

**KOLABORASI PENGELOLAAN PARKIR TEPI JALAN
DI PANTI WILOSO Dr. CIPTO SEMARANG**

TESIS

Untuk memenuhi Sebagian Persyaratan
Guna Mencapai Derajat S-2

**Program Studi Magister Ilmu Administrasi
Konsentrasi Magister Administrasi Publik**



**MAYA RUMANTIR
14020120410017**

**ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
TAHUN 2024**

ABSTRAK

Kurangnya sinergisitas antar pemangku kepentingan untuk mengelola persoalan parkir tepi jalan ini. Kondisi demikian menunjukkan bahwa perlu ada kajian mengenai kinerja Pemerintahan dengan berbasis pada kolaboratif. Penelitian ini bertujuan untuk kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang. Serta faktor pendukung dan penghambat kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Dimana metode keabsahan data menggunakan triangulasi data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terjadi perbedaan pandangan para *stakeholders* sehingga dalam kolaborasi menjadi sulit menentukan visi bersama. Aspek yang mendukung seperti aspek Sumber Daya dan Regulasi. Faktor Kultural (budaya), Faktor Politik (kepentingan) menjadi kendala dalam kolaborasi. Saran yang dapat direkomendasikan diantaranya perlu dibentuk forum untuk merumuskan regulasi khusus tentang pengelolaan parkir. Serta pengembangan aksesibilitas / infrastruktur ruang parkir (*parking space/gedung*).

Kata kunci : kolaboratif, parkir, tepi jalan

ABSTRACT

There is a lack of synergy between stakeholders in managing curbside parking. This indicates a need to study the effectiveness of collaborative governance. This study aims to explore collaboration for managing curbside parking at Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto in Semarang City. It will identify both the factors that support and hinder collaboration in this context. The research employs a qualitative descriptive approach, and data triangulation will be used to ensure data validity. The results revealed that differing stakeholder perspectives make it difficult to establish a shared vision for collaboration. While resources and regulations emerged as supportive aspects, cultural and political factors (such as ingrained habits and competing interests) presented obstacles. Recommendations include establishing a forum to develop specific regulations for parking management. Additionally, developing accessible parking infrastructure (including designated parking spaces and building improvements) is crucial.

Keywords: *collaborative, parking, roadside*

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Volume Kendaraan Nasional Per Oktober 2022	1
Tabel 1.2. Jumlah Kendaraan Bermotor	2
Tabel 1.3. Besaran Tarif Parkir di Kota Semarang	5
Tabel 1.4. Pergeseran Paradigma Administrasi Publik	31
Tabel 1.5. Perbandingan Antara Paradigma PA, NPM dan NPG	33
Tabel 1.6. Daftar Informan Penelitian	78
Tabel 1.7. Matriks Fenomena Penelitian	83
Tabel 2.1. Letak Geografis Kota Semarang	90
Tabel 2.2. Jumlah Penduduk Kota Semarang Per Kecamatan Tahun 2020	94
Tabel 2.3. Kecamatan dan Luas Wilayah Kota Semarang	96
Tabel 2.4. Indikator kinerja Dinas Perhubungan	99
Tabel 2.5 Rambu Larangan	106
Tabel 2.6. Rambu Petunjuk Terkait dengan Kegiatan Parkir	106
Tabel 4.1. Laporan Realisasi Penerimaan Retribusi Pemerintah Kota Semarang.	134

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Model Kolaborasi Agranoff dan Guire	51
Gambar 1.2. Model Kolaborasi Buttler and Colleman	55
Gambar 1.3. Model <i>Collaborative Governance</i> Anshall and Gash	56
Gambar 1.4. Kerangka Pikir Penelitian.....	74
Gambar 2.1. Peta Kota Semarang	86
Gambar 2.2. Peta Kepadatan Penduduk di Kota Semarang	91
Gambar 2.3. Peubahan Sebaran Penduduk Kota Semarang	95
Gambar 2.4. Kondisi Topografi Kota Semarang	98
Gambar 2.5. Model Pengintegrasian Kebijakan Parkir di Kota Semarang	101
Gambar 2.6. Meteran Parkir Mekanik	107
Gambar 2.7. Meteran Parkir Elektronik	108
Gambar 4.1. Razia Bersama Parkir Liar	131
Gambar 4.2. Monitoring dan Evaluasi	134

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Daftar Penelitian Terdahulu	161
Lampiran 2. Daftar Foto Kegiatan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum	167
Lampiran 3. Surat Ijin Penelitian	170

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH PENELITIAN	v
ABSTRAK.....	iii
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR ISI.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	13
1.3. Rumusan dan Batasan Masalah.....	14
1.4. Tujuan Penelitian.....	15
1.5. Manfaat Penelitian.....	15
1.6. Penelitian Terdahulu.....	16
1.7. Tinjauan Pustaka	22
1.7.1. Administrasi Publik	22
1.7.2. Manajemen Publik	33
1.7.3. Pelayanan Publik.....	34
1.7.4. Strategi.....	35
1.7.5. <i>Collaborative Governance</i>	38
1.7.6. Manajemen Parkir (<i>Parking Management</i>)	63

1.8.	Operasionalisasi Konsep	70
1.9.	Kerangka Teori.....	73
1.10.	Metode Penelitian	74
1.10.1	Pendekatan Penelitian.....	74
1.10.2	Lokus dan Fokus Penelitian.....	74
1.10.3	Lokus penelitian.....	75
1.10.4	Fokus Penelitian.....	75
1.10.5	Instrumen Penelitian	75
1.10.6	Informan.....	76
1.10.7	Sumber Data	78
1.10.8	Tehnik Pegumpulan data	79
1.10.9	Tehnik Analisis Data	80
1.10.10	Keabsahan Data	81
1.10.11	Fenomena Penelitian.....	82
BAB II GAMBARAN UMUM PARKIR TEPI JALAN UMUM KOTA		
SEMARANG		
2.1.	Gambaran Umum Kota Semarang.....	85
2.1.1.	Kondisi Geografis Kota Semarang	88
2.1.2.	Demografi	92
2.1.3.	Luas Wilayah Kota Semarang	95
2.1.4.	Topografi	96
2.2.	Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan.....	97
2.3.	Kebijakan Perparkiran Di Kota Semarang.....	98
2.3.1.	Kebutuhan Satuan Ruang Parkir.....	100
2.3.2.	Pola Perparkiran.....	101
2.3.3.	Retribusi Dan Tarif Parkir	101
2.3.4.	Fasilitas Penunjang Parkir	104
2.3.5.	Perambuan Parkir.....	104
2.3.6.	Peralatan Parkir.....	106

BAB III HASIL PENELITIAN	108
3.1. Tata Kelola Kolaborasi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan.....	108
3.1.1. Pengetahuan Kondisi Awal Tentang Permalahan Parkir di Tepi Jalan Panti Wilasa di Kota Semarang	108
3.1.2. Institutional Design.....	109
3.1.3. Kepemimpinan Fasilitatif (<i>Fasilitative Leadership</i>)	112
3.1.4. Proses Kolaborasi	113
3.2. Faktor – faktor yang mempengaruhi Kolaborasi.....	121
3.2.1. Kultural	121
3.2.2. Aspek Regulasi	122
3.2.3. Faktor Kepentingan.....	123
3.2.4. Sumber Daya.....	124
BAB IV PEMBAHASAN.....	125
4.1. Tata Kelola Kolaborasi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan.....	125
4.1.1. Pengetahuan Kondisi Awal Tentang Permalahan Parkir di Tepi Jalan Panti Wilasa di Kota Semarang	126
4.1.2. Institutional Design.....	128
4.1.3. Kepemimpinan Fasilitatif	133
4.1.4. Proses Kolaborasi	133
4.2. Faktor Pendukung dan Penghambat Yang Mempengaruhi Kolaborasi	142
4.2.1. Faktor Pendukung.....	142
4.2.2. Faktor Penghambat	144
BAB V PENUTUP.....	146
5.1. Kesimpulan.....	147
5.2. Saran.....	149
DAFTAR PUSTAKA	153
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkotaan di Indonesia mengalami pertumbuhan yang pesat di segala sektor, yang mengimbas pula pada pertumbuhan kendaraan terutama kendaraan pribadi. Hal ini mempengaruhi jumlah kebutuhan ruang parkir yang cukup dan berpotensi menimbulkan persoalan aktifitas parkir yang semakin tidak terkendali. Badan Pusat Statistik mencatat bahwa dalam tahun 2022 terdapat kenaikan jumlah volume kendaraan yang cukup signifikan di Indonesia.

Menurut data Korlantas Polri, sampai dengan 1 September 2022, jumlah sepeda motor yang terdata mencapai 120 juta unit atau tepatnya 120.176.883 unit, sedangkan per 14 Oktober 2022 tercatat data kendaraan per pulau yang diterbitkan oleh laman korlantas.polri.go.id total kepemilikan kendaraan di Indonesia mencapai 150.786.747 unit (<http://otomotif.kompas.com>).

Tabel 1.1.

Jumlah Volume Kendaraan Nasional Per Oktober 2022

No	Jenis kendaraan	Jumlah (unit)	
		2021	2022
1	Kendaraan sepeda motor	121.209.304	123.377.429
2	Mobil pribadi	16 903 094	20.099.273
3	Kendaraan bus	246.354	213.239
4	Mobil barang / Truk	5.438.475	5.645.375

Sumber : Kepolisian Republik Indonesia, 2022

Pulau Jawa sendiri masih menjadi penyumbang jumlah kendaraan terbanyak di Indonesia dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor sebanyak 90.192.977 unit per Oktober 2022. Artinya pulau Jawa menyumbang 59,81 persen untuk total jumlah kendaraan bermotor secara nasional di bulan ini (<http://otomotif.kompas.com>). Informasi data Ditlantas Polda Jateng pada Tahun 2021 tercatat ada sejumlah kendaraan bermotor sebagai berikut:

Tabel 1.2.
Jumlah Kendaraan Bermotor

NO	JENIS KENDARAAN	TAHUN					
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
	WILAYAH	JAWA TENGAH			KOTA SEMARANG		
1	Mobil Penumpang	1.231.026	1.309.343	1.711.112	225.799	231.164	281.971
2	Bus	37.238	37.785	44.160	2.949	3.059	3.539
3	Truk	563.605	580.411	647.811	75.887	76.570	78.037
4	Sepeda Motor	15.627.624	16.214.173	17.917.660	1.347.260	1.382.434	1.512.234
JUMLAH		17.459.509	18.141.696	20.320.743	1.651.895	1.693.227	1.875.781

Sumber : Ditlantas Polda Jateng, 2022

Fasilitas Parkir mutlak yang dibutuhkan oleh pemilik kendaraan yang ingin memarkirkan kendaraannya di tempat yang mudah dicapai, salah satunya adalah di tepi jalan umum. Parkir yang tidak sesuai menjadi masalah karena merupakan salah satu faktor penyebab kemacetan, mengganggu pengguna jalan, dan bahkan menjadi salah satu faktor yang mengurangi keindahan kota. Terbatasnya fasilitas parkir (ruang khusus atau gedung parkir) di kawasan tertentu dalam kota menyebabkan badan jalan menjadi alternatif tempat parkir. Parkir dapat berupa parkir kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, keduanya berpotensi mengganggu ketertiban di jalan dan keindahan kota jika parkir kendaraan tidak ditata dengan baik.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 15, parkir adalah keadaan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan oleh pengemudinya. Sedangkan pengertian berhenti sudah dijelaskan pada Pasal 1 ayat 16 yang artinya adalah keadaan kendaraan tidak bergerak untuk sementara waktu dan tidak ditinggalkan pengemudinya. Intinya, perbedaan berhenti dan parkir bisa dilihat dari posisi pengemudi kendaraan itu sendiri, jika pengemudi meninggalkan kendaraan artinya parkir, dan jika pengemudi tidak keluar dari kendaraan artinya berhenti. Pada prinsipnya, parkir itu di mana saja boleh kecuali dinyatakan dilarang oleh rambu atau di tempat-tempat tertentu meskipun tidak dinyatakan dengan rambu namun dilarang seperti jembatan, terowongan, dan tikungan sebagaimana dinyatakan dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan pasal 95 disebutkan bahwa kebijakan yang bersifat perintah dan larangan dinyatakan dengan rambu.

Di beberapa negara maju sudah diterapkan sistem zona, zona yang lebih padat lalu lintasnya atau berada di pusat kegiatan memiliki tarif yang lebih tinggi dari pada zona yang jauh dari pusat kegiatan. Di Indonesia besaran tarif parkir ditetapkan dengan Peraturan Daerah (Perda). Beberapa daerah menerapkan aturan dimana diberlakukan perbedaan antara kendaraan yang berhenti dengan kendaraan parkir. Dalam buku kajian potensi parkir tepi jalan umum oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang Tahun 2019 menyebutkan bahwa Permasalahan parkir didefinisikan berdasarkan standar teknis dan ketentuan mengenai kegiatan parkir pada badan jalan (on street parking). Tempat parkir di badan jalan (on street parking) adalah fasilitas parkir yang

menggunakan tepi jalan. Dalam mendefinisikan mengenai parkir pada badan jalan tentunya terdapat kebutuhan mendefinisikan beberapa pengertian dan definisi mengenai jalan berdasarkan beberapa kebijakan pemerintah terkait, seperti berikut:

1. Permasalahan kondisi ruas jalan Kota Semarang
2. Permasalahan penggunaan jalan nasional/arteri primer sebagai lokasi parkir
3. Permasalahan parkir pada jembatan
4. Permasalahan parkir di depan akses keluar masuk gedung
5. Permasalahan parkir pada lokasi perlintasan sebidang kereta api
6. Permasalahan parkir pada lokasi persimpangan

Adapun Peraturan Walikota Semarang Nomor 9 Tahun 2018 menyatakan bahwa Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Tempat parkir adalah lokasi di tepi – tepi jalan umum dalam wilayah daerah, yang diperuntukkan sebagai tempat khusus parkir tepi jalan umum dalam jangka waktu tertentu. Juru parkir adalah parkir adalah petugas parkir yang telah mendapatkan izin yang diberikan oleh pemerintah Kota Semarang untuk melaksanakan kegiatan parkir dan pemungutan retribusi di tepi jalan umum.

Dalam Bab II pasal 2 Peraturan Walikota Semarang Nomor 9 Tahun 2018 disebutkan bahwa Struktur dan besarnya tarif untuk 1 (satu) kali parkir ditetapkan sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor roda dua Rp 2.000,00 (dua ribu rupiah)
- b. Kendaraan bermotor roda tiga Rp 2.000,00 (dua ribu rupiah)
- c. Kendaraan bermotor roda empat Rp. 3.000,00 (tiga ribu rupiah)

- d. Kendaraan bermotor roda enam Rp 15.000,00 (lima belas ribu rupiah)
- e. Kendaraan bermotor roda lebih dari enam Rp 15.000,00 (lima belas ribu rupiah)

Tabel 1.3.

Besaran Tarif Parkir di Kota Semarang

Jam ke	Sepeda Motor		Mobil Penumpang		Truk / Bus Ringan		Bus / Truk	
	Tarif/jam	Total bayar	Tarif/jam	Total bayar	Tarif/jam	Total bayar	Tarif/jam	Total bayar
Jam pertama	Rp. 2.000	Rp. 2.000	Rp. 3.000	Rp. 3.000	Rp. 15.000	Rp. 15.000	Rp. 15.000	Rp. 15.000
Jam kedua	Rp. 2.000	Rp. 4.000	Rp. 3.000	Rp. 6.000	Rp. 15.000	Rp. 30.000	Rp. 15.000	Rp. 30.000
Jam ketiga	Rp. 2.000	Rp. 6.000	Rp. 3.500	Rp. 9.500	Rp. 15.000	Rp. 45.000	Rp. 15.000	Rp. 45.000
Jam keempat	Rp. 2.000	Rp. 8.000	Rp. 3.500	Rp. 13.000	Rp. 15.000	Rp. 60.000	Rp. 15.000	Rp. 60.000
Jam kelima	Rp. 2.000	Rp. 10.000	Rp. 4.000	Rp. 17.000	Rp. 15.000	Rp. 90.000	Rp. 15.000	Rp. 75.000
Jam keenam	Rp. 2.000	Rp. 12.000	Rp. 4.000	Rp. 21.000	Rp. 15.000	Rp. 105.000	Rp. 15.000	Rp. 90.000
Jam ketujuh	Rp. 2.000	Rp. 14.000	Rp. 4.000	Rp. 25.000	Rp. 15.000	Rp. 120.000	Rp. 15.000	Rp. 105.000
Jam kedelapan	Rp. 1.000	Rp. 15.000		Rp. 25.000	Rp. 15.000	Rp. 15.000	Rp. 15.000	Rp. 120.000
Di atas jam 8 sd 24 jam		Rp. 15.000		Rp. 25.000		Rp. 15.000		Rp. 120.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Semarang

Beberapa hal yang disebutkan di atas merupakan standar yang seharusnya dilakukan oleh pengguna jasa parkir berdasarkan ketentuan, namun kenyataan di lapangan berbeda jauh apa yang telah diatur dalam peraturan perundangan-undangan maupun peraturan pemerintah daerah. Di Kota Semarang persoalan parkir ini tidak hanya menyangkut pada aspek ekonomi saja, berapa besaran retribusi kepada masukan daerah (PAD), masalah ketertiban di jalan, namun juga menyentuh pada aspek lain yang perlu diperhatikan yakni aspek sosial sehingga dalam pelaksanaan regulasi tentang parkir ini merupakan tantangan yang kompleks dan menjadi pekerjaan rumah yang besar bagi pemerintah Kota Semarang dalam menjalankan tata kelola parkir.

Masih banyak ditemui pelanggaran-pelanggaran terhadap parkir tepi jalan di Kota Semarang yang disebabkan oleh berbagai faktor seperti parkir liar, kurangnya

satuan ruang parkir, ketidaksesuaian tarif parkir, perbedaan pemahaman terhadap boleh dan tidaknya parkir di suatu tempat, pola kebiasaan pengguna kendaraan yang malas memarkirkan kendaraanya di tempat parkir resmi dengan alasan jauh dari destinasi tujuan sampai dengan kerugian yang dialami konsumen parkir.

Peneliti merujuk pada aktifitas parkir tepi jalan (*on street-parking*) yang dinilai memberikan sumbangan pendapatan yang sangat besar sehingga mampu menjadi magnet bagi pihak – pihak tertentu, dan faktor penyebab terjadinya praktik ilegal serta premanisme. Dari aspek sosial, sebagaimana yang disampaikan oleh Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Semarang pada tahun 2020 yang mengatakan bahwa Pemerintah Kota Semarang dihadapkan pada persoalan pemberdayaan masyarakat yang notabene tidak memiliki pekerjaan (preman), hal ini dianggap menjadi faktor penting dalam hal keamanan kota, tingginya tingkat pengangguran akan mempengaruhi tingkat kejahatan sehingga dengan memberdayakan mereka maka kejahatan di jalan dapat terminimalisir.

Persoalan parkir di Kota Semarang masih menjadi masalah yang hingga kini belum ditemukan solusinya. Kepala Seksi Penataan dan Perizinan Dishub Kota Semarang, mengatakan bahwa telah menindak 50 jukir selama 2021. Mereka melakukan pungutan liar (pungli) parkir tepi jalan karena memungut parkir tanpa izin atau pun memungut parkir di luar ketentuan. Juru parkir yang melakukan pelanggaran ini telah dikenakan sanksi tindak pidana ringan (https://semarangkota.go.id/p/3289/dishub_kota_semarang_tindak_50_jukir_liar).

Hingga saat ini, salah satu yang masih menjadi permasalahan bagi Pemerintah Kota Semarang, yaitu maraknya parkir liar, bahkan mayoritas juru parkir (jukir) tidak bisa menunjukkan karcis resmi sebagaimana aturan pemerintah (<https://halosemarang.id/parkir-liar-masih-menjadi-persoalan-penataan-kota-lama-semarang>). Masih banyak pengguna jasa layanan parkir yang mengeluh atas buruknya pelayanan tersebut dan masih banyak ditemukan oknum – oknum yang melakukan praktik parkir liar hingga dengan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan atau kebijakan yang telah ditetapkan Pemerintah Kota Semarang. Kesalahan pengelolaan dan sistem mendorong potensi terjadinya kebocoran pendapatan. Di samping itu, ada indikasi terdapat kelompok masyarakat yang berkuasa (*rulling class*) yang mendukung praktik parkir liar serta “bermain” dalam pengelolaan parkir ilegal.

Peraturan Wali Kota (Perwal) Nomor 9 Tahun 2018 mengatur untuk retribusi parkir tepi jalan umum untuk kendaraan roda dua dikenakan sebesar Rp 2.000,- kendaraan roda empat Rp 3.000, dan Rp 15.000 untuk kendaraan roda enam atau lebih. Akan tetapi kurangnya kantong parkir resmi menjadi penyebab lain mengapa beberapa pengunjung resah ketika hendak memarkirkan kendaraannya. Misalnya Pengunjung Kota Lama asal Kecamatan Mijen menuturkan bahwa dirinya harus merogoh kocek sebesar Rp 3.000,- sampai dengan Rp 5.000,- untuk satu kali parkir. Juru parkir (jukir) tersebut hanya menarik uang saja tanpa memberikan karcis yang resmi kepada pengunjung ([www.radarsemarang.jawapos.com/berita/jateng/semarang/2019/12/15/tambahan-kantong-parkir-kota-lama-mendesak/.](http://www.radarsemarang.jawapos.com/berita/jateng/semarang/2019/12/15/tambahan-kantong-parkir-kota-lama-mendesak/))

Di dalam Buku Kajian Dinas Perhubungan Kota Semarang yang disusun oleh CV Pranoto Pranolo tentang Kajian Potensi Pendapatan Parkir Tepi Jalan Umum (2019:15) kaitannya dengan keterlibatan *stakeholder* dalam penyelenggaraan parkir di Kota Semarang setidaknya melibatkan tiga unsur, antara lain: 1). Pemerintah; 2). Swasta; 3). Masyarakat.

