktis memahami perancangan peraturan daerah* (Edisi kelima). Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-Undangan.
- Lapau. (2013). *Metodologi penelitian*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Siahaan, M. P. (2005). *Pajak daerah dan retribusi daerah*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1992). *Analisis data kualitatif: Buku sumber tentang metode-metode baru*. Jakarta: UI Press.
- Moleong, L. J. (2013). *Metode penelitian kualitatif* (Edisi revisi). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

- Nakamura, R. T., & Smallwood, F. (1980). *The politics of policy implementation*. New York: St. Martins Press.
- Nugroho, R. (2012). *Public policy*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Prastowo, A. (2012). *Metode penelitian kualitatif: Dalam perspektif rancangan penelitian*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. B. (1984). *Implementation*. University of California Press.
- Salim, A. H. A. (2004). *Manajemen transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. (2006). *Metode penelitian administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Scott, J. (1969). Corruption, machine politics, and political change. *American Political Science Review*, 63(4), 1142-1158. <https://doi.org/10.2307/1955076>
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, pemodelan, dan rekayasa transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Usman, H., et al. (2004). *Metodologi penelitian sosial*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445-488.
- Wahab, S. A. (2012). *Analisis kebijakan: Dari formulasi ke penyusunan model-model implementasi kebijakan publik*. Kalimantan Timur: Bumi Aksara.



© 2023 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution Share Alike (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>).

Dokumen:

- Peraturan Pemerintah nomor 10 Tahun 2021 Pajak Dan Retribusi Daerah
- Undang-undang nomor 1 Tahun 2022 Hubungan Keuangan Pusat dan Daerah
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 5 Tahun 2011 Retribusi Jasa Umum
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 15 Tahun 2015 Lalin Dan Parkir
- Peraturan Daerah Kota Tasikmalaya nomor 8 Tahun 2017 Retribusi Jasa Umum
- Peraturan Walikota Kota Tasikmalaya nomor 14 Tahun 2008 Bagi Hasil Parkir
- Peraturan Walikota Kota Tasikmalaya nomor 61 Tahun 2021 Tupoksi Dishub
- Rencana Pembangunan Daerah Kota Tasikmalaya Tahun 2023 - 2026
- Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya Tahun 2017-2022