Dalam hal ini beberapa bentuk dinas atau instansi pemerintah di Kota Semarang yang terkait dengan kegiatan tersebut adalah:

1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Tugas dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah secara umum adalah, sebagai penyusun rencana strategis dan pengkoordinasi kegiatan perencanaan dengan dinas-dinas dan instansi terkait, khususnya terkait dengan manajemen dan pengelolaan parkir di Kota Semarang.

2. Dinas Tata Ruang dan Permukiman,

Dalam kaitannya dengan kegiatan pengelolaan parkir, dinas tata ruang dan permukiman adalah berfungsi sebagai penyelenggara, serta pengatur sistem keruangan di Kota Semarang. Hal ini terkait dengan peruntukan ruang untuk kegiatan parkir baik on street parking.

3. Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset

Dinas yang mengatur pendapatan daerah dalam hal ini memberikan pengaturan dan pengelolaan terkait dengan proses pemberian dan pengenaan retribusi dan pajak, khususnya dalam penyelenggaraan kegiatan parkir yang diatur kemudian penyelenggaraannya sesuai dengan lokasi dan jenis kendaraan parkir.

4. Dinas Bina Marga dan Pengairan, Dinas Bina Marga dan Pengairan

Dalam hal ini adalah sebagai pengelola ruang jalan, mempunyai kewenangan memberikan ruang kegiatan parkir, khususnya terkait dengan on street parking. Penyediaan ini tentunya melalui berbagai macam bentuk kegiatan pertimbangan dan perencanaan ruang pada badan jalan maupun trotoar atau bahu jalan, sehingga dalam pelaksanaannya tidak memberikan gangguan dan kerusakan ruang jalan.

5. Dinas Perhubungan

Tugas dari Dinas Perhubungan terkait dengan parkir adalah memberikan pengaturan dan penataan manajemen dan rekayasa lalu lintas, khususnya penyelenggaraan parkir pada badan jalan, serta pengaturan terkait dengan aksesibilitas kendaraan keluar dan masuk ruang parkir pada taman parkir atau gedung parkir. Pengaturan sistem transportasi tersebut berguna dalam hal ini adalah pengaturan manuver kendaraan, serta terkait dengan kegiatan parkir pada ruas jalan dan penanganan pola konflik.

6. Badan Pengendalian Lingkungan Hidup Daerah

Badan pengendalian lingkungan hidup daerah kaitannya dengan penyelenggaraan kegiatan parkir yang tetap menjaga kelestarian lingkungan. Lingkungan diidentifikasi dengan lingkungan sekitar lokasi parkir, serta lingkungan lokasi parkir itu sendiri. Studi lingkungan ini terkait dengan dampak emisi gas buang kendaraan bermotor, vegetasi, kebisingan, serta dampak sosial lainnya.

7. Satuan Polisi Pamong Praja, Satuan Polisi

Pamong Praja adalah aparat pemerintah yang bertugas dalam bidang penertiban kegiatan-kegiatan parkir yang tidak sesuai dengan aturan pelaksanaan daerah.

Dalam hal ini adalah termasuk pelanggaran ketentuan mengenai lokasi parkir, pengenaan tarif parkir, serta pola parkir maupun kapasitas parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan daerah.

8. Kepolisian

Pihak kepolisian bertugas membantu Pemerintah Daerah dalam kaitannya dengan penertiban pelanggaran lalu lintas dalam kegiatan-kegiatan perparkiran di Kota Semarang.

Hasil observasi awal peneliti melihat sebagian besar persoalan kesemarawutan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang adalah disebabkan oleh beberapa faktor di antaranya, yaitu parkir liar, kurangnya lahan parkir yang memadai, budaya masyarakat yang tidak disiplin sehingga memarkirkan kendaraannya tidak pada tempatnya. Pada beberapa titik parkir di Kota Semarang, juru parkir ternyata sama sekali tidak melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Semarang. Bahkan diantara mereka terafiliasi dengan kelompok masyarakat atau organisasi masyarakat tertentu. Meski wilayah parkir mereka berada di tepi jalan umum, yang notabene merupakan wilayah kewenangan Pemerintah Kota Semarang. Hal ini menjadi indikasi kurangnya sinergisitas antar pemangku kepentingan untuk mengelola persoalan parkir tepi jalan ini. Kondisi demikian menunjukkan bahwa perlu ada kajian mengenai kinerja Pemerintahan dengan berbasis pada kolaboratif.

Dalam perspektif pemerintahan kolaborasi atau kolaborasi tata kelola, pemerintah tidak lagi menyelenggarakan kebijakan secara tunggal namun juga perlu melibatkan sektor swasta yang bekerjasama secara kolektif untuk menetapkan undang-

undang dan aturan. Ansell dan Gash (2007:545) mendefinisikan sebuah bentuk konsep penyelenggaraan pemerintahan yang kolaboratif adalah suatu kondisi dimana terdapat aktor publik dan aktor privat atau bisnis yang saling bekerja sama dengan cara atau proses tertentu yang selanjutnya akan menghasilkan sebuah produk hukum, aturan, dan kebijakan yang tepat untuk publik (masyarakat). Hal ini menggambarkan bahwa aktor publik, privat atau organisasi bisnis tidak dapat dipisahkan atau bekerja secara sendiri-sendiri melainkan bekerja sama demi kepentingan masyarakat.

Dalam konsep kolaborasi (Ansell dan Gash (2007 : 544) menyatakan “*We define public collaborative rative governance as follows: A governing arrangement where one or more, public agencies directly engage non-state stakeholders in collective decision-making process that is formal, consensus-oriented, deliberative and that aims to make or implement public policy or manage public programs or assets*”. Pendapat ini menjelaskan bahwa *Collaborative Governance* merupakan suatu pengaturan yang mengarahkan satu atau lebih lembaga publik ataupun lembaga non-publik untuk terlibat secara langsung dalam pengambilan keputusan kolektif yang bersifat formal, berorientasi pada konsensus, dan bersifat musyawarah untuk mengimplementasikan kebijakan publik atau mengelola persoalan publik.

Penelitian yang dilakukan Dwi Nur Handayani (2016) dengan judul *Kolaborasi Antarorganisasi Dalam Penanggulangan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Makassar*, dimana hasil penelitiannya mengungkapkan bahwa kolaborasi antar-Dinas Perhubungan Kota Makassar, Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kota Makassar, dan PD Parkir masih kurang maksimal dilihat dari proses kolaborasi, yaitu: *face to face*

dialog yang dilakukan masih belum maksimal; *commitment to process* dimana dalam proses ini para *stakeholder* terkesan masih bekerja sendiri-sendiri dan hanya melaksanakan rutinitas saja; *sharing understanding* (pemahaman bersama) antar-Dinas Perhubungan Kota Makassar, dan Perusahaan Daerah Parkir dalam melakukan proses kolaborasi masih kurang memahami tujuan yang ingin dicapai sehingga tidak terwujud sinergisitas antar-SKPD dalam menangani kemacetan lalu lintas di Kota Makassar.

Sink (dalam Purwanti, 2016:178) menjelaskan kolaboratif sebagai proses di mana organisasi-organisasi yang memiliki suatu kepentingan terhadap suatu masalah tertentu berusaha mencari solusi yang ditentukan secara bersama dalam rangka mencapai tujuan yang tidak bisa dicapai secara sendiri-sendiri. Oleh karena itu kolaborasi berarti juga sebagai pilihan strategi untuk mempercepat tercapainya kepentingan atau tujuan.

Terdapat beberapa titik – titik parkir di Kota Semarang yang berpotensi memiliki masalah, namun peneliti membatasi penelitian ini dengan memilih lokasi tepi jalan umum Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang karena melihat kondisi parkir yang sangat tidak tertata dan menyebabkan lambannya arus lalu lintas. sebagaimana informasi yang peneliti dapatkan Ketika melakukan wawancara pra penelitian dengan salah satu pejabat yang membidangi parkir tepi jalan mengatakan bahwa persoalan parkir yang ada di Panti Wilasa Dr. Cipto Semarang kebiasaan pengguna parkir dan petugas parkir yang tidak disiplin. Mengingat kondisi permasalahan parkir di Kota Semarang saat ini, penerapan *Collaborative Governance* dalam mengelola parkir tepi jalan umum khususnya Tepi Jalan Umum Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang

masih belum tertata, menjadi sangat dibutuhkan baik oleh lembaga pemerintahan maupun non-pemerintahan untuk mencapai maksud dan tujuan dengan program yang terstruktur dan sistematis. Menurut Ansell and Gash (2008), *collaborative governance* merupakan pengaturan pemerintah yang terlibat secara langsung lebih dari satu lembaga publik dengan *stakeholder* non-pemerintah saling memiliki keterhubungan dalam pengambilan keputusan bersama secara formal dan berorientasi pada kesepakatan yang konsultatif dengan tujuan menerapkan kebijakan publik. Perencanaan pengelolaan yang tepat akan mempengaruhi arus lalu lintas, ketertiban dan mengurangi potensi kerugian baik bagi Pemerintah Kota Semarang maupun pengguna jasa layanan parkir. Hal ini tentu pula akan memberikan kontribusi terhadap keberlanjutan pembangunan transportasi di Kota Semarang.

Terdapat beberapa aktor atau lembaga yang memiliki wewenang dalam mengelola parkir di Kota Semarang, namun apakah semua *stakeholder* ini telah melakukan proses sesuai dengan porsi tugasnya masing-masing, oleh karena itu menarik perhatian penulis untuk menganalisis sejauh mana upaya kolaborasi yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam mengelola parkir serta menangani persoalan parkir di Kota Semarang dalam tesis yang berjudul “**KOLABORASI PENGELOLAAN PARKIR TEPI JALAN DI PANTI WILOSO DR. CIPTO SEMARANG**”.

1.2. Identifikasi Masalah

Pemaparan latar belakang dapat diidentifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Parkir tepi jalan umum tidak pada tempatnya mengakibatkan berkurangnya lebar badan jalan untuk pengendara sehingga menimbulkan kemacetan dan kesemerawutan serta mengganggu aktifitas pengendara atau pengguna jalan;
2. Belum adanya regulasi khusus untuk mengatur parkir tepi jalan di Kota Semarang;
3. Banyaknya petugas parkir yang belum berijin sehingga berpotensi menimbulkan masalah pungli, dan memanfaatkan lahan parkir di luar yang telah ditetapkan sebagai tempat parkir;
4. Perilaku para pengguna kendaraan yang tidak tertib dan malas memarkirkan kendaraannya di tempat yang telah disediakan, dengan alasan jauh dari tempat yang ingin dituju;
5. Kurangnya penataan kawasan parkir tepi jalan umum Panti Wilasa Dr. Cipto Semarang, yakni kurang teraturnya titik-titik tersebut sehingga sirkulasi parkir kendaraan tidak maksimal;
6. Terindikasi kurangnya sinergitas antar pemangku kepentingan melaksanakan proses kolaborasi dalam mengelola parkir tepi jalan umum sebagai salah satu contoh kasus pada titik parkir tepi Jalan Umum Panti Wilasa di Jalan Dr. Cipto Semarang.

1.3. Rumusan dan Batasan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka rumusan dan batasan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang?

2. Faktor – faktor apa saja yang mendukung dan menghambat kolaborasi dalam tata kelola parkir tepi jalan di Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang?
3. Bagaimana upaya peningkatan kolaborasi tata kelola parkir tepi jalan di Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang?

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan dan batasan masalah di atas maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan dan menganalisis kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Kota Semarang.
2. Mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Kota Semarang.
3. Merekomendasikan solusi peningkatan kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di Kota Semarang

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah

Memberikan kontribusi masukan dalam rangka merumuskan kebijakan dan dalam rangka menyelenggarakan pelayanan publik khususnya dalam pengelolaan parkir.

2. Bagi Akademik

Sebagai salah satu sumber referensi dalam memperkaya kajian-kajian akademik dalam penelitian yang akan datang.

3. Bagi Masyarakat

Sebagai salah satu masukan bagi masyarakat mengenai pengelolaan parkir baik dari pemanfaatan maupun penggunaan parkir.

4. Bagi Peneliti lain

Sebagai salah satu sumber referensi untuk melakukan dan mengembangkan penelitian lain yang sejenis mengenai tata kelola kolaborasi dalam pengelolaan parkir tepi jalan.

1.6. Penelitian Terdahulu

- 1.6.1. Penelitian Muhamad Aruga Rizwan, dkk Tahun 2021 yang berjudul Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Sukabumi menunjukkan bahwa Implementasi kebijakan penyelenggaraan perparkiran yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Sukabumi pada umumnya sudah dapat dikatakan berjalan dengan baik. Namun masih terdapat beberapa kendala, seperti rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam taat berkendara sehingga menyebabkan tingkat pelanggaran parkir liar di Kota Sukabumi masih dalam kategori yang cukup tinggi. Selain itu Sumber Daya dan Alat Transportasi yang dimiliki Dinas Perhubungan Sukabumi ini masih minim, kemudian menjadi kesulitan untuk melakukan operasi penertiban.
- 1.6.2. Penelitian yang dilakukan oleh Ahmad Saufi yang menggunakan model kolaborasi Bryson & Crosby dalam penelitiannya yang berjudul *Collaborative Governance* dalam penanggulangan Stunting di Kabupaten Ketapang Kalimantan Barat pada Tahun 2020 mengatakan bahwa Kebijakan penanggulangan stunting di tingkat pusat secara detil sudah diformulasikan

dengan baik. Namun implementasinya di tingkat daerah belum berdampak pada peningkatan maksimal yang menjadi landasan utama dalam upaya yang sangat serius dari berbagai elemen pemangku kepentingan dalam pencegahan stunting.

1.6.3 Penelitian oleh Al – Adly Darnius pada Tahun 2021 dalam judul penelitiannya “Starting Condition: *Collaborative Governance* Dalam Alihfungsi Lahan di Kelurahan Sekaran”. Dengan menggunakan model *Collaborative Governance* dari Ansell and Gash melalui pendekatan metode penelitian kualitatif – deskriptif menemukan bahwa terdapat tiga dimensi pada kondisi awal (*starting condition*) yang belum berjalan secara optimal yakni 1) Power resource dimana kepentingan pemerintah lebih mendominasi dibandingkan untuk kepentingan masyarakat local; 2) Incentives for participation (partisipasi masyarakat) hanya bersifat dilibatkan, namun tidak mengambil peran dan tanggungjawab dalam pengendalian alihfungsi lahan; 3) *Prehistory of cooperation* yaitu modal social antar *stakeholder* dalam kolaborasi. Pihak swasta kurang melakukan koordinasi kepada masyarakat dalam alihfungsi lahan sehingga tingkat kepercayaan itu rendah. Pemerintah tidak mengendalikan alihfungsi lahan secara optimal sehingga kegiatan alihfungsi lahan leluasa.

1.6.4. Penelitian yang dilakukan oleh Grace Desy Hanatasya Ginting dalam penelitiannya berjudul “Proses *Collaborative Governance* Dalam Pengembangan Pariwisata Alam Siosar Kabupaten Karo, Sumatera Utara” yang bertujuan untuk menganalisis proses kolaborasi serta factor pendukung dan penghambat dalam Pengembangan Pariwisata Alam Siohar, Kabupaten Karo

Sumatera Utara dimana hasil penelitiannya mengatakan bahwa dari 5 unsur komponen pariwisata masih terdapat 2 unsur yang belum terpenuhi yakni unsur aksesibilitas dan amenitas. Sehingga ada peran *stakeholder* yang harus dilakukan untuk memenuhi unsur tersebut. Dalam proses kolaborasi peneliti menemukan bahwa *shared-understanding* ini belum optimal dikarenakan adanya perbedaan pemahaman masalah yang dihadapi antara pelaku usaha, pihak desa, dan masyarakat lokal dengan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan. Maka para *stakeholders* harus membangun komunikasi yang lebih dalam mengoptimalkan perannya.

- 1.6.5 Penelitian atas nama Agung Nurul Falaq Adi Wibowo pada Tahun 2019, berjudul “*Collaborative Governance* Dalam Pelayanan Transportasi Publik (Studi BRT Trans Semarang)” yang menganalisis proses kolaborasi yang dilakukan UPTD Trans Semarang dengan operator-operator dalam pelayanan transportasi publik BRT Trans Semarang di Kota Semarang serta faktor pendukung dan penghambat dalam pelayanan dimana hasil penelitiannya menemukan bahwa dalam proses *face to face* sudah berjalan dengan baik dalam membangun kepercayaan pun sudah terlaksana. Namun pada indikator *share understanding* terjadi ketidak sesuaian yang dilakukan oleh operator dalam operasional bus.
- 1.6.6. Jurnal Volume 3 - NO. 1 – April 2020 oleh Ahmad Harakan dan Ferawaty dengan judul penelitiannya “*Collaborative Governance* Dalam Menjalankan Sistem Keamanan Berbasis Closed Circuit Television (CCTV) Di Kota

Makassar” menemukan bahwa bentuk dari pelaksanaan *Collaborative Governance* antara pemerintah kecamatan Panakkukang, Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Makassar, Polrestabes Makassar, Pihak Swasta (Pemilik Toko) dan Masyarakat menunjukkan bahwa proses kolaborasi sudah berjalan sebagaimana mestinya namun ada beberapa hambatan seperti kurangnya sumber daya manusia, sumber dana dan kurangnya keterlibatan pihak swasta.

- 1.6.7 Dalam Jurnal Masyarakat Dan Desa Vol. 1, No. 1, Juni 2021. Penelitian yang dilakukan oleh Hery Purnomo dkk dengan judul ”Kolaborasi *Stakeholder* dalam Tata Kelola Telaga Desa Potorono Kecamatan Banguntapan Kabupaten Bantul Daerah Istimewa Yogyakarta” dari hasil penelitiannya dapat disimpulkan bahwa walaupun kolaborasi antar *stakeholder* telah terjadi, namun belum menunjukkan tata kelola yang baik. Disamping alokasi anggaran pembangunan telaga desa yang masih mengalami kendala serta interaksi antar aktor juga belum berjalan dengan baik. Koordinasi dari masing-masing aktor tidak berjalan dengan baik.
- 1.6.8 Dalam Jurnal Dinul Qoyimah, dkk yang berjudul “*Collaborative Governance: Model Pengawasan Partisipatif Berbasis Gerakan Perempuan Mengawasi*”. Penelitian ini membahas tentang Penyelenggaraan Pilkada serentak Tahun 2020 di tengah pandemi Covid-19. banyak pelanggaran yang ditemukan oleh Badan Pengawas Pemilu (Bawaslu) sehingga menuntut untuk dilakukan kolaborasi dalam rangka peningkatan pengawasan yang partisipatif sebagai bentuk pemerintahan kolaboratif (*Collaborative Governance*). Hasil

penelitiannya mengatakan Banyaknya temuan pelanggaran itu peneliti mencoba menggunakan pendekatan teori *Collaborative Governance* milik Ratner tentang Penilaian Tata Kelola Kolaboratif, jika kolaborasi tersebut dilakukan melalui tiga tahapan yakni *Identifying Obstacles and Opportunities*, *Debating Strategies for Influence*, dan *Planning Collaborative Actions* maka belum berjalan secara efektif. Hal ini dibuktikan karena belum terpenuhinya kriteria akses, partisipasi dan kontrol pada tahap *Planning* secara maksimal. Seperti pendampingan yang dilakukan Bawaslu pada para relawan masih kurang efektif karena belum adanya pertemuan rutin, perekrutan anggota baru yang belum memiliki regulasi secara jelas dan detail, pendidikan politik dan sosialisasi belum masif dan luas, format pelaporannya masih kurang mendetail, belum adanya struktur yang jelas pada GPM, dan belum adanya MoU sebagai perlindungan hukum, sehingga dengan adanya permasalahan tersebut kami menawarkan model sebagai salah satu bentuk upaya untuk memberikan solusi pada permasalahan yang ada.

- 1.6.9 Penelitian oleh Siti Nur Fadhillah dkk yang dipublikasikan dalam Jurnal Penelitian Transportasi Darat Volume 8, Tahun 2016 dengan judul "*Research Evaluation Of Parking Management In City Of Dumai*". Dari hasil penelitiannya diketahui masih terdapat penyimpangan pelaksanaan parkir di 5 (lima) ruas jalan di Kota Dumai, dimana nilai potensi parkir pertahun di area observasi tersebut adalah sebesar Rp. 2.717.060.000 dan manajemen parkir yang dapat diterapkan adalah dengan menerapkan sistem parkir berlangganan,

penerapan parkir meter dan tarif progresif. Sehingga perlu adanya kerjasama yang saling menguntungkan dengan pihak ketiga dalam sistem perparkiran, dimana pihak ketiga dapat menyediakan sistem manajemen perparkiran yang efektif dan penyediaan SDM parkir yang profesional sehingga sistem penggajian yang layak untuk dapat mengurangi kebocoran dalam pendapatan parkir, dan perlu implementasi peralatan parkir dengan teknologi tinggi (parkir meter).

- 1.6.10 Penelitian oleh Yoseph Molla, dkk dalam Jurnal ISSN 25280-1852, e-ISSN: 2721-0537 VI, No.02, Desember 2021. Adapun pendekatan teori yang digunakan untuk analisis pengelolaan kampung wisata Praiijing di desa Tebara kecamatan kota Waikabubak ini menggunakan landasan teori *Collaborative Governance* menurut Ansell and Gash (2007) untuk mengamati proses dan faktor-faktor *Collaborative Governance* dalam pengelolaan kampung wisata Praiijing di desa Tebara kecamatan kota Waikabubak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model kolaborasi di kampung wisata Praiijing dilihat dari kondisi awal, design kelembagaan, kepemimpinan fasilitatif dan proses kolaborasi pengelolaan kampung wisata Praiijing belum berjalan secara efektif. Hal tersebut disebabkan karena pengaruh faktor-faktor internal dan eksternal dalam pengelolaan kampung wisata Praiijing di lapangan seperti faktor Budaya, Lembaga pengelola, anggaran, letak geografis, masyarakat, Sumber daya manusia, atraksi budaya, penataan, kebijakan pemerintah daerah, aksesibilitas

daerah, teknologi, daya saing obyek wisata sejenis dan pergeseran nilai budaya yang akan menjadi tantangan kedepan.

1.7. Tinjauan Pustaka

Dalam membahas dan mengkaji suatu penelitian tidak semata-mata hanya dengan pemikiran/penalaran dari penyusun saja tetapi juga dengan data yang diperoleh kemungkinan akan dipadukan dengan teori-teori kepustakaan, sehingga diharapkan terwujud karya ilmiah yang relatif sederhana. Oleh karena itu pada hakekatnya Tinjauan Pustaka diperlukan dan merupakan syarat dalam pelaksanaan penelitian.

1.7.1. Administrasi Publik

Administrasi publik merupakan sebuah proses dimana sumber daya serta publik diorganisir dan dikoordinasikan untuk memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengelola (*manage*) keputusan-keputusan dalam kebijakan publik (Chandler dan Plano dalam Harbani Pasolong, 2007:7). Chandler dan Plano (1989:29) juga menjelaskan bahwa administrasi publik adalah serangkaian proses dari sumberdaya yang terorganisir, terkelola dengan baik untuk diberdayakan dalam bentuk formulasi, implemementasi dan pengelolaan di setiap keputusan politik untuk kebijakan. Administrasi publik sebagai disiplin ilmu yang bertujuan untuk memecahkan masalah publik melalui perbaikan-perbaikan sistem terutama dibidang organisasi, sumberdaya manusia dan keuangan.

Yeremias T. Keban (2014) menyatakan bahwa terdapat beberapa makna penting yang harus diingat berkenaan dengan hakekat administrasi publik yaitu:

1. Memandang administrasi publik lebih berkaitan dengan dunia eksekutif, meskipun juga berkaitan dengan dunia yudikatif dan legislatif;
2. Serangkaian proses yang berkenaan dengan formulasi dan implementasi kebijakan publik;
3. Bidang tersebut juga berkaitan dengan berbagai masalah manusiawi dan usaha kerjasama untuk mengemban tugas-tugas pemerintah;
4. Meskipun bidang tersebut berbeda dengan administrasi swasta tetapi ia overlapping dengan administrasi swasta;
5. Serangkaian aktifitas ini diarahkan untuk menghasilkan publik *goods dan services*;
6. Bidang ini memiliki dimensi teoritis dan praktis.

Pendapat dari David H. Rosenbloom (2005) dalam (Harbani Pasalong, 2007:8) mengatakan bahwa administrasi publik adalah penggunaan teori-teori dan proses-proses manajemen, politik dan hukum untuk menjalankan keinginan pemerintah dibidang eksekutif, legislatif, dalam rangka fungsi-fungsi pengaturan dan pelayanan terhadap masyarakat secara keseluruhan atau sebagian.

Selain itu menurut Nicholas Henry (1988) dalam (Pasolong, 2010)Pasolog (2010), mendefinisikan administrasi publik sebagai kombinasi yang kompleks diantara teori dan praktik, dengan memiliki tujuan untuk mempromosikan pemahaman terhadap pemerintah yang berhubungan dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial.

Nicholas Henry (dalam Keban, 2014 : 16 memberi batasan bahwa administrasi publik adalah suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktek dengan tujuan

mempromosikan pemahaman tentang peran pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial. Administrasi publik berusaha mengembangkan praktek-praktek manajemen agar sesuai dengan efektifitas, efisiensi, dan pemenuhan kebutuhan masyarakat secara lebih baik. Dengan demikian, definisi ini melihat bahwa administrasi publik merupakan kombinasi teori dan praktek yang mencampuri proses manajemen dengan pencaaian nilai-nilai normatif dalam masyarakat.

Dari beberapa pendapat para ahli maka dapat ditarik kesimpulan bahwa administrasi publik merupakan proses kerjasama antara pemerintah/ lembaga/ dan masyarakat menyelesaikan masalah publik dengan menetapkan suatu kebijakan publik yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, dan untuk mengimplementasikan kebijakan publik tersebut membutuhkan pengembangan praktek manajemen dalam pelaksanaan pemenuhan kebutuhan masyarakat sehingga dapat tercapai secara efektif dan efisien.

Menurut Nicholas Henry dalam Yeremias T. Keban (2014:31-33) menyatakan bahwa terdapat lima Paradigma Administrasi Publik yaitu:

a. Paradigma 1 Dikotomi Politik dan Administrasi (1900- 1927)

Dikenal sebagai paradigma dikotomi politik dan administrasi. Tokoh-tokoh dari paradigma tersebut adalah Frank J. Goodknow dan Leonard D. White dalam tulisannya yang berjudul "*Politics and Administration*" pada tahun 1990 mengungkapkan bahwa politik harus memusatkan perhatiannya pada kebijakan atau ekspresi dari kehendak rakyat, sedangkan administrasi memberi perhatiannya pada pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan atau kehendak tersebut. Pemisahan

antara politik dan administrasi dimanifestasikan oleh pemisahan antara badan legislatif yang bertugas mengekspresi kehendak rakyat, dengan badan eksekutif yang bertugas mengimplementasikan kehendak tersebut. Badan yudikatif dalam hal ini berfungsi membantu badan legislatif dalam menentukan tujuan dan merumuskan kebijakan. Implikasi dari paradigma tersebut adalah bahwa administrasi harus dilihat sebagai suatu yang bebas nilai, dan diarahkan untuk mencapai nilai efisiensi dan ekonomi dari birokrasi pemerintah. Sayangnya, pada paradigma ini hanya ditekankan aspek “lokus” saja yaitu birokrasi pemerintah, tetapi fokus atau metode apa yang harus dikembangkan dalam administrasi publik kurang dibahas secara jelas dan terperinci.

b. Paradigma 2 Prinsip-prinsip Administrasi (1927-1937)

Tokoh-tokoh yang terkenal dari paradigma ini adalah Willoughby Gullick & Urwick, yang sangat dipengaruhi oleh tokoh-tokoh manajemen klasik seperti Fayol dan Taylor. Mereka memperkenalkan prinsip-prinsip administrasi sebagai fokus administrasi publik. Prinsip-prinsip tersebut dituangkan dalam apa yang disebut dengan POSDCORB (*Planning, Organizaing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporiting dan Budgeting*) yang menurut mereka dapat diterapkan dimana saja, atau bersifat universal. Sedangkan lokus dari administrasi publik tidak pernah diungkapkan secara jelas karena mereka beranggapan bahwa prinsip-prinsip tersebut dapat berlaku dimana saja termasuk organisasi pemerintah. Dengan demikian, dalam paradigma ini, fokus lebih ditekankan daripada lokusnya.

c. Paradigma 3 Administrasi sebagai Ilmu Politik (1950- 1970)

Morstein-Marx seorang editor buku "*Elements of Public Administration*" di tahun 1946 mempertanyakan pemisahan politik dan administrasi sebagai suatu yang tidak mungkin atau tidak realistis, sementara Herbert Simon mengarahkan kritiknya terhadap ketidak-konsistenan prinsip administrasi, dan menilai bahwa prinsip-prinsip tersebut tidak berlaku universal. Dalam konteks ini, administrasi negara bukannya *value free* atau dapat berlaku dimana saja, tapi justru dipengaruhi nilai-nilai tertentu. Disini terjadi pertentangan antara anggapan mengenai value free administration dipatu pihak dengan anggapan akan value laden politics lain pihak.

d. Paradigma 4 Administrasi Negara sebagai Ilmu Administrasi (1956-1970)

Dalam paradigma ini prinsip-prinsip manajemen yang pernah populer sebelumnya, dikembangkan secara ilmiah dan mendalam. Perilaku organisasi, analisis manajemen, penerapan teknologi modern seperti metode kuantitatif, analisis sistem, riset operasi dan sebagainya merupakan fokus dari paradigma ini. Dua arah perkembangan terjadi dalam paradigma ini, yaitu yang berorientasi kepada perkembangan ilmu administrasi murni yang didukung oleh disiplin psikologi sosial, dan yang berorientasi pada kebijakan publik. Semua fokus yang dikembangkan disini diasumsikan dapat diterapkan tidak hanya dalam dunia bisnis tetapi juga dalam dunia administrasi publik. Karena itu, lokusnya menjadi tidak jelas.

e. Paradigma 5 Administrasi Negara sebagai Administrasi Negara (1970-Sekarang)

Paradigma ini telah memiliki fokus dan lokus yang jelas. Fokus administrasi publik dalam paradigma ini adalah teori organisasi, teori manajemen, dan kebijakan publik; sedangkan lokusnya adalah masalah-masalah dan kepentingan-kepentingan publik. Selain dari kelima paradigma menurut Nicholas Henry ini muncul berbagai pendapat mengenai perkembangan paradigma administrasi publik. Negara Amerika Serikat di saat yang bersamaan muncul paradigma yang sangat terkenal karena bersifat reformatif yaitu "*Reinventing Government*" yang disampaikan oleh D. Osborne dan T. Gaebler (1992) dan kemudian dioperasionalkan oleh Osborne dan Plastrik (1997). Paradigma ini diinspirasi oleh Presiden Reagan yang melihat *Government is not the solution to our problems. Government is the problem*. Didalam paradigma ini, pemerintah harus bersifat (1) *catalytic*, (2) *community-owned*, (3) *competitive*, (4) *mission-driven*, (5) *result-oriented*, (6) *customer-driven*, (7) *enterprising*, (8) *anticipatory*, (9) *decentralized*, dan (10) *market-oriented*. Paradigma *Reinventing Government* atau *New Public Management* (NPM) dimana paradigma ini melihat bahwa paradigma administrasi klasik kurang efektif didalam memecahkan masalah dan memberikan pelayanan publik, termasuk membangun masyarakat. Hood dalam (Cohen & E. Vigoda, 2003 : 813) mengungkapkan tujuh komponen doktrin dalam *New Public Management* (NPM) yaitu :

1. Pemanfaatan manajemen profesional dalam sektor publik
2. Penggunaan indikator kinerja
3. Penekanan yang lebih besar pada kontrol output

4. Pergeseran perhatian ke unit-unit yang lebih kecil
5. Pergeseran ke kompetisi yang lebih tinggi
6. Penekanan gaya sektor swasta pada praktek manajemen, dan
7. Penekanan pada disiplin dan penghematan yang lebih tinggi dalam penggunaan sumberdaya.

New Public Management (NPM) telah mengalami berbagai perubahan orientasi (Ferlie & Pettigrew, 1997). Orientasi dari *New Public Management* yaitu:

1. *Efficiency Drive*

Yaitu mengutamakan nilai efisiensi dalam pengukuran kinerja.

2. *Downsizing Decentralisation*

Mengutamakan pada penyederhanaan struktur, memperkaya fungsi dan mendelegasikan otoritas kepada unit-unit yang lebih kecil agar dapat berfungsi secara tepat.

3. *In Search of Excellence*

Mengutamakan pada kinerja optimal dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi.

4. *Public Service Orientation*

Yang menekankan pada kualitas, misi, dan nilai-nilai yang hendak dicapai dalam organisasi publik.

Paradigma *Reinventing Government* juga dikenal sebagai *New Public Management* (NPM) dan menjadi begitu populer ketika prinsip “*Good Governance*”

diimplementasikan. Paradigma NPM melihat bahwa manajemen terdahulu kurang efektif dalam memecahkan masalah dalam memberikan pelayanan kepada publik. Sehingga, pemerintah mencoba menerapkan prinsip-prinsip organisasi swasta ke organisasi publik. Organisasi publik dalam melayani masyarakat diarahkan seperti sektor swasta, masyarakat dianggap sebagai pelanggan, organisasi publik seiring berjalannya waktu berorientasi pada laba. Pemerintah mengharapkan dengan menerapkan prinsip swasta ke organisasi publik, pelayanan yang diberikan ke masyarakat menjadi efektif dan efisien, namun organisasi publik semakin lama semakin berorientasi pada keuntungan. Privatisasi semakin menjadi jadi di tubuh organisasi publik sehingga munculah *paradigma New Publik Service*. Pada tahun 2003 atau kurang lebih sepuluh tahun kemudian muncul lagi paradigma baru dalam administrasi publik yaitu "*The New Publik Service*" oleh (Denhard & Robert B.V Denhard, 2003) yang diberi nama *New Public Service* (NPS). Denhardt & Denhardt menyarankan untuk meninggalkan prinsip administrasi klasik dan *Reinventing Government* atau NPM dan beralih kepada prinsip *New Publik Service* (NPS), menurutnya administrasi publik harus:

- a. Melayani warga masyarakat bukan pelanggan (*service citizen, not customers*);
- b. Mengutamakan kepentingan publik (*seek the publik interest*);
- c. Lebih menghargai kewarganegaraan dari pada kewirausahaan (*value citizenship over enterpreneurship*);

- d. Berfikir strategis dan bertindak demokratis (*think strategically, act democratically*);
- e. Menyadari bahwa akuntabilitas bukan merupakan suatu yang mudah (*recognize that accountability is not simple*);
- f. Melayani dari pada mengendalikan (*serve rather than steer*);
- g. Menghargai orang, bukannya produktivitas semata (*value people, not just productivity*).

Pergeseran paradigmatik tersebut mengisyaratkan tentang perlunya pemerintah untuk melibatkan berbagai *stakeholder* di luar birokrasi pemerintah dalam proses penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan, di samping harus mengetahui apa yang menjadi keinginan dari masyarakat. Pemerintah harus dapat mengolaborasi Kerjasama dengan warga negara secara lebih mendalam. Dari berbagai kritik NPM ini maka muncul paradigma baru yaitu *Governance*, di mana dalam paradigma ini lebih menekankan pada sinergi antara negara, pasar dan masyarakat (Pratikno, 2005) dan apabila dilihat dari lokasinya maka mempunyai tiga domain atau pilar yaitu *state* (negara atau pemerintah), *private sector* (swasta dan dunia usaha), dan *civil governance* atau masyarakat (Syafri, 2012 : 177)

Perbedaan yang paling mendasar di antara ketiga paradigma yang dikembangkan oleh Denhardt & Denhardt sebagaimana tergambar dalam table berikut ini:

Tabel. 1.4.
Pergeseran Paradigma Administrasi Publik

Aspek	Old Public Administration (OPA)	New Public Management (NPM)	New Public Service (NPS)
Dasar Teoritis & Epistemologi Pembentuk	Teori Politik, Sosial Politik dianggap setengah ilmu	Teori Ekonomi, lebih maju dialog berdasarkan ilmu sosial politik	Teori demokrasi, berbagai pendekatan kepada pengetahuan dilakukan secara positif, interpretative dan kritis.
Rasionalitas dan Model keterkaitan dari perilaku manusia	Manusia administrasi	Rasionalitas teknis dan ekonomi, “manusia ekonomi”, atau pengambilan keputusan sendiri	Rasional formal, berbagai tes rasional berganda (politik, ekonomi dan keorganisasian)
Konsep kepentingan publik	Kepentingan public adalah sesuatu yang didefinisikan secara politis dan yang tercantum dalam aturan	Kepentingan public mewakili agregasi dari kepentingan individu	Kepentingan publik adalah hasil dari dialog tentang berbagai nilai.
Pertanggungjawaban birokrasi	Klien (<i>Clients</i>) dan pemilih	Pelanggan (<i>Customer</i>)	Warga negara (<i>Citizens</i>)
Peran pemerintah	Pengayuh (<i>Rowing</i>)	Mengarahkan (<i>steering</i>)	Menegoisiasikan dan mengelaborasi berbagai kepentingan warga negara dan kelompok komunitas
Mekanisme pencapaian tujuan kebijakan	Program ditangani oleh institusi pemerintah yang telah ada	Penciptaan mekanisme baru dengan organisasi privat dan nonprofit	Penciptaan nilai Bersama, Kerjasama institusi pemerintah, swasta dan organisasi non profit
Mekanisme akuntabilitas	Menurut hierarki administratif	Kehendak pasar yang merupakan hasil keinginan pelanggan	Multi aspek: akuntabel pada hukum, nilai komunitas, norma politik, standar professional, dan kepentingan warga negara

Aspek	Old Public Administration (OPA)	New Public Management (NPM)	New Public Service (NPS)
Diskresi	Diskresi terbatas	Ada keluasaan menuju kewirausahaan	Penuh keleluasaan, tetapi dengan akuntabilitas.
Struktur organisasi	Organisasi birokrasi yang bersifat top down dengan control dan aturan yang ketat	Desentralisasi namun tetap terkontrol	Kolaborasi struktur dengan kepemimpinan internal dan eksternal
Motivasi pegawai	Gaji, pegawai dilindungi	Spirit wirausaha, spirit pengurangan pegawai	Pelayanan public yang berkeinginan melayani masyarakat

Sumber: Diapdatasi dari Denhardt & Denhardt (2007: 28-29)

Senada dengan Denhardt yang melihat NPM mempunyai banyak kekurangan dan kendala, maka Osborne (2010) mengembangkan paradigma baru yang dianggap masih bersifat tentative yaitu *new public governance* (NPG). Pada paradigma ini mengambil fokus pada organisasi dan lingkungannya dengan perhatian pada negosiasi yang terjalin di antara *stakeholder*, dimana dalam mengalokasikan sumberdaya melalui mekanisme jaringan kerja yang bersifat relasional. Selengkapnya perbedaan ketiga paradigma tersebut dapat dilihat pada table 2.2. berikut ini:

Tabel. 1.5.
Perbandingan Antara Paradigma PA, NPM dan NPG

Aspek	<i>Public Administration</i>	<i>New Public Management (NPM)</i>	<i>New Public Governanance (NPG)</i>
Dasar Teoritis	Ilmu Politik dan Kebijakan Publik	Rasional / Teori Pilihan Publik dan Studi Manajemen	Teori Institutional dan Jaringan Kerja
Sifat	Keseragaman	Pengaturan	Jamak dan berbeda-beda
Fokus	Sistem Politik Organisasi	Organisasi	Organisasi dan Lingkungannya

Aspek	<i>Public Administration</i>	<i>New Public Management (NPM)</i>	<i>New Public Governanance (NPG)</i>
Tekanan/Perhatian	Pembuatan dan implemementasi kebijakan	Manajemen Sumberdaya Organisasi dan Kinerja	Negosiasi nilai makna dan saling keterkaitan (saling hubungan)
Mekanisme alokasi sumberdaya	hierarkis	Pasar dan Neo Klasik	Jaringan kerja dan kontrak hubungan relasional
Sifat system pelayanan	Tertutup	Rasioanal, terbuka	Terbuka, tertutup
Nilai dasar	Budaya Sektor Publik	Keunggulan dan Pangsa Pasar	Memperjuangkan

Diadaptasi dari Osborne (2010:10)

1.7.2. Manajemen Publik

Manajemen publik menurut Shafritz dan Russel (dalam Keban, 2008:93) diartikan sebagai upaya seseorang untuk bertanggungjawab dalam menjalankan suatu organisasi, dan pemanfaatan sumber daya (orang dan mesin) guna mencapai tujuan organisasi. Menurut (Donovan Francis; dan Jackson, 1991:11-12) menejemen publik diartikan sebagai aktivitas yang dilakukan dengan serangkaian keterampilan (skill). Menurut Yeremias T. Keban mengartikan manajemen publik sebagai upaya untuk menunjuk pada manajemen instansi pemerintah.

Menurut Jay M. Shafritz dan Albert C. Hyde (1978) mengartikan bahwa manajemen publik adalah upaya untuk memfokuskan pada bagaimana organisasi publik mengimplementasikan kebijakan publik yang telah disepakati bersama. Menurut Garson & E.S. Overman (1991) manajemen publik adalah sebuah penelitian interdisipliner dalam organisasi dan merupakan perpaduan dari perencanaan, pengorganisasian, serta pengendalian fungsi manajemen.

Menurut Nor Ghofur (2014) mengartikan bahwa manajemen publik adalah manajemen pemerintah, yang artinya manajemen publik juga bermaksud untuk melakukan perencanaan, pengorganisasian, pengontrolan terhadap pelayanan kepada masyarakat.

Dari penjelasan para ahli yang telah mengemukakan pengertian manajemen publik di atas dapat disimpulkan bahwasanya manajemen publik ialah studi interdisipliner dari aspek umum organisasi, dan merupakan gabungan antara fungsi manajemen seperti *planning*, *organizing*, *actuating*, dan *controlling* dengan sumber daya manusia, keuangan, fisik, informasi dan publik.

1.7.3. Pelayanan Publik

Dalam rangka peningkatan pelayanan publik, di Indonesia terjadi reformasi pilihan politik desentralisasi (otonomi daerah) seiring dengan berlakunya Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, yang selanjutnya diubah dengan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004, serta terakhir dirubah dengan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014. Otonomi daerah secara luas diberlakukan pada daerah kabupaten/Kotadengan alasan daerah lebih mengerti kebutuhan daerahnya masing-masing. Melalui pemberlakuan otonomi daerah kabupaten/kota lebih leluasa dalam mengambil kebijakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu indikasi dalam mencapai kesejahteraan masyarakat adalah kepastian pelayanan yang berkualitas. Seiring dengan berlakunya otonomi daerah tersebut, maka seharusnya pemerintah daerah harus menyelenggarakan pelayanan publik yang lebih baik.

Pelayanan publik dapat diartikan pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan kepada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Dengan demikian pelayanan publik adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara.

Secara teoritis, tujuan pelayanan publik pada dasarnya adalah memuaskan masyarakat (Sinambela, 2010:5). Jika kenyataan lebih dari yang diharapkan, maka layanan dapat dikatakan bermutu sedangkan jika kenyataan kurang dari yang diharapkan, maka layanan dikatakan tidak bermutu, dan apabila kenyataan sama dengan harapan, maka layanan disebut memuaskan (Lupiyoadi, 2001:10)

1.7.4. Strategi

Strategi berasal dari bahasa Yunani yang mengambil bentuk istilah dari militer, dimana hal ini mengenai tujuan daripada kemenangan perang, seperti pada “taktik” perlawanan tujuan tingkat rendah dari sebuah fakta perjuangan kemenangan. Strategi muncul sebagai bidang tersendiri dalam teori organisasi pada akhir dekade 1950-an. Sebelumnya strategi hanya dianggap sebagai salah satu variabel yang menentukan terhadap struktur organisasi. Seperti yang dikemukakan oleh Robbins (1990). “Strategi merupakan penerjemah dari analisi lingkungan dan analisi terhadap kemampuan

internal atau kapabilitas organisasi, yang selanjutnya diterjemahkan ke dalam struktur organisasi.” Kajian strategi dalam teori organisasi menitikberatkan pada permasalahan bagaimana strategi menghubungkan organisasi dan lingkungannya. Seperti yang dijelaskan oleh A.D. Chandler Jr. sebagai berikut. “Pengertian strategi dalam konteks organisasi adalah penetapan berbagai tujuan dan sasaran jangka panjang yang bersifat mendasar bagi sebuah organisasi, yang dilanjutkan dengan penetapan rencana aktivitas dan pengalokasian sumber daya yang diperlukan guna mencapai berbagai sasaran tersebut.”

Definisi strategi menurut Chandler (Rangkuti, 2014:4) yaitu sebagai tujuan jangka panjang dari suatu perusahaan, serta pendayagunaan dan alokasi semua sumber daya yang penting untuk mencapai tujuan tersebut. Perencanaan strategis merupakan proses analisis, perumusan dan evaluasi strategi-strategi (Rangkuti, 2014:2). Kegiatannya meliputi pengamatan secara hati-hati persaingan, peraturan, tingkat inflasi, siklus bisnis, keinginan dan harapan konsumen, serta faktor-faktor lain yang dapat mengidentifikasi peluang serta ancaman.

Strategi sendiri digunakan untuk menciptakan fokus, konsistensi, fungsi untuk sebuah organisasi dengan rencana-rencana yang menghasilkan cara-cara, pola-pola, posisi-posisi dan perspektif yang mengarah dalam pelaksanaan strategi. Terdapat dua pendapat yang menonjol mengenai bagaimana strategi disusun dalam organisasi. Kelompok pertama adalah mereka yang meyakini bahwa strategi merupakan suatu perencanaan atau seperangkat panduan eksplisit yang disusun sebelum organisasi mengambil tindakan (*planning mode*). Tentu saja hal ini erat kaitannya dengan model

rasional yang dikembangkan para pemikir perspektif modern. Kelompok kedua, yang disebut *evolutionary mode*, melihat bahwa strategi tidak mesti berupa suatu perencanaan yang sistematis dan terperinci. Mereka melihat bahwa dalam praktiknya tidak jarang pengelola organisasi mengambil keputusan strategis secara bertahap atau selangkah demi selangkah, sejalan dengan perkembangan organisasi itu sendiri, sebelum pada akhirnya menjadi suatu strategi yang utuh dan lengkap. Selanjutnya, dengan menyebar luasnya berbagai konsep perencanaan strategis (*corporate planning*), strategi berkembang menjadi bidang kajian tersendiri, khususnya disebut sebagai strategi bisnis (*business strategy*). Lingkup kajiannya sering kali lebih berhubungan erat dengan ilmu marketing, dan analisis mikroekonomi (akunting dan keuangan), ketimbang teori organisasi. Strategi dalam lingkup pemerintahan (publik) berbeda dengan strategi dalam perusahaan. Kajian strategi dalam strategi bisnis lebih mengarah pada aplikasi dari perencanaan strategis organisasi. Jadi sifatnya sangat praktikal, yaitu sebagai semacam panduan praktis bagi pengelola organisasi. Pendekatan yang digunakan biasanya masih mengikuti tradisi normatif dari perspektif klasik, khususnya prinsip-prinsip administrasi. Strategi bisnis ini biasanya diterapkan pada sektor swasta atau perusahaan. Geoff Mulgan menyatakan bahwa strategi publik berbeda secara signifikan dengan strategi perusahaan. Mulgan menyatakan secara tegas dan tidak ragu atas pertanyaan klasik yang seringkali masih diulang-ulang itu, yakni apakah strategi (dan manajemen) itu universal, berlaku antar sektor, baik bisnis maupun pemerintahan. Sekalipun beberapa pertanyaan dan persoalan pokok yang dijumpai organisasi bisnis bisa sama dengan yang dijumpai pada organisasi pemerintahan, jawaban untuk

menyelesaikan persoalan tersebut pasti berbeda. Maka dari itu, secara lebih rinci Mulgan mengidentifikasi setidaknya ada tiga perbedaan antara strategi perusahaan dan strategi publik (Muhammad, 2012).

1.7.5. Collaborative Governance

Konsep *governance* memiliki sejarah panjang dan sebagian besar negara telah mengembangkan konsep ini yang disesuaikan dengan kebutuhan mereka melalui interaksi antara penguasa dan yang dikuasai dengan latar belakang sejarah, adat istiadat, hukum dan masyarakat dimana konsep ini dikembangkan. Asal usul *governance* berakar dalam tradisi Jerman pada abad ke-17 dan abad ke-18 serikut.

Pengertian *governance* dirasa perlu dijelaskan karena istilah *governance* menjadi dasar dari konsep *Collaborative Governance*. Istilah *government* dan *governance*, hampir serupa namun sebenarnya memiliki makna yang berbeda satu sama lain. Secara etimologi *governance* berbeda dengan *government*, karena *governance* melibatkan interaksi yang kompleks di antara berbagai pemangku kepentingan (*stakeholders*) di arena publik (Clayton, 1994), sedangkan *government* hanya menunjuk peran pemerintah sebagai aktor tunggal. Beberapa pakar mendefinisikan *governance* sebagai proses baru yang mengatur di mana berbagai aktor mengelola arena publik melalui interaksi timbal balik (Kjaer, 2004).

Selain itu, pada kajian *governance* juga memiliki pemaknaan yang berbeda dikalangan beberapa ahli. Sebagai contoh terdapat istilah *good corporate governance*, *good governance*, *network governance*, *bad governance* dan lain sebagainya. Perbedaan tersebut disesuaikan dengan konteks dalam pemakaian istilah *governance*.

Governance berasal dari kata “*govern*” yang berarti mengambil peran yang lebih besar, yang terdiri dari semua proses, aturan dan lembaga yang memungkinkan pengelolaan dan pengendalian masalah-masalah kolektif masyarakat. Secara luas, *governance* termasuk totalitas dari semua lembaga dan unsur masyarakat, baik pemerintah maupun non-pemerintah (Dwiyanto, 2015:251).

Government lebih mengarah kepada badan/lembaga atau fungsi yang dijalankan oleh suatu organ tertinggi dalam suatu negara serta subjeknya hanya terbatas pada institusi pemerintahan saja dan didominasi oleh sektor pemerintah. *Government* juga lebih mengarah pada hubungan hierarkis, dalam arti yang memerintah di atas sedangkan warga negara yang diperintah ada di bawah. Sedangkan *Governance* lebih mengarah kepada cara, penggunaan atau pelaksanaannya. Terdapat tiga komponen yang terlibat yaitu sektor publik, sektor swasta serta masyarakat dan dalam hal ini semua memegang peran sesuai dengan fungsinya masing-masing. *Governance* juga lebih mengarah pada hubungan heterarkis, dalam arti ada kesetaraan kedudukan dan hanya berbeda dalam fungsi (Wasistiono, 2002).

(Kim, n.d, 2010:51) mengidentifikasi beberapa definisi mengenai *governance* yang pada intinya berupa system tata Kelola yang melibatkan pemerintah, swasta dan masyarakat. Berikut berbagai definisi yang diidentifikasi oleh Kim, antara lain:

1. *Governance mengacu pada perubahan arti pemerintahan (government), mengarah pada proses baru cara mengatur pemerintahan Governance mengacu pada pengorganisasian secara mandiri, jaringan antar organisasi*

ditandai dengan saling ketergantungan, pertukaran sumber daya, dan aturan main atau otonomi yang signifikan dari negara (Rhodes, 1997:15)

2. *Governance* menunjuk pada kapasitas mengarahkan sistem politik, cara-cara pemerintah melakukan sesuatu dengan tanpa membuat asumsi terlebih dahulu sebelum memperoleh pengarahan dari Lembaga atau agen (Gamble, 2000: 110)
3. *Governance* mengacu pada mempertahankan koordinasi dan koherensi dari berbagai pelaku dengan tujuan yang berbeda, antara lain tujuan dari actor politik dan Lembaga, kepentingan perusahaan, organisasi masyarakat sipil dan transnasional (Pierre & B. Guy Peters, 2000)
4. *Governance* dipahami sebagai system aturan untuk kegiatan-kegiatan yang diinginkan secara kolektif dengan menggunakan mekanisme yang dirancang untuk memastikan keselamatan, kemakmuran, koherensi, stabilitas dan kelanjutan (Rosenau 2000: 171)
5. *Governance* adalah label deskriptif yang digunakan untuk melihat sifat perubahan proses kebijakan dalam beberapa decade terakhir. Secara khusus menumbuhkan kepekaan di berbagai arena dan aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan publik (Smith & Ainsworth M, 2002)
6. *Governance* mengacu pada penciptaan dan pemeliharaan sistem yang mengatur arena publik dengan melibatkan negara, masyarakat sipil, dan actor berbasis pasar untuk berhubungan dan berinteraksi satu sama lain (Hyden at al, 2004: 16)

Dari berbagai definisi tersebut pada dasarnya berkenaan dengan konsep *governance* yaitu sebagai proses baru yang mengatur di arena publik, terdapat dua sudut pandang yang berbeda yaitu “Kepemerintahan tanpa pemerintah” (R. Rhodes, 1996) dan “Kepemerintahan dengan lebih dari satu pemerintah” (Kjaer, 2004:44). Secara khusus, Rhodes (1997) berfokus pada jaringan mengorganisir diri yang didasarkan pada saling ketergantungan antara para pembangun kepentingan dan tingkat tinggi otonomi. Kjaer menunjukkan bahwa *governance* bersifat pluralistik dan hirarki, pasar dan jaringan hidup berdampingan dalam pemerintahan (2004: 58). Pierre (2000a dan 2000b) juga beranggapan bahwa *governance* merupakan suatu strategi baru untuk merestrukturisasi negara berdasarkan koordinasi publik – swasta. Pandangan ini artinya pemerintah masih memainkan peran penting dalam membantu untuk membangun dan mempertahankan berbagai Lembaga, termasuk pasar, dan menyesuaikan diri dengan kondisi baru (Pierre, 2000b; Gramble, 2000b). berkenaan dengan dua pandangan berbeda ini, Hyden et al. (2004) berpendapat bahwa telah terjadi pergeseran umum dari proses top-down oleh pemerintah ke *bottom-up* oleh para pembangun kepentingan yang relevan, karena warga masyarakat telah berkembang dan mempunyai banyak tuntutan.

Hal ini dapat dilihat dari pendapat Rhodes (Raharja, 2008:21-23) yang mendefinisikan *governance* dalam tujuh definisi yaitu sebagai *corporate governance*, *new public management*, *good governance*, interdependensi (saling ketergantungan), sebagai sistem *socio-cybernetic*, sebagai pendekatan ekonomi politik baru, dan *governance* sebagai *network* (jaringan).

Menurut Chema dalam Keban (2008:38), *governance* merupakan suatu sistem nilai, kebijakan, dan kelembagaan dimana urusan-urusan ekonomi, sosial, politik dikelola melalui interaksi masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta. Oleh karena itu, institusi dari *governance* meliputi tiga domain yaitu state (negara atau pemerintah), private sector (sektor swasta atau dunia usaha) dan *governance* (masyarakat) yang saling berinteraksi dan menjalankan fungsinya masing-masing (Sedarmayanti, 2003:5). Sementara Ulum dan Ngindana (2017:6) menyebutkan bahwa *governance* mengindikasikan ‘disesiminasi otoritas’ dari single actor menjadi multi-aktor. Berdasarkan beberapa pendapat di atas menunjukkan bahwa dalam konsep *governance*, beberapa urusan-urusan publik yang sebelumnya dikelola oleh aktor tunggal yakni pemerintah menjadi dikelola bersama dengan aktor-aktor lain seperti sektor swasta dan masyarakat. dengan adanya *governance* menjadikan pemerintah tidak lagi dominan dan menciptakan demokrasi dalam penyelenggaraan pemerintahan dan urusan-urusan publik.

Kemudian, Sedarmayanti dalam bukunya yang berjudul *Good Governance* “kepemimpinan yang baik” mengemukakan istilah “Kepemerintahan” atau dalam bahasa Inggris “*Governance*” yaitu berarti “*the act, fact, manner of governing*”, yang artinya “tindakan, fakta, pola, dan kegiatan atau penyelenggara pemerintahan”. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *governance* adalah suatu kegiatan (proses), sebagaimana dikemukakan oleh Kooiman bahwa *governance* lebih merupakan “serangkaian proses interaksi sosial politik antara pemerintahan dengan masyarakat

dalam berbagai bidang yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat dan intervensi pemerintah atas kepentingan-kepentingan tersebut” (Sedarmayanti, 2012:2).

Selain itu, Dwiyanto juga mengemukakan mengenai *governance* dalam bukunya yang berjudul *Mewujudkan Good Governance* melalui Pelayanan Publik, yaitu: “*Governance*” menunjuk pada pengertian bahwa kekuasaan tidak lagi semata-mata dimiliki atau menjadi urusan pemerintah. *Governance* menekankan pada pelaksanaan fungsi governing secara bersama-sama oleh pemerintah dan institusi-institusi lain yakni Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), perusahaan swasta maupun warga negara. Meskipun perspektif *governance* mengimplikasikan terjadinya pengurangan peran pemerintah, pemerintah sebagai institusi tidak bisa ditinggalkan” (Dwiyanto, 2005:79- 81).

Sesuai dengan pendapat Sedarmayanti bahwa pada dasarnya: “unsur-unsur dalam pemerintahan (*governance stakeholders*) meliputi tiga dominan yaitu negara atau pemerintahan, sektor swasta dan masyarakat yang saling berinteraksi dan menjalankan fungsinya masing-masing” (Sedarmayanti, 2012:4).

Ketiga dominan tersebut berada dalam kehidupan berbangsa, bernegara dan bermasyarakat. Dimana sektor pemerintahan cenderung memainkan peran sebagai pembuat kebijakan, pengendalian dan pengawasan. Sektor swasta cenderung menjadi penggerak aktifitas di bidang ekonomi. Sedangkan masyarakat merupakan objek sekaligus subjek dari pemerintah maupun sektor swasta, karena di dalam masyarakat terjadi interaksi di bidang politik, ekonomi maupun sosial dan budaya. Ada beberapa dimensi penting mengenai *governance* yang dijelaskan oleh Dwiyanto, yaitu:

1. Dimensi kelembagaan, yang menjelaskan bahwa *governance* merupakan sebuah sistem yang melibatkan banyak pelaku (*multistakeholders*), baik dari pemerintah maupun dari luar pemerintah dalam penyelenggaraan berbagai kegiatan untuk menanggapi masalah dan kebutuhan publik.
2. Dimensi nilai, dimensi ini menjadi dasar dalam penggunaan kekuasaan. Nilai-nilai administrasi publik yang tradisional seperti efisiensi dan efektivitas telah bergeser menjadi nilai keadilan sosial, kebebasan dan kemanusiaan.
3. Dimensi proses, yang menjelaskan bagaimana berbagai unsur dan lembaga pemerintah memberi respon terhadap berbagai masalah publik yang muncul di lingkungannya. (Dwiyanto, 2005:83) Dengan mengkaji *governance* berdasarkan ketiga dimensi tersebut, maka *governance* menjelaskan keterlibatan banyak pelaku dan jejaring pelaku dalam proses formulasi dan implementasi kebijakan yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan atau menyelesaikan masalah bersama.

Saat ini kolaborasi telah menjadi instrument penting untuk manajemen publik, karena dianggap mampu menyatukan para pemangku kepentingan yang memiliki pandangan yang berbeda, dengan menggabungkan sumber daya manusia dan material (Lasker et al, 2001). Secara khusus, kolaborasi antar pemangku kepentingan saling dapat memberikan solusi yang memadai untuk isu-isu kompleks seperti kesenjangan sosial (Flynn, 2007).

Dengan adanya perkembangan sosial-ekonomi-politik masyarakat di berbagai negara serta di negara – negara berkembang, maka perjalanan peran administrasi publik

pun mengalami beberapa pergeseran paradigma dari *government* ke arah *governance*. Pergeseran paradigma ini telah membawa implikasi terhadap penyelenggaraan pemerintahan. Hal ini ditunjukkan dengan proses penyelenggaraan pemerintahan yang menempatkan pemerintah bukan lagi sebagai aktor tunggal dalam melaksanakan kebijakan publik akan tetapi lebih menekankan kepada kolaborasi dalam kesetaraan antara pemerintah, swasta dan masyarakat (*civil governance*).

Konsep kolaborasi dapat diklasifikasikan menjadi tiga bentuk (Sullivan & Skelcher, 2002) yaitu berupa kontrak formal dan hukum antara organisasi, jaringan informal dalam hubungan individu berdasarkan kepercayaan dan timbal balik, dan kemitraan terkait dengan jangka Panjang formal dan bersama consensus pengambilan keputusan dan implementasi.

(Sink, 1998) menjelaskan bahwa Kerjasama kolaboratif sebagai proses dimana organisasi-organisasi yang memiliki suatu kepentingan terhadap masalah tertentu berusaha mencari solusi yang ditentukan secara Bersama dalam rangka mencapai tujuan dimana mereka tidak dapat mencapainya sendiri-sendiri.

Kolaborasi adalah suatu bentuk proses sosial antar aktor yang terlibat, dimana didalamnya terdapat aktivitas tertentu yang ditujukan untuk mencapai tujuan bersama dengan saling membantu dan saling memahami aktivitas masing-masing, kolaborasi melibatkan pembagian tugas, dimana setiap orang mengerjakan setiap pekerjaan yang merupakan tanggung jawabnya demi tercapainya tujuan bersama. (Drucker, Peter 1998:34) mengatakan bahwa dalam kerjasama yang kolaboratif hubungan prinsipal – agen tidak berlaku karena kerjasama yang terjadi adalah kerjasama antara principal

dengan principal. (Fosler, 2002) menjelaskan lebih rinci bahwa kerjasama yang bersifat kolaboratif melibatkan kerjasama antar pihak yang intensif, termasuk adanya upaya secara sadar untuk melakukan alignment dalam tujuan, strategi, agenda, sumberdaya dan aktifitas. Kedua institusi yang memiliki tujuan yang berbeda membangun visi bersama (*shared vision*) dan berusaha mewujudkannya secara bersama-sama.

Dari konsep kolaboratif yang memungkinkan untuk terjadinya kerjasama di antara ketiga pilar *governance* karena sudah diyakini adanya visi Bersama maka semakin menumbuhkan partisipasi yang tinggi pada sector non pemerintah. Masyarakat dan pihak swasta memperoleh ruang yang luas untuk partisipasi yang tinggi pada sektor non pemerintah. Masyarakat dari pihak swasta memperoleh ruang yang luas untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan maupun dalam manajemen urusan-urusan publik. Partisipasi dapat menumbuhkan *democratic governance* yang melibatkan masyarakat luas dari segala lapisan untuk menentukan agenda – agenda publik (Newman, 2004) dan dapat sebagai bentuk dari transparansi dalam menumbuhkan *good governance* (Kim, 2005)

Lasker et al. (2001) mengemukakan manfaat kolaborasi bahwa kolaborasi dapat membuat pemikiran yang komprehensif, praktis dan transformative. Secara khusus, pemikiran transformative sangat penting karena mampu membuat orang mengubah cara berfikir mereka terhadap perbedaan budaya dan tujuan dari para pemangku kepentingan. Melalui penciptaan cara-cara berfikir yang baru kolaborasi tersebut dapat mempengaruhi bagaimana masalah diatasi dan ditangani. Namun juga terdapat

hambatan dalam kolaborasi khususnya yang berkaitan kolaborasi pada isu-isu lintas sektoral.

Sullivan dan Sketcher (2002; 110-112) juga menggambarkan hambatan tersebut, seperti aturan formal yang berbeda-beda, norma-norma informal, dan sumber daya yang berbeda pula. Hal ini dapat merusak kapasitas kolaborasi karena adanya ketidakseimbangan kekuasaan dan potensi menimbulkan konflik.

Faktor kunci untuk membangun kapasitas kolaborasi ialah komunikator yang terampil dan mampu memainkan peran penting dalam membangun hubungan memfasilitasi dan mengkoordinasikan Kerjasama dan mampu menciptakan link yang kuat antar pemangku kepentingan.

Collaborative Governance adalah konsep yang representatif untuk memahami prinsip-prinsip tata kelola modern antara berbagai bidang pemerintahan, hal ini dikarenakan kapasitas pengembangan konsensus mampu mengatasi isu-isu kontemporer dalam masyarakat melalui negosiasi dengan aktor lain – lain (David E. Booher & Innes, 2002).

Menurut pendapat Ansell dan Gash “*Collaborative Governance is therefore a type of governance in which public and private actor work collectively in distinctive way, using particular processes, to establish laws and rules for the provision of public goods*” (Ansell & Gash, 2007: 545).

Sedangkan menurut (Agranoff R & Mcguire, 2003:4-5), manajemen kolaboratif merupakan sebuah konsep yang menggambarkan proses-proses fasilitasi dan beroperasi dalam rencana multi organisasi dengan tujuan memecahkan masalah yang

tidak dapat dipecahkan atau diselesaikan dengan mudah hanya dengan organisasi tunggal (single regulation). Dwiyanto (2012:301) mendefinisikan manajemen kolaborasi sebagai sebuah praktek manajemen yang menghargai keberagaman nilai, tradisi, budaya organisasi, bekerja dalam struktur yang relative longgar dan berbasis pada jaringan, dikendalikan oleh nilai-nilai dan tujuan Bersama, serta memiliki kapasitas mengelola konflik.

Collaborative Governance dapat dikatakan sebagai salah satu dari tipe *governance*. Konsep ini menyatakan akan pentingnya suatu kondisi dimana aktor publik dan aktor privat (bisnis) bekerja sama dengan cara dan proses tertentu yang nantinya akan menghasilkan produk hukum, aturan, dan kebijakan yang tepat untuk publik atau masyarakat. Konsep ini menunjukkan bahwa dalam penyelenggaraan pemerintahan Aktor publik yaitu pemerintah dan aktor privat yaitu organisasi bisnis atau perusahaan bukanlah suatu yang terpisah dan bekerja secara sendiri-sendiri melainkan bekerja bersama demi kepentingan masyarakat.

Dari segi konsep *collaborative govenrnance* juga dapat didefinisikan sebagai bentuk baru dari proses tata Kelola yang melibatkan semua pemangku kepentingan yang berbeda dalam hubungan kerja atau sama lain melalui dialog rutin dan interaksi dalam mengejar tujuan Bersama (D. E. Booher, 2004 ; Huxman 2000). Peran utama dari pemerintahan kolaboratif adalah untuk mendorong semua pemangku kepentingan guna mencapai tujuan Bersama dengan berbagi sumberdaya yang berbeda agar tercipta pemikiran inovatif melalui negosiasi dan Kerjasama (Innes dan Booher, 2004)

Secara definisi, para ahli mendefinisikan *Collaborative Governance* dalam beberapa makna yang ide utamanya sama, yakni adanya kolaborasi antara sektor publik dan non publik atau privat dalam penyelenggaraan pemerintahan atau *governance*. Dari beberapa definisi dan penjelasan yang sudah diuraikan di atas, maka peneliti berpendapat bahwa *Collaborative Governance* bertujuan untuk memecahkan permasalahan atau isu tertentu secara bersama-sama dari berbagai pihak yang terkait. Pihak tersebut tidak hanya terbatas pada instansi pemerintah dan non-pemerintah, karena dalam prinsip tata kelola pemerintahan yang baik, melibatkan masyarakat sipil termasuk di dalamnya *private sector* dalam perumusan dan pengambilan keputusan adalah merupakan pilar tercapainya tata kelola pemerintahan yang baik. Dalam kerjasama kolaboratif tersebut setiap organisasi atau entitas yang terlibat di dalamnya masing-masing memiliki kepentingan yang akan diajukan dalam sebuah kebijakan dan masing-masing akan menawarkan solusi alternatif dari sebuah permasalahan namun tetap harus mengutamakan kesepakatan bersama. Pentingnya *Collaborative Governance* sebagai model dalam mewujudkan berjalannya interaksi aktor dalam *good governance* yaitu *state* (negara), *private sector* (dunia usaha), maupun *civil governance* (masyarakat) dalam menutup keterbatasan kapasitas, sumber daya, dan jaringan yang dimiliki oleh pemerintah dalam tata kelola pemerintahan; khususnya dalam kebijakan publik.

Disamping pendapat tersebut, pendapat lain mengenai *Collaborative Governance* dikemukakan Agranoff dan McGuire dalam Chang (2009:76-77) yang menyatakan sebagai berikut: Secara khusus, *Collaborative Governance* telah

menempatkan banyak penekanan pada kolaborasi horisontal sukarela dan hubungan horizontal antara partisipan multi sektoral, karena tuntutan dari klien sering melampaui kapasitas dan peran organisasi publik tunggal, dan membutuhkan interaksi di antara berbagai organisasi yang terkait dan terlibat dalam kegiatan publik. Kolaborasi diperlukan untuk memungkinkan *governance* menjadi terstruktur sehingga efektif memenuhi meningkatnya permintaan yang timbul dari pengelolaan lintas pemerintah, organisasi, dan batas sektoral. Berdasarkan pada pendefinisian oleh dua ahli tersebut, sebenarnya telah mendefinisikan *Collaborative Governance* dalam gagasan yang sama. Akan tetapi pada penjelasan Ansell dan Gash dapat dilihat bahwa aspek kolaborasi penyelenggaraan pemerintah lebih pada aspek perumusan dan impletasi kebijakan publik atau program dari lembaga publik, dalam hal ini yakni pemerintah. Selain itu, dalam praktiknya kolaborasi penyelenggaraan pemerintah haruslah menjunjung tinggi nilai deliberatif atau musyawarah dan konsensus antar tiap aktor atau *stakeholder* yang terlibat dalam kolaborasi tersebut. Sedangkan pada gagasan Agranoff dan McGuire menunjukkan bahwa *Collaborative Governance* atau kolaborasi penyelenggaraan pemerintahan dalam lingkup yang lebih general yakni penyelenggaraan pemerintahan secara keseluruhan. *Collaborative Governance* dalam hal ini lebih menitik beratkan pada aspek sukarela dalam praktik kolaborasi. Aspek kesukarelaan tersebut diharapkan setiap aktor yang terlibat dalam kolaborasi bekerja secara optimal untuk tercapainya tujuan dalam kolaborasi. Sehingga program atau kebijakan yang dilaksanakan akan terksana lebih efektif karena melibatkan relasi organisasi atau institusi.

1.7.6 Model – model *Collaborative Governance*

Sebelum memaparkan berbagai macam model kolaborasi, terlebih dahulu penulis mencoba mengemukakan berbagai pengertian model. Model menurut Quade (1989) adalah abstraksi dunia nyata, substitusi, atau gambaran realita dalam bentuk peta, diagram organisasi, persamaan matematika dan lain-lain. Model juga digunakan untuk membantu saat menghadapi fenomena nyata yang kompleks dan mahal jika dikaji secara langsung.

Model dapat diklasifikasikan dalam 2 (dua) jenis, yakni (1) Model eksplisit eksplanatoris yang mendeskripsikan gambaran suatu realita; (2) Model implisit yang bersifat mental. Beberapa klasifikasi model termasuk ke dalam model yang eksplanatoris-prediktif adalah model analitis, model simulasi, *gaming model*, *judgment model*, model skematik, dan model fisik (Quade, 1989: 147) Model ini sangat erat kaitannya dengan kehidupan manusia, karena setiap individu selalu menggunakan model untuk menyederhanakan tantangan hidupnya. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan Siffin (1986;55).

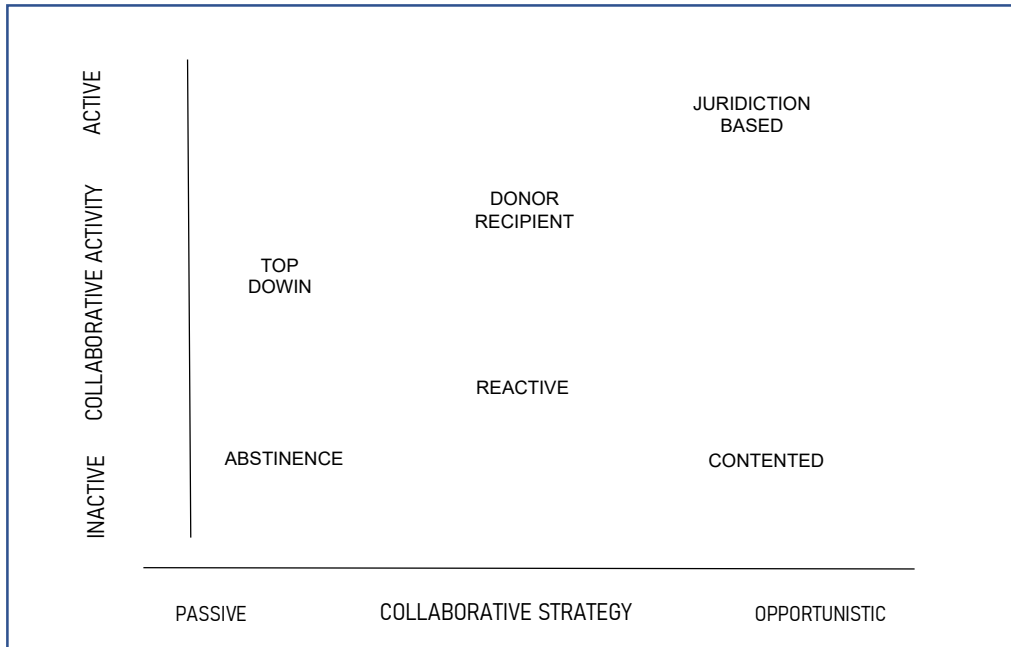
Berdasarkan paparan di atas, beberapa model *Collaborative Governance* menurut para ahli, yakni sebagai berikut:

1. Model Agranoff and Mc. Guire

Model Agranoff and Mc. Guire melihat kolaborasi dari dua variabel yaitu aktivitas dan strategi, dari dua variabel ini kemudian dikembangkan lagi sehingga menghasilkan enam gaya kolaborasi seperti pada gambar berikut ini:

Gambar 1.1.

Model Kolaborasi Agranoff dan Guire



a. *Jurisdiction based*

Gaya ini merupakan sebagai aktifitas kolaborasi aktif (variabel vertical) dan kolaborasi bersifat oportunis (variabel horizontal). Variabel vertical merupakan hubungan aktivitas dan perilaku para aktor yang beranggapan bahwa bekerja dengan aktor lain merupakan bagian dari pekerjaannya, tetapi aktivitasnya mengikuti pola dari luar. Sehingga tawar menawar dan negosiasi merupakan elemn penting dalam model ini. Negosiasi berbuah kesepakatan unilateral dan mutually beneficial solution.

Variabel horizontal menggambarkan proses pembuatan kebijakan dan tata Kelola (*governance*). Dalam hal ini tidak satupun aktor memiliki power untuk

menentukan aktivitas aktor lain karena setiap aktor memiliki kebijakan strategi dan operasional masing-masing.

b. *Abstinence*

Model ini merupakan penolakan (*abstain*) dalam melakukan kolaborasi dan memilih tidak melibatkan diri dalam program. Beberapa alasan adanya penolakan (*abstain*) antara lain: (1). Menolak adanya “rembesan” intervensi dari luar; (2) Kurangnya kapasitas dalam memainkan peran; (3) Memilih *going it alone* (Agranoff dan Guire, 2002; 54)

Ada tiga faktor munculnya model *Abstinence* yaitu: (1) adanya keberatan karena adanya keterlibatan pemerintah level atas dalam wilayah dan ruang politik mereka karena berbagai alasan, tantangan oposisi internal, tambahan beban kerja, keuangan dan peraturan lainnya. (2) berkaitan dengan minimnya sumberdaya, baik dari segi kemampuan maupun waktu bagi pegawai. (3) tidak mau berkomunikasi baik secara vertical maupun horizontal karena beberapa pandangan memang tidak ingin terlibat.

c. *Top Down*

Gaya ini lebih pada penekanan terhadap kontrol pemerintah pusat yang secara vertical pada pemerintah regional maupun lokal. Dalam gaya ini muncul perdebatan pemerintah bagaimana mewujudkan program nasional melalui pemerintah daerah sedangkan secara hukum pemerintah daerah memiliki hak otonom. Oleh sebab itu aspek yang paling menentukan dalam gaya ini adalah ketaatan secara sukarela, serta

kesesuaian program pemerintah daerah dalam melaksanakan program pemerintah pusat.

d. *Donor Recipient*

Model ini didasarkan pada ide bahwa sejumlah aktor yang menguasai keahlian dan informasi harus dapat secara konsisten mengontrol kebijakan dengan mengakomodir banyak kepentingan sosial.

e. *Reactive*

Model ini memiliki ciri tidak adanya dominasi orientasi dalam strategi atau aktifitas kolaborasi dan pendekatan yang digunakan adalah *maybe, maybe not* (Agronoff and Guire, 2004; 62)

f. *Concentred*

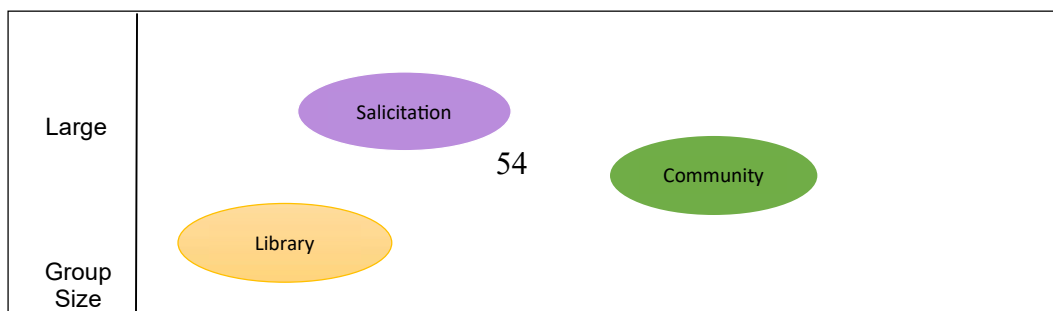
Gaya ini lebih menekankan pada strategi dalam berkolaborasi daripada kolaborasi itu sendiri. Dengan kata lain gaya ini lebih bersifat oportunistik dan berusaha untuk memahami lingkungan sendiri dengan preferensi pemerintah local atau organisasi itu sendiri.

2. Model Buttler – Colleman

Buttler and Colleman mengajukan model kolaborasi berdasarkan variabel level interaksi dan variabel ukuran kelompok. Berdasarkan kedua dimensi ini maka dihasilkan lima gaya yaitu: *library, solicitation, team, community, dan process support*.

Gambar 1.2.

Model Kolaborasi Buttler and Colleman



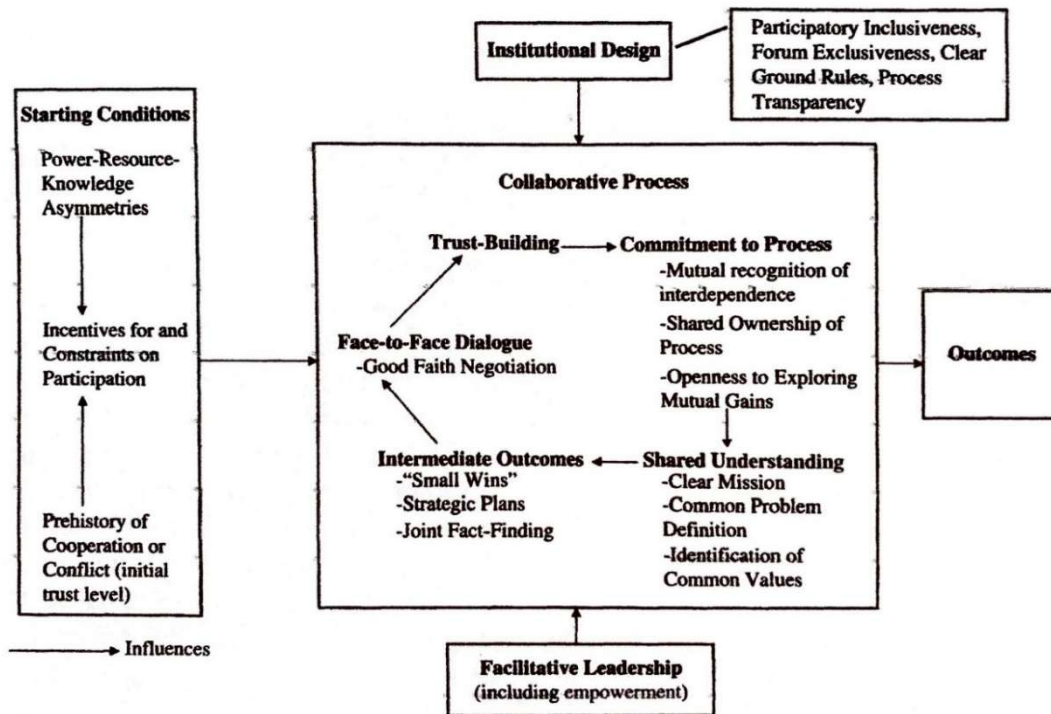
3. Model Weber et al

Weber et al. menjelaskan bahwa kolaborasi berhasil menekankan integrasi pada fungsi. Integrasi ini meliputi fungsi birokrasi, lintas arena kebijakan dan level pemerintahan dan warga ikut terlibat. Masyarakat dan organisasi non pemerintah terlibat dalam pemecahan masalah dan pengimplementasiannya (Weber: 2005).

Ada tiga dimensi yang diungkapkan oleh Weber yaitu; dimensi bertikal, dimensi horizontal *partnership linkage*. Dimensi vertical menggambarkan relasi antar Lembaga pemerintah dengan Lembaga, warga negara dan nonpemerintah, dalam hubungan top and down, sedangkan dimensi horizontal mendeskripsikan hubungan antarorganisasi yang setara, *partnership linkage* digambarkan sebagai *blending* (ramuan) perpaduan antara dimensi vertikal dan horizontal sehingga menghasilkan suatu pengaturan yang efektif.

4. Model Ansell and Gash

Model ini memiliki empat variabel yang dijadikan pusat perhatian, yaitu Kondisi Awal, Desain Kelembagaan, Kepemimpinan, dan Proses Kolaborasi. Setiap variabel dapat diperkecil menjadi sub-sub variabel.



Gambar 1.3. Model *Collaborative Governance* Anshall and Gash

Untuk variabel proses kolaborasi merupakan inti dari model ini. Sedangkan Kondisi Awal, desain kelembagaan dan kepemimpinan dipresentasikan sebagai pendukung yang memberikan kontribusi penting dalam proses kolaborasi. Untuk lebih rinci variabel tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Kondisi Awal (*Starting Condition*)

Dari berbagai literatur mengungkapkan bahwa banyaknya proses kolaborasi yang gagal dikarenakan perbedaan pandangan antar pemangku kepentingan

(*stakeholder*), perbedaan pandangan tersebut berdasarkan pengalaman pahit yang pernah dialami oleh *stakeholder* disebabkan isu lokal emosional yang mempengaruhi kepercayaan dan saling mencurigai satu sama lain, sehingga muncul anggapan saling bermusuhan. Berdasarkan permasalahan tersebut maka Ansell and Gash (2008) merangkum permasalahan tersebut menjadi tiga variabel yaitu:

1. Ketidak seimbangan sumber daya dan pengetahuan antar pelaku kolaborasi;
2. Harus ada insentif yang jelas dalam berkolaborasi
3. Ketakutan akan terjadinya konflik jika kolaborasi dilaksanakan.

b. Desain kelembagaan (*Institutional Design*)

Dengan memperhatikan partisipasi forum kolaborasi kelembagaan, aturan-aturan dasar yang mendukung kolaborasi, serta proses penyelenggaraan kolaborasi yang transparan.

c. Kepemimpinan Fasilitatif (*Fasilitative Leadership*)

Kepemimpinan fasilitatif secara luas dapat dilihat sebagai unsur penting dalam membawa semua pihak ke meja perundingan untuk mengarahkan mereka melakukan perundingan – perundingan dan negosiasi guna mencegah masalah yang mungkin akan timbul dalam proses kolaborasi.

d. Proses kolaborasi (*Collaborative Process*)

Proses dari suatu kolaborasi (*Collaborative Governance*) dilakukan dalam beberapa tahapan. Suatu tahapan model kolaborasi menjadi penting untuk diperhatikan sebagai strategi dalam aspek pengelolaan suatu urusan publik. Meskipun proses

kolaboratif sulit untuk dilaksanakan karena karakter-karakter dari tiap *stakeholder* yang berbeda satu dengan yang lainnya (Ansell dan Gash; 2007 : 558 - 561).

Adapun proses kolaborasi menurut Ansell and Gash (2007) itu dibagi ke dalam beberapa jenis proses antara lain sebagai berikut:

1. Dialog Tatap Muka (*Face to face dialogue*)

Komunikasi merupakan suatu proses yang sangat penting dan esensial dalam membangun sebuah kolaborasi. Hal ini menjadi media negosiasi untuk memperoleh kesepakatan antar aktor yang terlibat. Sebagaimana *Collaborative Governance* yang berorientasikan proses dialog secara langsung menjadi sangat penting dalam rangka mengidentifikasi peluang dan keuntungan bersama. Dialog secara tatap muka langsung bukanlah semata-mata merupakan negosiasi yang ala kadarnya. Dialog secara langsung ini dapat meminimalisir antagonisme dan disrespect dari antar *stakeholder* yang terlibat. Sehingga, *stakeholder* dapat bekerjasama sesuai dengan tujuan dan kebermanfaatan bersama.

2. Membangun Kepercayaan (*Trust building*)

Dalam proses kolaborasi bukan hanya sekedar negosiasi akan tetapi penting pula membangun kepercayaan antar aktor kolaborasi. Minimnya kepercayaan antar *stakeholder* memang merupakan hal yang lumrah di awal proses kolaborasi. Membangun kepercayaan perlu dilakukan sesegera mungkin ketika proses kolaborasi pertama dilakukan. Diperlukan pemahaman yang sama antar aktor kolaborasi baik dari pemerintah, *stakeholder* (swasta), non-state maupun

masyarakat sehingga tidak terjadi egosentrisme antar institusi. Oleh karenanya, dalam membangun kepercayaan ini, diperlukan pemimpin (leadership) yang mampu menyadari akan pentingnya kolaborasi.

3. Komitmen terhadap proses (*Commitment to process*)

Komitmen tentunya memiliki relasi yang kuat dalam proses kolaborasi. Komitmen merupakan motivasi untuk terlibat atau berpartisipasi dalam *Collaborative Governance*. Komitmen yang kuat dari setiap *stakeholder* diperlukan untuk mencegah resiko dari proses kolaborasi. Meskipun komitmen memang merupakan hal yang rumit dalam kolaborasi. Komitmen merupakan tanggung jawab dari *stakeholder* supaya memandang relasi yang dilakukan sebagai hal yang baru dan tanggungjawab tersebut perlu dikembangkan.

4. Berbagi Pemahaman (*Share Understanding*)

Pada hal yang sama dalam proses kolaborasi, *stakeholder* yang terlibat harus dapat saling berbagi pemahaman terhadap apa yang dapat di capai melalui kolaborasi yang dilakukan. Saling berbagai pemahaman ini dapat digambarkan sebagai misi bersama, tujuan bersama, objektivitas umum, visi bersama, ideologi yang sama, dan lain-lain. Saling berbagi pemahaman dapat berimplikasi terhadap kesepakatan bersama untuk memaknai dan mengartikan suatu masalah.

5. Hasil Antara (*Intermediate outcomes*)

Hasil lanjutan dari proses kolaborasi terwujud dalam bentuk *output* atau keluaran yang nyata. Hal ini merupakan salah satu hasil proses yang esensial dan krusial dalam membangun sebuah momentum yang dapat mengarahkan pada suatu keberhasilan dalam sebuah kolaborasi. *Intermediate outcomes* ini muncul apabila tujuan yang mungkin dan memberikan keuntungan dari kolaborasi yang mana secara relatif konkrit dan ketika “*small wins*” dari suatu kolaborasi dapat dimungkinkan terjadi. *Small wins* mampu memunculkan tingkat kepercayaan dan komitmen dalam proses kolaborasi (Rogers et al 1993; Vangen dan Huxham 2003).

1.7.7 Tujuan Melaksanakan *Collaborative Governance*

Kolaborasi dalam penyelenggaraan pemerintahan merupakan suatu hal yang dibutuhkan dalam praktik pemerintahan sekarang ini. Ada berbagai hal yang menjadi alasan melatar belakangi adanya kolaborasi pada tiap lembaga atau institusi. Junaidi (2015:8) menyebutkan bahwa *Collaborative Governance* tidak muncul secara tiba-tiba karena hal tersebut ada disebabkan oleh inisiatif dari berbagai pihak yang mendorong untuk dilakukannya kerjasama dan koordinasi dalam menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi oleh publik. *Collaborative Governance* atau kolaborasi penyelenggaraan pemerintahan muncul sebagai respon atas kegagalan implementasi dan tingginya biaya dan adanya politisasi terhadap regulasi (Ansell dan Gash, 2007:54). Lebih positif lagi bahwa orang mungkin berpendapat bahwa kecenderungan ke arah kolaborasi muncul dari perkembangan ilmu pengetahuan dan kapasitas institusi atau lembaga. Pendapat di atas menyatakan bahwa *Collaborative Governance* muncul tidak begitu saja melainkan dilatarbelakangi berbagai aspek. Munculnya *Collaborative*

Governance dapat dilihat dari aspek kebutuhan dari institusi untuk melakukan kerjasama antarlembaga, karena keterbatasan kemampuan tiap lembaga untuk melakukan program/kegiatannya sendiri. Selain itu, kolaborasi juga muncul lantaran keterbatasan dana anggaran dan sumber daya manusia dari suatu lembaga, sehingga dengan adanya kolaborasi anggaran dan sumber daya manusia tidak hanya berasal dari satu lembaga saja, tetapi lembaga lain yang terlibat dalam kolaborasi.

Kolaborasi pun juga bisa dikatakan sebagai aspek perkembangan dari ilmu pemerintahan, terutama dengan munculnya konsep *governance* yang menekankan keterlibatan beberapa aktor seperti pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam penyelenggaraan pemerintah. Kolaborasi juga dapat sebagai alternatif dalam mengembangkan keterlibatan kelompok kepentingan dan adanya kegagalan dalam manajerialisme salah satu institusi atau organisasi. Kompleksitas yang muncul pada perkembangannya berakibat pada kondisi saling ketergantungan antar institusi dan berakibat pada meningkatnya permintaan akan kolaborasi.

Selanjutnya penjelasan lainnya yang lebih spesifik dikemukakan oleh Ansell dan Gash dalam Sudarmo bahwa *Collaborative Governance* muncul secara adaptif atau dengan sengaja diciptakan secara sadar karena alasan-alasan dan pentingnya konsep ini dilakukan sebagai berikut ini: (1) kompleksitas dan saling ketergantungan antar institusi, (2) konflik antar kelompok kepentingan yang bersifat laten dan sulit diredam, dan (3) upaya mencari cara-cara baru untuk mencapai legitimasi politik. (4) Kegagalan implementasi kebijakan di tataran lapangan. (5) Ketidakmampuan kelompok-kelompok, terutama karena pemisahan rezim-rezim kekuasaan untuk

menggunakan arena-arena institusi lainnya untuk menghambat keputusan. (6) Mobilisasi kelompok kepentingan. (7) Tingginya biaya dan politisasi regulasi (Junaedi, 2015:10).

Pendapat diatas menyatakan bahwa kolaborasi dikakukan karena kompleksitas adanya saling ketergantungan dari tiap institusi. Kolaborasi juga dianggap muncul akibat beragamnya kepentingan antar tiap kelompok sehingga memunculkan adanya suatu kolaborasi. Sehingga dengan dilakukannya kolaborasi dapat memobilisasi kelompok-kelompok kepentingan. Kolaborasi dianggap menjadi solusi untuk buruknya suatu implementasi program atau kegiatan yang dilakukan oleh satu lembaga saja, karena keterbatasan lembaga tersebut. Selain ini kolaborasi juga dianggap sebagai solusi untuk mengatasi tingginya biaya dari suatu program atau kegiatan.

1.7.8 Dimensi-Dimensi dalam *Collaborative Governance*

Kolaborasi yang efektif diupayakan untuk pencapaian sasaran klien, meningkatkan hubungan-hubungan antar organisasi dan pengembangan organisasi. O’Leary, Gazley, McGuire and Bingham dalam Junadi (2015:14) menyebutkan mengenai tiga dimensi yang berbeda ini merefleksikan jenis-jenis sasaran organisasi yang tidak sama yang dicari dari kolaborasi antar organisasi sebagai berikut ini: “Dimensi pertama, pencapaian sasaran klien menunjuk pada tujuan utama dari sebagian usaha sektor publik untuk meningkatkan kolaborasi, yaitu mendapatkan sumber daya yang akan meningkatkan pelayanan. Kedua, hubungan antar organisasi ditingkatkan untuk menangkap kedua hal yakni manfaat kolektif dan potensi kolaborasi organisasi. Jika organisasi dalam kegiatan kolaboratif sama baiknya, hal ini dapat

meningkatkan *modal social* pada masyarakat yang dilayani. Hubungan yang lebih baik antara organisasi bekerja untuk meningkatkan kesempatan memecahkan masalah dan membuka jalan bagi hubungan masa depan yang lebih baik. Dimensi ketiga, pengembangan organisasi sebagian besar langsung menguntungkan organisasi. Jika kolaborasi meningkatkan pengembangan organisasi, hal ini dapat meningkatkan kapasitasnya untuk bersaing secara efektif atas kontrak masa depan dan dapat meningkatkan kemampuannya untuk mencapai misi dan tujuan.”

1.7.9 Manajemen Parkir (*Parking Management*)

Di negara maju manajemen parkir merupakan hal yang sangat penting bagi mobilitas perkotaan, baik dalam meningkatkan aksesibilitas maupun dalam mengatasi kemacetan perkotaan. Dalam manajemen mobilitas modern parkir adalah alat manajemen tunggal terbesar (Knoflacher, 2006). Banyak penelitian dan pengembangan sedang dilakukan di seluruh dunia untuk menerapkan mekanisme manajemen parkir yang lebih baik dan lebih cerdas.

Sistem transportasi umum di kota – kota besar pada negara-negara maju telah diberikan layanan berkualitas tinggi yang terintegrasi dengan baik, dan subsidi yang besar, oleh karena itu, memungkinkan mereka untuk menawarkan penumpang reguler. Akibatnya, negara-negara tersebut memberikan fokus manajemen parkir mereka pada pengembangan dan perluasan fasilitas *park-and-ride* yaitu fasilitas parkir dan ditambah dengan kendaraan umum yang menghubungkan jalur dari kantong parkir ke tempat destinasi tujuan. Seperti kota - kota di Jerman, pembangunan fasilitas *park-and-ride*

dipandang penting untuk mempertahankan pelanggan yang pindah ke pinggiran kota (Pucher, 2014).

Manajemen parkir mengacu pada kebijakan dan program yang menghasilkan penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien. Manajemen parkir mencakup beberapa strategi khusus. Ketika manajemen parkir diterapkan dengan tepat maka dapat mengurangi jumlah ruang parkir yang dibutuhkan dalam situasi tertentu secara signifikan, memberikan berbagai manfaat ekonomi, sosial dan lingkungan. Ketika semua dampak dipertimbangkan, pengelolaan yang lebih baik seringkali merupakan solusi terbaik untuk masalah parkir. Seperti fasilitas parkir yang membutuhkan biaya besar dalam pembangunannya, dan konflik parkir adalah salah satu masalah paling umum yang dihadapi perancang, operator, perencana dan pejabat lainnya. Masalah seperti itu seringkali kita jumpai baik dalam hal persediaan kantong parkir (terlalu sedikit ruang yang tersedia, seseorang harus membangun lebih banyak) atau dalam hal manajemen (fasilitas yang tersedia digunakan secara tidak efisien dan harus dikelola dengan lebih baik). Di kota – kota besar negara maju seperti halnya kebijakan transportasi Institut Victoria Kanada yang mengatur tentang parkir, solusi manajemen cenderung lebih baik daripada memperluas ketersediaannya karena mendukung lebih banyak tujuan perencanaan strategis, seperti hal-hal sebagai berikut:

- Mengurangi biaya pengembangan dan meningkatkan keterjangkauan.
- Perencanaan komunitas yang lebih kompak dan multi-modal (*Smart-Growth*).

- Mendorong penggunaan moda alternatif dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor (dengan demikian mengurangi kemacetan lalu lintas, kecelakaan dan polusi).
- Peningkatan kualitas pilihan layanan yang lebih baik bagi pengguna, terutama untuk non-pengemudi.
- Peningkatan fleksibilitas rancangan (*design*), serta menciptakan komunitas yang lebih fungsional dan menarik.
- Kemampuan untuk mengakomodasi (pengguna layanan parkir) dan menanggapi tuntutan baru.
- Mengurangi pembangunan yang dapat menghalangi penyerapan air sehingga bermanfaat dalam menjaga lingkungan dan estetika.

Dalam penelitian ini mencoba merangkum dari buku *Parking Management Best Practices* yang dipublikasi oleh Planners Press Tahun 2006, yang menggambarkan strategi manajemen parkir, bagaimana mengevaluasi strategi-strategi dan membangun rencana parkir yang terintegrasi baik tentang prinsip umum pengelolaan parkir, serta manfaat pengelolaannya. Berikut hal – hal terkait *Parking Management Best Practices*. Sepuluh prinsip umum ini dapat membantu memandu keputusan perencanaan untuk mendukung manajemen parkir.

1. Pilihan konsumen. Orang harus memiliki parkir yang layak dan tujuan perjalanan.
2. Pengemudi harus memiliki informasi tentang pilihan parkir dan perjalanan mereka.
3. Fasilitas parkir harus melayani siapa saja (pengguna layanan parkir)

4. Pemanfaatan lahan parkir lebih yang efisien (secara bergantian)
5. Fleksibel
6. Memprioritaskan ruang parkir yang penggunaannya lebih tinggi.
7. Sistem pembayaran langsung dalam penggunaan jasa layanan parkir.
8. Manajemen prioritas (*Management priority*).
9. Kualitas fasilitas parkir harus diperhatikan sama pentingnya dengan kuantitas, termasuk estetika, keamanan, aksesibilitas, dan informasi pengguna.
10. Analisis yang komprehensif. Semua biaya dan manfaat yang signifikan harus dipertimbangkan dalam perencanaan parkir.

1.7.10 Manfaat Pengelolaan Parkir

Membangun penataan sistem parkir dengan menggunakan konsep pengelolaan yang baik tentu akan memberikan dampak positif serta manfaat, di antaranya adalah:

- Penghematan biaya fasilitas.
- Peningkatan kualitas layanan.
- Lokasi dan desain fasilitas yang lebih fleksibel.
- Meningkatkan penghasian dari pendapatan parkir.
- Mengurangi konsumsi lahan.
- Mendukung manajemen mobilitas.
- Mendukung *Smart Growth (Smart City People)*
- Meningkatkan kebutuhan berjalan kaki.
- Mendukung sistem yang berorientasi pada aktifitas transit atau penggunaan transit.

- Mengurangi biaya pengelolaan air hujan, polusi air, dan efek panas kota.
- Mendukung tujuan ekuitas.
- Komunitas yang lebih layak huni.

1.7.11 Strategi Manajemen Parkir

Bagian ini menjelaskan berbagai strategi manajemen parkir yang spesifik. Untuk informasi lebih lanjut lihat Litman (2006) dan bab terkait di VTPI (2005).

Model Strategi Manajemen Parkir

a. Shared Parking (Parkir Bersama)

Parkir Bersama artinya merupakan fasilitas parkir yang melayani para pengguna yang ingin mencapai tujuan destinasi (“Parkir Bersama,” VTPI, 2005). Ini paling berhasil jika destinasi memiliki periode puncak yang berbeda, atau jika mereka berbagi pelanggan sehingga pengendara mobil parkir di satu fasilitas dan berjalan ke beberapa tujuan. Fasilitas parkir dapat dibagi dalam beberapa cara.

b. Ruang Dibagi Bukan Dicadangkan.

Pengemudi berbagi ruang parkir, daripada diberi ruang yang dipesan. Misalnya, 100 karyawan biasanya dapat berbagi 60-80 tempat parkir, karena pada waktu tertentu beberapa sedang cuti, bepergian dengan moda alternatif, di lapangan, atau bekerja shift lain. Hotel, apartemen, kondominium, dan asrama dapat berbagi ruang parkir di antara beberapa unit, karena jumlah kendaraan per unit bervariasi dari waktu ke waktu.

c. Pembagian Ruang Parkir Berdasarkan Destinasi.

Parkir dapat dibagi di antara berbagai tujuan. Misalnya, gedung perkantoran dapat berbagi tempat parkir dengan restoran atau teater, karena puncak permintaan kantor terjadi selama hari kerja, dan pada malam akhir pekan untuk restoran dan teater. Sistem sharing melibatkan penggunaan lahan di satu lokasi, seperti sebagai mal atau kampus, atau dengan membuat pengaturan berbagi antar situs yang terletak berdekatan.

d. Fasilitas Parkir Umum.

Parkir umum termasuk fasilitas di jalan, di luar jalan kota, dan komersial (untuk keuntungan) pada umumnya melayani berbagai tujuan. Beralih dari parkir umum gratis menjadi berbayar, memungkinkan penggunaan bersama yang lebih efisien.

e. Biaya Pengganti.

“Biaya pengganti” berarti bahwa pengembang membantu mendanai fasilitas parkir umum daripada menyediakan fasilitas pribadi yang melayani satu tujuan. Ini cenderung lebih hemat biaya dan efisien.

f. Penilaian Parkir Khusus.

Bisnis di suatu area dapat dinilai dengan penilaian atau pajak khusus untuk mendanai fasilitas parkir di area mereka, sebagai alternatif dari setiap bisnis yang menyediakan fasilitasnya sendiri. Ini sering diimplementasikan melalui peningkatan bisnis di pusat kota.

Indikator Strategi pengelolaan parkir tepi jalan akan diuraikan dalam beberapa indikator; (i). Peningkatan kesadaran masyarakat akan ketertiban di jalan; (ii). Pengembangan teknologi system e-parking; (iii). Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM); (iv). Peningkatan potensi pendapatan daerah; (v). Pengembangan

Collaborative Governance; (vi). Penguatan system kelembagaan. Substansi dari strategi pengelolaan parkir ini pada dasarnya merupakan strategi yang berpijak pada penyelenggaraan pelayanan publik.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum Pasal 2 terdapat beberapa kriteria parkir yang harus dipenuhi, meliputi (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66, 1993):

1. Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD);
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
3. Kelestarian lingkungan;
4. Kemudahan bagi pengguna jasa.

Persyaratan pembangunan parkir untuk umum dalam ketentuan / peraturan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum Pasal 4 dijelaskan, bahwa pembangunan parkir harus :

1. Dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
2. Mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
3. Apabila berupa gedung parkir, harus memenuhi persyaratan konstruksi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku;
4. Apabila berupa taman parkir, harus memiliki batas-batas tertentu;
5. Dalam gedung parkir atau taman parkir diatur sirkulasi dan posisi parkir kendaraan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan;

6. Setiap lokasi yang digunakan untuk parkir kendaraan diberi tanda berupa huruf, atau angka yang memberikan kemudahan bagi pengguna jasa untuk menemukan kendaraannya.

7. Fasilitas parkir untuk umum dinyatakan dengan rambu yang menyatakan tempat parkir

Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, meliputi:

1. Pembangunan;
2. Pengoperasian;
3. Pemeliharaan.

1.8. Operasionalisasi Konsep

Operasionalisasi konsep merupakan pemberian atau penetapan makna bagi suatu variabel dengan spesifikasi pelaksanaan dari suatu kegiatan atau operasi yang dibutuhkan untuk mengukur, mengkategorisasi, atau memanipulasi variabel. Definisi operasional mengatakan pada pembaca laporan penelitian apa yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan atau pengujian hipotesis (Sutama, 2016:52).

A. Tata Kelola Kolaborasi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan

1. *Starting Condition* (Kondisi Awal)

- a. History adalah Sejarah masa lalu dalam mengelola parkir yang difahami oleh semua pelaku kolaborasi

- b. Pengetahuan merupakan tingkat pengetahuan terhadap regulasi atau kebijakan pengelolaan parkir. Hal ini dapat diukur berapa banyak informasi yang diketahui oleh masing-masing *stakeholders*
- c. Sumber Daya adalah semua *stakeholder* yang terlibat dalam pengelolaan parkir.

2. *Institutional Design* (Desain Kelembagaan)

- a. Transparansi adalah Saling terbuka antar *stakeholder*
- b. Partisipasi merupakan peran serta keterlibatan para *stakeholders* yang terkait dalam pengelolaan parkir tepi jalan Panti Wilasa Dr. Cipto Semarang
- c. Aturan dasar pendukung kolaborasi
Regulasi sebagai suatu usaha dari instansi (Dinas Perhubungan) sebagai pemilik otoritas untuk mengatur aktivitas tertentu dalam yuridikasinya sehingga dapat mendikte aktivitas pihak lain dalam mengelola parkir.

3. Kepemimpinan Fasilitatif (*Fasilitative Leadership*)

Aspek ini mengkaji mengenai sejauh mana aktor dan tindakan kepemimpinan dalam melakukan inisiasi kolaborasi pengelolaan parkir

4. Proses Kolaborasi

- a. *Face to a Face Dialog*; Dialog, *Forum Group Discussion*, Sosialisasi
Parameter dimensi face to face ini dapat dilihat dari dialog dan koordinasi antar para pemangku kepentingan.
- b. *Trust Building*; Kerjasama dan profesionalitas

Dimensi ini dapat dilihat dari penandatanganan kesepakatan bersama atau MoU yang dibuat oleh para *stakeholders* dan sinergitas antar pemangku kepentingan.

c. *Commitmen to Process*; Keinginan dan itikad yang kuat, rasa saling ketergantungan, dan kesepahaman.

Komitmen terhadap suatu proses kolaborasi dapat dinilai dari kepatuhan *stakeholders* terhadap hasil musyawarah yang ditetapkan bersama

d. *Sharing Understanding*; Visi misi, ideologi dan tujuan yang sama
Sharing understanding adalah proses berbagi pemahaman terhadap visi misi bergerak bersama *sharing* gagasan dan ide dalam mengelola parkir.

e. *Intermediate Outomes*; Perencanaan Strategik, dan kesuksesan sederhana
Cita – cita jangka pendek yang ingin dicapai dalam program pengelolaan parkir.

B. Faktor Pendukung dan Penghambat

Faktor pendukung dan penghambat merupakan faktor – faktor yang mempengaruhi dalam proses kolaborasi pengelolaan parkir tepi jalan di kota semarang tepi jalan Panti Wilasa Dr. Cipto Semarang. Terdapat beberapa aspek yang akan mempengaruhi proses kolabotasi, di antaranya yaitu:

1. Aspek Kultural

Dalam kolaborasi bisa dipengaruhi oleh aspek kultural yang terjadi secara terus menerus di antara pemangku kepentingan sehingga menjadi rutinitas.

2. Aspek Regulasi

Regulasi dapat menjadi Payung hukum yang akan menjadi acuan para *stakeholder* dalam melaksanakan program.

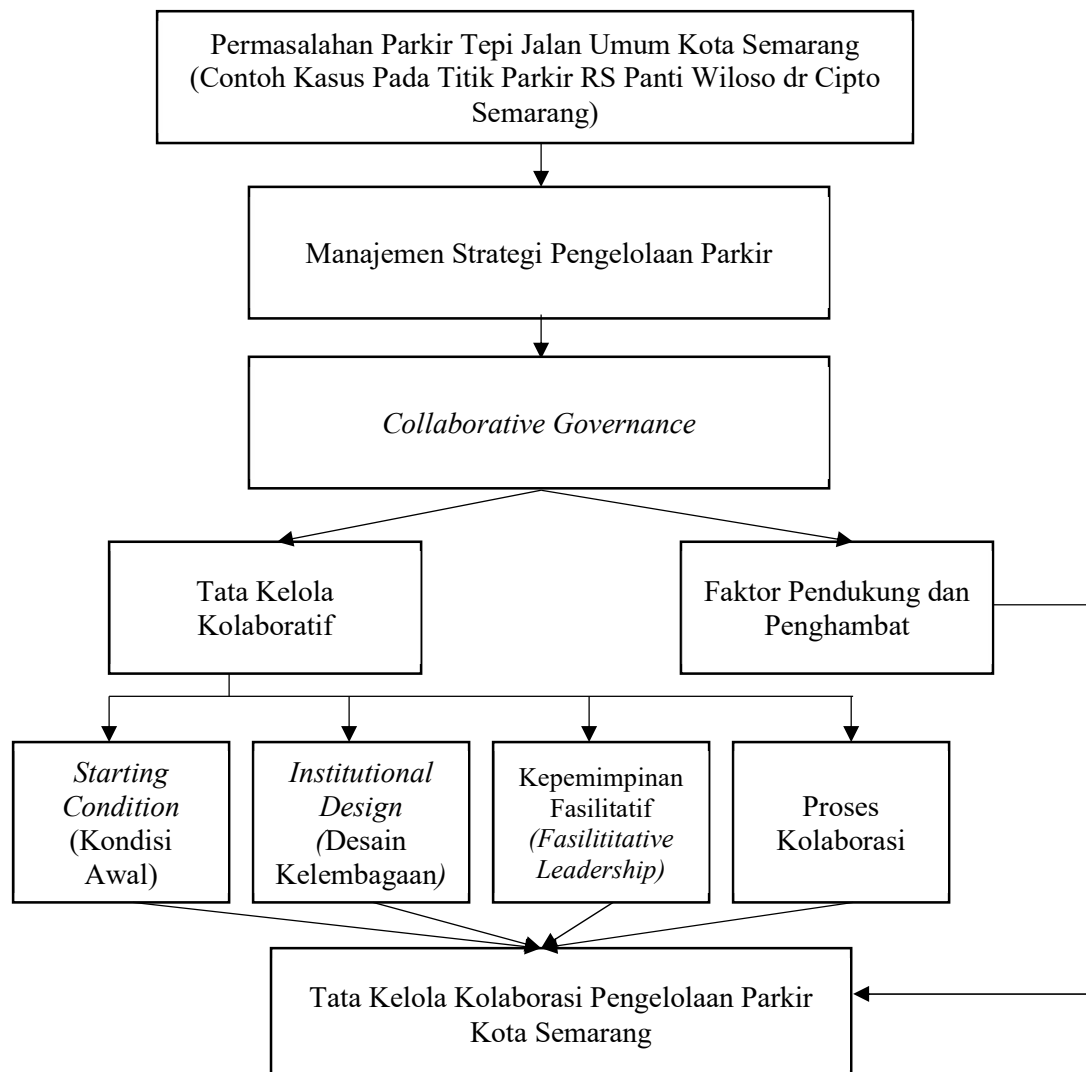
3. Kepentingan

Kekuatan politik dan intervensi dari para *stakeholders* dan potensi perbedaan kepentingan antar *stakeholders*

4. Sumber Daya

Sumber daya dapat berupa sumber daya manusia (SDM) maupun sumber daya lainnya. Aspek ini dapat diukur dari kewenangan atau peran yang diberikan kepada masing-masing *stakeholders* serta ketersediaan sumber daya lainnya.

1.9. Kerangka Teori



Gambar 1.4. Kerangka Pikir Penelitian

1.10. Metode Penelitian

1.10.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian merupakan sebuah metode pembuktian ilmiah terhadap sebuah permasalahan. Ada 3 (tiga) tipe penelitian, yaitu:

1. Penelitian Eksploratif, yaitu penelitian yang bersifat terbuka, masih mencari dan belum mempunyai hipotesa.
2. Penelitian Eksplanatori, yaitu penelitian yang menyoroti hubungan antar variabel-variabel penelitian dan menguji hipotesa yang telah dirumuskan sebelumnya.
3. Penelitian Deskriptif, yaitu penelitian untuk mengetahui perkembangan sarana fisik tertentu atau frekuensi terjadinya aspek fenomena sosial tertentu (Moleong, 2002).

Penelitian ini berusaha untuk menggambarkan bagaimana proses Pengelolaan Parkir Tepi Jalan di Kota Semarang. Dalam hal ini pengelolaan parkir tepi jalan dengan pola kolaborasi pemerintahan (*Collaborative Governance*). Berdasarkan ketiga tipe penelitian diatas, maka penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif.

1.10.2 Lokus dan Fokus Penelitian

Lokus dan fokus penelitian ini menggambarkan tempat penelitian dan rangkaian bentuk susunan permasalahan yang dijelaskan sebagai inti dalam topik penelitian.

1.10.3 Lokus penelitian

Lokus penelitian ini adalah area parkir tepi jalan umum di Kota Semarang, khususnya sekitar RS Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang. Pemilihan lokasi tersebut didasarkan pada lokasi ini merupakan titik parkir yang cukup padat dan sering menimbulkan aktifitas parkir yang tidak tertib.

1.10.4 Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan pembatasan mengenai objek penelitian agar peneliti tidak terjebak pada banyaknya data yang di peroleh di lapangan. Fokus penelitian ini adalah konsentrasi pada kajian tata kelola kolaborasi dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang, khususnya sekitar RS Panti Wilasa Jalan Dr. Cipto Kota Semarang.

1.10.5 Instrumen Penelitian

Untuk mendapatkan data dan informasi yang diperlukan untuk menjawab rumusan masalah penelitian, maka dibutuhkan instrumen penelitian sebagai alat bantu memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian. Pada umumnya dalam penelitian dengan pendekatan kualitatif yang menjadi instrumen penelitian adalah peneliti sendiri sebagai instrumen utama, sedangkan instrumen lain bisa berupa panduan wawancara, kamera, dan sebagainya.

Adapun pertimbangan peneliti menjadi instrumen terpenting dalam penelitian kualitatif adalah; Pertama, peneliti dapat langsung melihat, merasakan dan memahami apa yang terjadi pada objek / subjek yang diteliti. Kedua, peneliti mampu menentukan kapan penyimpulan data telah mencukupi, data telah jenuh, dan penelitian dihentikan.

Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data tidak dibatasi oleh instrumen (misalnya kuesioner) yang sengaja membatasi penelitian pada variabel-variabel tertentu saja. Ketiga, peneliti dapat langsung melakukan pengumpulan data, menganalisisnya, melakukan refleksi secara terus-menerus, dan secara gradual “membangun” pemahaman yang tuntas tentang sesuatu hal.

1.10.6 Informan

“Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian secara faktual” (Moleong, 2002). Informan tersebut diharapkan mampu memberikan gambaran tentang bagaimana proses pengelolaan parkir tepi jalan di Kota Semarang. Dalam menentukan informan, yang pertama dilakukan adalah menjabarkan ciri-ciri atau karakteristik dari populasi objek, yang dipilih adalah informan yang mengetahui dengan jelas dan sesuai dengan tujuan dari permasalahan. Adapun kriteria sampel yang akan kami jadikan informan antara lain:

1. Terlibat langsung dalam proses pengelolaan parkir di Kota Semarang, baik sebagai Badan atau Dinas yang menyelenggarakan kegiatan terkait pengelolaan parkir tepi jalan;
2. Yang terlibat langsung dalam pengelolaan parkir;
3. OPD yang memiliki program kegiatan pengelolaan parkir.

Untuk mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan, maka kami menggunakan beberapa sumber data dan informasi. Data utama yang kami dapatkan, yaitu dengan observasi maupun wawancara dengan informan dalam penelitian ini.

Informan dalam penelitian kualitatif bukanlah sampel yang mewakili populasi. Informan dapat diberikan oleh mereka yang benar-benar mengetahui dan terlibat langsung dalam fokus penelitian. Adapun informan yang membantu memberikan data / informasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 1.6.
Daftar Informan Penelitian

No.	Jabatan	Dinas	Keterangan
1	Sekretaris Dinas Perhubungan	Dinas Perhubungan Kota Semarang	Pemerintah (State)
2	Kasi. Manajemen dan Rekayasa Lalin	Dinas Perhubungan Kota Semarang	Pemerintah
3	Inspektur Pembantu II / Pokja Intelijen	Inspektorat Kota Semarang	Pemerintah
4	Kepala Bidang Pendapatan	Bappenda Kota Semarang	Pemerintah
5	Kasi. Tantibum	Satpol PP Kota Semarang	Pemerintah
6	Satlantas	Polrestabes Semarang	Pemerintah
7	Ketua Organisasi Lindu Aji	Lembaga Swadaya Masyarakat	Non-State
8	Ketua Organisasi Pemuda Pancasila	Lembaga Swadaya Masyarakat	Non-State
9	Juru Parkir	Masyarakat	Petugas
10	Pejalan Kaki	Masyarakat	Masyarakat Umum

Sumber: Data diolah oleh Penulis

Dalam mendeskripsikan identitas atau keadaan informan di Kota Semarang akan disajikan tentang umur informan, jenis kelamin informan dan tingkat pendidikan informan, unit kerja serta jabatan informan. Adapun gambaran keadaan informan akan dipaparkan berdasarkan penelitian terhadap beberapa informan baik yang ada pada OPD yang menangani perpajakan maupun pengguna jasa parkir di Kota Semarang.

1.10.7 Sumber Data

Menurut (Arikunto (1998:144), sumber data adalah subjek darimana suatu data dapat diperoleh. Menurut Sutopo (2006: 56-57), sumber data adalah tempat data diperoleh dengan menggunakan metode tertentu baik berupa manusia, artefak, ataupun dokumen-dokumen. Menurut Moleong (2001), pencatatan sumber data melalui wawancara atau pengamatan merupakan hasil gabungan dari kegiatan melihat, mendengar, dan bertanya. Pada penelitian kualitatif, kegiatan-kegiatan ini dilakukan secara sadar, terarah dan senantiasa bertujuan memperoleh suatu informasi yang diperlukan.

Sumber data menunjukkan dari mana asal sebuah data diperoleh. Dalam penelitian ini data yang akan dikumpulkan dapat dikelompokkan berdasarkan sumbernya menjadi:

1. Data Primer

Data primer dalam studi ini merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya / informan / responden. Pengumpulan data ini dilakukan melalui penyebaran kuesioner, observasi langsung ke obyek penelitian dan wawancara terstruktur.

2. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari sumber lain seperti buku-buku arsip atau informasi yang telah didokumentasikan oleh kantor / instansi terkait. Terkait pengumpulan data ini dilakukan dengan cara menyalin atau mengutip terhadap data yang sudah ada.

1.10.8 Tehnik Pegumpulan data

Tehnik Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode observasi, dokumentasi dan wawancara.

1. Observasi

Observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Metode ini digunakan untuk mengamati keadaan responden yang tidak secara mudah dapat ditangkap melalui hasil wawancara dan pengamatan.

2. Dokumentasi

“Metode dokumentasi yaitu suatu cara untuk memperoleh data melalui peninggalan tertulis seperti arsip - arsip dan juga buku - buku tentang pendapat, teori, dalil atau hukum – hukum dan lain-lain yang berhubungan dengan masalah penelitian”.

3. Wawancara

Wawancara adalah tehnik pengumpulan data yang digunakan untuk mendapatkan keterangan - keterangan lisan melalui tatap muka yang dapat memberikan keterangan pada peneliti. Wawancara dipakai untuk menganalisis satuan-satuan masalah yang diteliti. Bentuk wawancara berpedoman pada sejumlah pertanyaan yang telah disusun terlebih dahulu. Informan selaku subyek

yang akan memberikan keterangan dan informasi tentang hal-hal yang ingin diteliti.

1.10.9 Tehnik Analisis Data

Setelah data dan informasi dari hasil wawancara, observasi maupun dokumentasi berhasil dikumpulkan, maka tahap selanjutnya yang harus dilakukan peneliti adalah mengolah dan menganalisis data. “Analisis data dalam penelitian secara teknis dilakukan secara kualitatif induktif yaitu analisis yang dimulai dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan verifikasi data.

1. Pengumpulan data

Pengumpulan data adalah mengumpulkan data yang diperoleh di lapangan baik berupa catatan di lapangan, gambar, dokumen dan lainnya diperiksa kembali, diatur dan kemudian diurutkan.

2. Reduksi data

Reduksi data adalah hasil penelitian dari lapangan sebagai bahan mentah dirangkum direduksi kemudian disusun supaya lebih sistematis, yang difokuskan pada pokok - pokok dari hasil - hasil penelitian yang disusun secara sistematis untuk mempermudah penelitian di dalam mencari kembali data yang diperoleh apabila diperlukan kembali.

3. Penyajian Data

Penyajian data adalah untuk melihat gambaran keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari hasil penelitian. Dalam sebuah penelitian kualitatif penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori.

4. Verifikasi data

Verifikasi data adalah data-data yang diperoleh hasil wawancara, observasi, dokumentasi kemudian peneliti mencari makna dari hasil penelitian atau dari hasil yang terkumpul. Peneliti berusaha untuk mencari pola hubungan serta hal-hal yang sering timbul. Dari hasil penelitian atau data yang diperoleh peneliti membuat kesimpulan – kesimpulan kemudian diverifikasi.

1.10.10 Keabsahan Data

Demi terjaminnya keakuratan data, maka peneliti akan melakukan keabsahan data. Data yang salah akan menghasilkan penarikan kesimpulan yang salah, demikian pula sebaliknya data yang sah akan menghasilkan kesimpulan data yang benar. Untuk menetapkan keabsahan data diperlukan tehnik pemeriksaan. Pelaksanaan tehnik pemeriksaan data didasarkan atas sejumlah kriteria tertentu, yaitu:

1. Derajat kepercayaan (*credibility*)

Pada dasarnya menggantikan konsep validitas internal dari non kualitatif. Fungsinya untuk melaksanakan inkuiri sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai dan menunjukkan derajat kepercayaan hasil-hasil penemuan dengan jalan pembuktian oleh peneliti pada kenyataan ganda yang sedang diteliti.

2. Keteralihan (*transferability*)

Dalam pengujian ini menunjukkan derajat ketepatan atau dapat diterapkannya hasil penelitian ke populasi dimana sampel tersebut diambil.

3. Ketergantungan (*dependability*)

Merupakan substitusi istilah realibilitas dalam penelitian nonkualitatif, yaitu bila ditiadakan dua atau beberapa kali pengulangan dalam kondisi yang sama dan hasilnya secara esensial sama sedangkan dalam penelitian kualitatif sangat sulit mencari kondisi yang benar-benar sama. Selain itu karena faktor manusia sebagai instrumen, faktor kelelahan dan kejenuhan juga akan berpengaruh.

4. Kepastian (*conformability*)

Pada penelitian kualitatif kriteria kepastian atau objektivitas menekankan pada data yang diperoleh, bukan dari jumlah banyaknya orang. Selain itu dalam keabsahan data, juga dilakukan proses triangulasi yaitu melakukan pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Selanjutnya untuk mengecek keabsahan data peneliti menggunakan tehnik triangulasi (gabungan) yaitu dengan cara wawancara lebih dari satu informan yang dianggap memiliki sudut pandang yang berbeda. Variasi informan digunakan dalam penelitian ini agar tidak terbatas pada sekelompok individu.

1.10.11 Fenomena Penelitian

Tabel 1.7. Matriks Fenomena Penelitian

Fenomena	Dimensi	Sub Dimensi	Parameter
A. Tata Kelola Kolaborasi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan	<i>Starting Condition</i> (Kondisi Awal)	a. <i>History</i> b. Pengetahuan	a. Sejarah masa lalu dalam mengelola parkir b. Tingkat Pengetahuan terhadap regulasi atau kebijakan pengelolaan parkir

Fenomena	Dimensi	Sub Dimensi	Parameter
		c. Sumber Daya	c. Para <i>Stakeholder</i> yang terlibat dalam pengelolaan parkir
	<i>Institutional Design</i> (Desain Kelembagaan)	a. Transparansi b. Partisipasi c. Aturan dasar pendukung kolaborasi	a. Saling terbuka antar <i>stakeholder</i> b. Peran serta keterlibatan para <i>stakeholders</i> yang terkait dalam pengelolaan parkir tepi jalan Panti Wilasa Dr. Cipto Semarang c. Regulasi sebagai suatu usaha dari instansi (Dinas Perhubungan) sebagai pemilik otoritas untuk mengatur aktivitas tertentu dalam yuridikasinya. Sehingga dapat mendikte aktivitas pihak lain dalam mengelola parkir.
	Kepemimpinan Fasilitatif (<i>Fasilitative Leadership</i>)		tindakan kepemimpinan dalam melakukan inisiasi kolaborasi pengelolaan parkir
	Proses Kolaborasi	a. <i>Face to a Face Dialog</i> b. <i>Trust Building</i> c. <i>Commitmen to Process</i>	a. Dialog, Forum Group Discussion, Sosialisasi b. Kerjasama dan profesionalitas c. Keinginan dan itikad yang kuat, rasa saling

Fenomena	Dimensi	Sub Dimensi	Parameter
		<i>d. Sharing Understanding Intermediate Outomes</i>	ketergantungan, dan kesepahaman d. Visi misi, ideologi dan tujuan yang sama Perencanaan Strategik, dan kesuksesan sederhana
B. Faktor – faktor yang mempengaruhi Kolaborasi	a. Kultural b. Aspek Regulasi c. Kepentingan d. Sumber Daya		a. Ketaatan pada prosedur, Kapabilitas yang dimiliki para <i>Stakeholders</i> untuk berani mengambil terobosan b. Payung hukum yang ada untuk acuan para <i>stakeholder</i> dalam melaksanakan program c. Kekuatan politik dan intervensi dari para <i>stakeholders</i> dan potensi perbedaan kepentingan antar <i>stakeholders</i> d. Kewenangan atau peran yang diberikan kepada masing-masing <i>stakeholders</i>

Visi pembangunan Kota Semarang Tahun 2021-2026 berdasarkan visi Walikota dan Wakil Walikota Semarang terpilih adalah “TERWUJUDNYA KOTA SEMARANG YANG SEMAKIN HEBAT BERLANDASKAN PANCASILA DALAM BINGKAI NKRI YANG BER-BHINEKA TUNGGAL IKA”. Makna dari visi tersebut adalah Kota Semarang yang hebat akan menjadi semakin hebat kedepannya. Terbukti bahwa Kota Semarang sebagai Kota Metropolitan telah dapat menyelesaikan isu-isu strategis kota pada lima tahun terakhir, antara lain meningkatkan Laju Pertumbuhan Ekonomi, meningkatkan kontribusi kategori-kategori yang terkait dengan perdagangan dan jasa serta industri terhadap PDRB, meningkatkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dan Indeks Pembangunan Gender (IPG), meningkatkan nilai investasi, menurunkan angka kemiskinan dan Tingkat Pengangguran Terbuka, mengatasi masalah rob dan banjir, serta meningkatkan Indeks Reformasi Birokrasi. Tataran semakin hebat dapat dimaknai bahwa dalam lima tahun ke depan, Kota Semarang akan siap menghadapi tantangan global, problematika perkotaan yang lebih heterogen, tuntutan layanan publik yang lebih tinggi serta tetap memperhatikan wawasan lingkungan. Untuk mencapai Kota yang semakin hebat tersebut, Pemerintah Kota Semarang bersama masyarakat akan bahu-membahu membangun kota dengan berlandaskan Pancasila dalam bingkai NKRI yang ber-Bhineka Tunggal Ika. Sehingga, Kota Semarang menjadi daerah yang kondusif dan dapat mendukung pengembangan ekonomi, sosial dan budaya di masyarakat yang akhirnya dapat mewujudkan peningkatan kesejahteraan masyarakatnya.

SEMAKIN HEBAT, mengandung arti bahwa Kota Semarang melalui semangat sinergi dengan seluruh pemangku kepentingan pembangunan kota akan menguatkan berbagai keunggulan sebagai sebuah kota metropolitan yang memiliki sumber daya manusia yang unggul, ekonomi berbasis kerakyatan yang berdaya saing berbasis riset dan inovasi, berkeadilan sosial, infrastruktur yang berkualitas dan berkelanjutan, serta pelayanan publik yang dinamis untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Adapun Misi Kota Semarang Tahun 2021 - 2026 sebagai berikut:

1. Meningkatkan Kualitas dan Kapasitas Sumber Daya Manusia yang Unggul dan Produktif untuk Mencapai Kesejahteraan dan Keadilan Sosial.
2. Meningkatkan Potensi Ekonomi Lokal yang Berdaya Saing dan Stimulasi Pembangunan Industri, Berlandaskan Riset dan Inovasi Berdasar Prinsip Demokrasi Ekonomi Pancasila.
3. Menjamin Kemerdekaan Masyarakat Menjalankan Ibadah, Pemenuhan Hak Dasar dan Perlindungan Kesejahteraan Sosial serta Hak Asasi Manusia bagi Masyarakat Secara Berkeadilan
4. Menjamin Kemerdekaan Masyarakat Menjalankan Ibadah, Pemenuhan Hak Dasar dan Perlindungan Kesejahteraan Sosial serta Hak Asasi Manusia bagi Masyarakat Secara Berkeadilan.
5. Menjalankan Reformasi Birokrasi Pemerintahan Secara Dinamis dan Menyusun Produk Hukum yang Sesuai Nilai-Nilai Pancasila dalam Kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam konteks pembangunan Provinsi Jawa Tengah, Kota Semarang juga merupakan bagian dari rangkaian kawasan strategis nasional KEDUNGSEPUR bersama dengan Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga dan Grobogan. Sebagai kota metropolitan, Kota Semarang dalam kedudukannya di kawasan strategis nasional KEDUNGSEPUR menjadi pusat aktivitas perdagangan dan Jasa, industri dan pendidikan. Fungsi inilah yang kemudian berdampak pada perkembangan pembangunan yang ada di Kota Semarang karena sebagaimana diketahui, aktivitas perdagangan dan jasa, industri dan pendidikan menjadi aktivitas yang paling banyak mengundang masyarakat untuk beraktivitas di dalamnya.

2.1.1. Kondisi Geografis Kota Semarang

Kota Semarang merupakan kota dengan letak geografis yang strategis karena berada di jalur lalu lintas ekonomi di Pulau Jawa, dengan letak geografis antara garis $6^{\circ} 50' - 7^{\circ} 10'$ Lintang Selatan dan garis $109^{\circ} 35' - 110^{\circ} 50'$ Bujur Timur, dengan batasbatas sebelah Utara dengan Laut Jawa, sebelah Timur dengan Kabupaten Demak, sebelah Barat dengan Kabupaten Kendal, dan sebelah Selatan dengan Kabupaten Semarang. Suhu Udara berkisar antara 20-30 Celcius dan suhu rata-rata 27 Celcius. Ketinggian Kota Semarang terletak antara 0,75 sampai 359,00 meter di atas permukaan laut. Kota Semarang juga terbagi atas daerah dataran tinggi dan dataran rendah. Daerah perbukitan/dataran tinggi di sebelah selatan kota yang dikenal dengan sebutan Semarang atas mempunyai ketinggian 90–359 meter di atas permukaan laut. Daerah

dataran rendah mempunyai ketinggian 0,75 – 3,5 meter diatas permukaan laut dan dikenal dengan sebutan Semarang bawah. Hal tersebut dapat dilihat dari tabel 2.1 berikut ini:

Table 2.1
Letak Geografis Kota Semarang

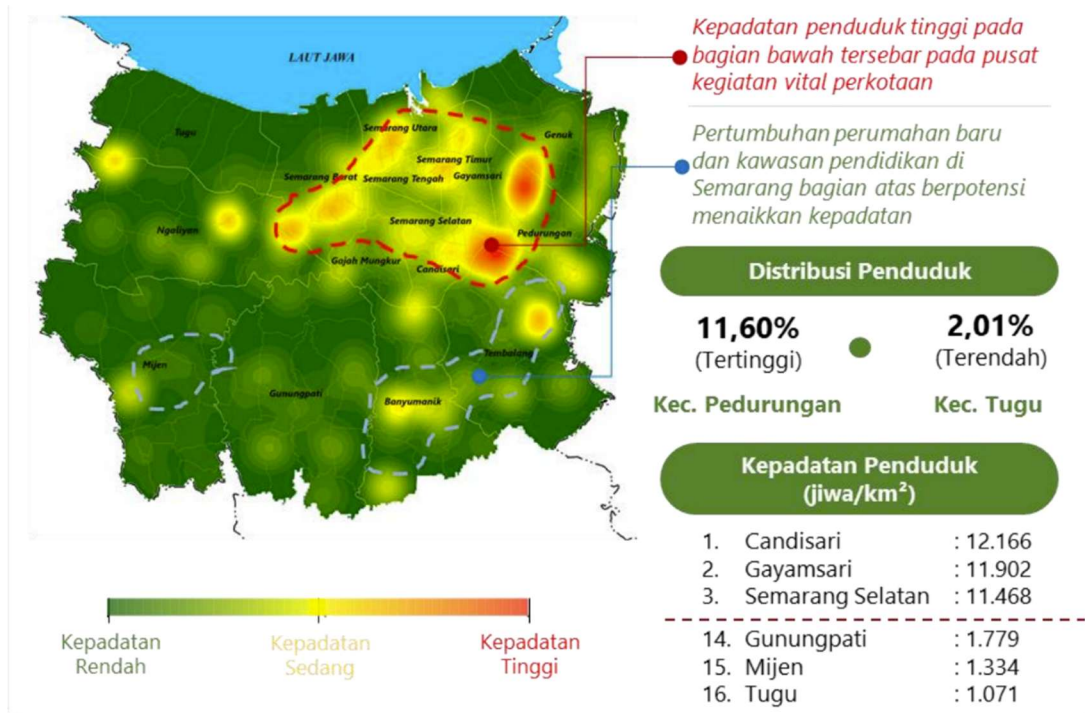
Uraian	Letak Bujur - Lintang	Batas Wilayah
Sebelah Utara	6 ⁰ 50' LS	Laut Jawa
Sebelah Selatan	7 ⁰ 10' LS	Kab. Semarang
Sebelah Barat	109 ⁰ 50' BT	Kab. Kendal
Sebelah Timur	110 ⁰ 35' BT	Kab. Demak

Sumber: Bappeda Kota Semarang

Kota Semarang yang memiliki letak geografis strategis merupakan sebuah pondasi pembangunan di Jawa Tengah yang terdiri atas empat simpul pintu gerbang yaitu koridor pantai utara, koridor selatan, koridor timur, dan koridor barat. Semarang sangat berperan penting dalam perkembangan dan pertumbuhan Jawa Tengah, terutama dengan adanya pelabuhan untuk jaringan jalur transportasi laut dan jaringan transportasi darat (jalur kereta api dan jalan raya) serta jaringan transportasi udara, yaitu bandar udara yang merupakan potensi bagi simpul transportasi Jawa Tengah.

Gambar 2.2

Peta Kepadatan Penduduk di Kota Semarang



Sumber: BPS Kota Semarang, 2020 (Data diolah)

Berdasarkan data di atas, Kecamatan Pedurungan dengan luas 20,72 km² merupakan wilayah dengan jumlah penduduk tertinggi di Kota Semarang yaitu sebesar 195.589 orang, namun di sisi lain justru kepadatan penduduknya hanya ketujuh tertinggi. Sedangkan wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi sebesar 12.166 jiwa/km² adalah Kecamatan Candisari dengan luas 6,54 km² dan ditempati sebanyak 79.567 penduduk. Secara umum, wilayah kecamatan yang terletak di pusat kota atau wilayah Semarang bagian bawah memiliki kepadatan penduduk yang lebih tinggi yang dipengaruhi oleh keberadaan pusat-pusat kegiatan baik pemerintahan maupun

perdagangan yang lebih banyak terkonsentrasi di pusat kota. Namun di sisi lain, di Kecamatan Banyumanik (5.539 jiwa/km²), Gunungpati (1.779 jiwa/km²) dan Mijen (1.334 jiwa/km²) juga berpotensi untuk terus meningkat dari sisi jumlah penduduk dan kepadatan dikarenakan adanya potensi pengembangan wilayah yang dipicu oleh pengembangan kawasan perumahan dan kawasan pendidikan. Persebaran penduduk dan kepadatan di Kota Semarang cenderung belum merata dan masih terpusat di Semarang Bawah yang menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan. Ketidakmerataan ini berimplikasi pada banyak hal terutama dalam penyediaan layanan publik dan sarana prasarana untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu alternatif yang dapat dilakukan adalah pemekaran dan penggabungan wilayah administratif kecamatan dan atau kelurahan untuk mendekatkan pelayanan kepada masyarakat, dengan syarat yang harus dipenuhi sesuai peraturan yang berlaku, antara lain jumlah penduduk, luas wilayah, bagian wilayah kerja serta sarana dan prasarana pemerintahan. Dengan mempertimbangkan kondisi kota saat ini yang dinilai kurang ideal khususnya terkait jangkauan pelayanan publik seiring jumlah penduduk yang meningkat setiap tahun, maka pemekaran dan atau penggabungan administratif wilayah kecamatan dan kelurahan menjadi pilihan yang dapat diambil oleh pemerintah sebagai upaya untuk menata wilayah yang lebih baik dan seimbang serta memperkecil kesenjangan pertumbuhan dan ketimpangan antar wilayah. Komposisi Penduduk Profil Penduduk jika dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, umur, pendidikan, pekerjaan, akan dapat memberi gambaran potensi sumber daya manusia suatu wilayah dalam kegiatan produksi secara ekonomi dan sosial. Pada tahun 2020 penduduk di Kota

Semarang lebih didominasi oleh perempuan dibanding laki – laki dengan sex ratio 98,16%, serta didominasi juga oleh penduduk usia produktif atau penduduk usia kerja (14-64 tahun) sebesar 70,66% dari keseluruhan jumlah penduduk dengan nilai rasio ketergantungan (dependency ratio) yang diketahui sebesar 41,52% untuk Kota Semarang.

2.1.2. Demografi

Secara administratif jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2020 berjumlah 1.685.909 jiwa, terdiri dari 835.138 jiwa (49,54%) penduduk laki-laki dan penduduk perempuan sejumlah 850.771 jiwa (50,46%). Jika dibandingkan dengan penduduk tahun 2019 (1.674.358 jiwa), sehingga terdapat penambahan sejumlah 11.551 jiwa atau tumbuh sebesar 0,69%.

Dari sebaran penduduk per kecamatan dan luas wilayah Kota Semarang sebesar 373,70 km², kepadatan penduduk tertinggi berada di wilayah Candisari dengan kepadatan penduduk sebesar 12.166 jiwa/km², sedangkan wilayah kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah adalah Kecamatan Tugu dengan kepadatan penduduk sebesar 1.071 jiwa/km². Secara rinci, jumlah penduduk dengan data pilah laki-laki dan perempuan terkait dengan sex rasio per wilayah serta kepadatan penduduk terlihat pada tabel 2.2.

Tabel. 2.2.

Jumlah Penduduk Kota Semarang Per Kecamatan Tahun 2020

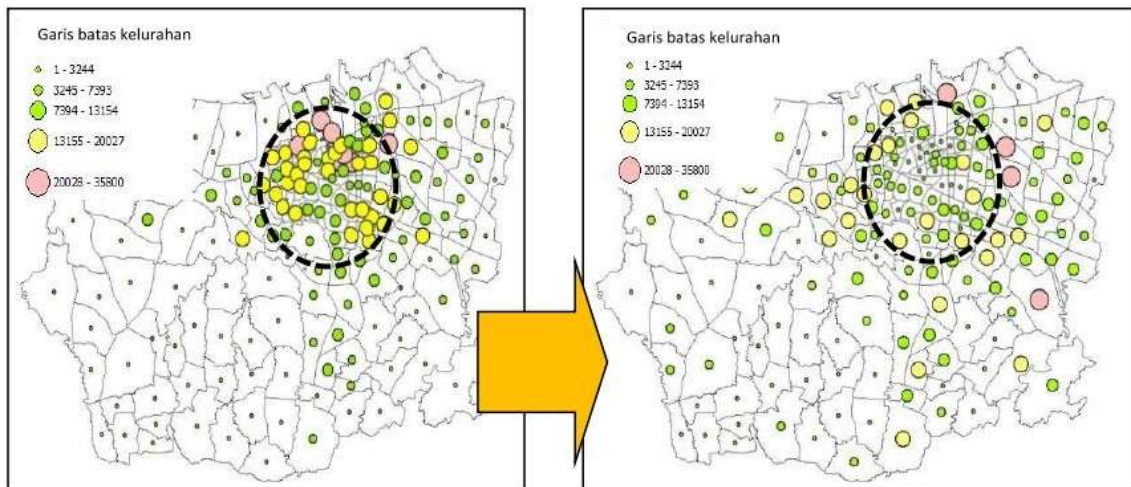
NO	KECAMATAN	PENDUDUK			%	SEX RATIO (%)	KEPADATAN PENDUDUK (Jiwa/km ²)
		LAKI-LAKI (orang)	PEREMPUAN (orang)	JUMLAH (orang)			
1	Semarang Tengah	29.345	31.666	61.011	3,62	92,67	9.937
2	Semarang Barat	77.548	79.886	157.434	9,34	97,07	7.242
3	Semarang Utara	61.352	62.952	124.304	7,37	97,46	11.331
4	Semarang Timur	35.163	37.100	72.263	4,29	94,78	9.385
5	Gayamsari	36.519	37.035	73.554	4,36	98,61	11.902
6	Gajah Mungkur	29.133	30.023	59.156	3,51	97,04	6.522
7	Genuk	60.105	59.611	119.716	7,1	100,83	4.371
8	Pedurungan	97.055	98.534	195.589	11,6	98,50	9.440
9	Candisari	39.219	40.348	79.567	4,72	97,20	12.166
10	Banyumanik	70.410	71.893	142.303	8,44	97,94	5.539
11	Gunungpati	48.191	48.086	96.277	5,71	100,22	1.779
12	Tembalang	92.142	92.665	184.807	10,96	99,44	4.181
13	Tugu	17.065	16.969	34.034	2,02	100,57	1.071
14	Ngaliyan	70.324	70.770	141.094	8,37	99,37	3.714
15	Mijen	38.397	38.396	76.793	4,55	100,00	1.334
16	Semarang Selatan	33.170	34.837	68.007	4,03	95,21	11.468
TAHUN 2020		835.138	850.771	1.685.909	-	98,16	4.511
TAHUN 2019		828.848	845.510	1.674.358	-	98,03	4.480
TAHUN 2018		825.992	841.139	1.667.131	-	98,20	4.461
TAHUN 2017		823.173	835.379	1.658.552	-	98,54	4.438
TAHUN 2016		818.744	830.218	1.648.962	-	98,62	4.413

Sumber : Disaahcapu tahun 2021

Gambar 2.2 di bawah ini menjelaskan bahwa dalam kurun waktu enam tahun terakhir (2010 – 2015) kecenderungan sebaran penduduk Kota Semarang mengarah kearah pinggiran seperti di Kecamatan Pedurungan, Tembalang, Banyumanik dan Ngaliyan. Tren meningkatnya penduduk di wilayah pinggiran Kota Semarang disebabkan beberapa faktor diantaranya meningkatnya harga lahan di pusat kota. Selain itu, berkembangnya aktivitas perdagangan dan jasa yang membutuhkan dukungan industri yang sebagian besar berada di wilayah pinggiran kota, menjadi daya tarik

tersendiri bagi penduduk untuk bermukim di wilayah tersebut. Berkembangnya Kota Semarang khususnya pada sektor perdangan dan industri juga menarik penduduk di daerah sekitar seperti dari Kabupaten Semarang, Demak dan Kendal untuk beraktivitas khususnya di wilayah pinggiran Kota Semarang. Kecenderungan peningkatan jumlah penduduk tentu akan berdampak langsung pada peningkatan pemanfaatan lahan dan penyediaan infrastruktur di wilayah tersebut. Kondisi yang demikian juga secara perlahan akan berpengaruh kepada arah perkembangan Kota Semarang yang tidak lagi terpusat melainkan ke arah pinggiran. Oleh karena itu pembangunan yang akan datang memerlukan pengelolaan wilayah pinggiran tidak hanya oleh Pemerintah Kota Semarang saja, tetapi juga koordinasi wilayah KEDUNGSAPUR.

Gambar 2.3
Perubahan Sebaran Penduduk Kota Semarang



Sumber data: Bappeda Kota Semarang

2.1.3. Luas Wilayah Kota Semarang

Secara administratif, Kota Semarang terbagi atas 16 wilayah Kecamatan dan 177 Kelurahan. Luas wilayah Kota Semarang tercatat 373,70 Km². Luas yang ada, terdiri dari 39,56 Km² (10,59%) tanah sawah dan 334,14 (89,41%) bukan lahan sawah. Menurut penggunaannya, luas tanah sawah terbesar merupakan tanah sawah tadah hujan (53,12%), dan hanya sekitar 19,97% nya saja yang dapat ditanami 2 (dua) kali. Lahan kering sebagian besar digunakan untuk tanah pekarangan /tanah untuk bangunan dan halaman sekitar, yaitu sebesar 42,17% dari total lahan bukan sawah.

Tabel 2.3

Kecamatan dan Luas Wilayah Kota Semarang

No.	Kecamatan/	Luas Wilayah/ Area (Km ²)
1	Mijen	57.55
2	Gunungpati	54.11
3	Banyumanik	25.69
4	Gajah Mungkur	9.07
5	Smg. Selatan	5.928
6	Candisari	6.54
7	Tembalang	44.2
8	Pedurungan	20.72
9	Genuk	27.39
10	Gayamsari	6.177
11	Smg. Timur	7.7
12	Smg. Utara	10.97
13	Smg. Tengah	6.14
14	Smg. Barat	21.74
15	Tugu	31.78
16	Ngaliyan	37.99
	Kota Semarang	373.7

Sumber data: Bappeda Kota Semarang

2.1.4. Topografi

Kota Semarang lebih dikenal sebagai kota pesisir, dengan kondisi topografi Kota Semarang bervariasi dengan elevasi yang berada pada ketinggian antara 0,75 meter sampai sekitar 348 meter di atas permukaan laut. Secara morfologis, kondisi bentang alam Kota Semarang memiliki karakter unik yang terdiri dari dataran pesisir, dataran rendah dan perbukitan. Dataran rendah dan kawasan pesisir mendominasi bagian utara Kota Semarang meliputi kecamatan Tugu, Semarang Barat, Semarang Utara dan Genuk dengan ketinggian antara 0,75 hingga 90,56 mdpl. Dataran rendah di kawasan utara sepanjang pesisir sini juga dikenal dengan sebutan Semarang Bawah.

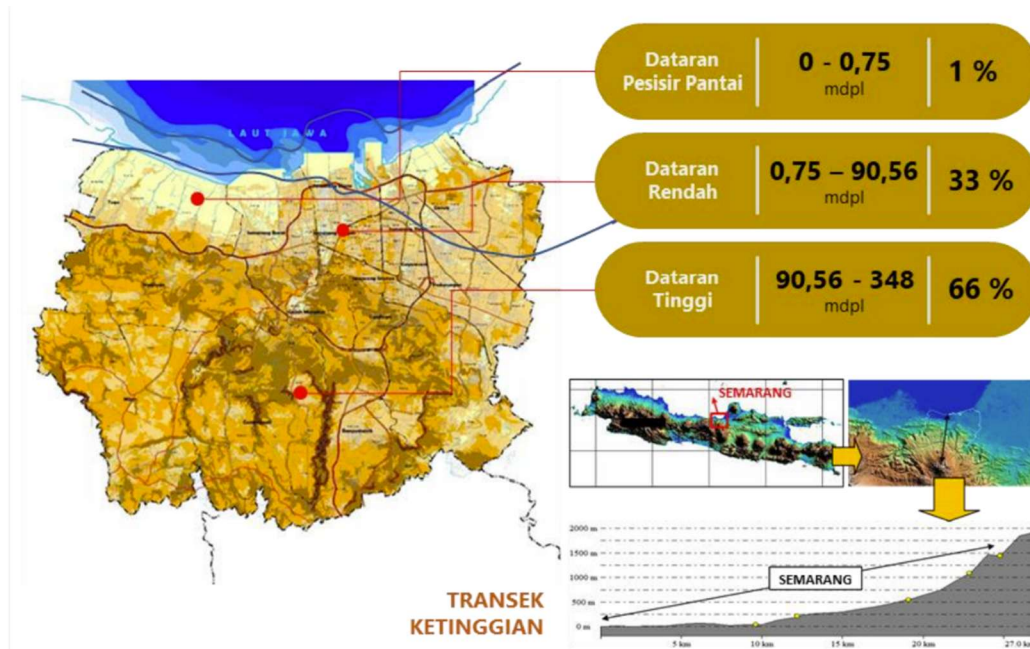
Pusat pemerintahan dan perdagangan, pusat kota lama serta beragam sarana prasarana kota yang penting dan vital seperti stasiun dan bandara berada di Semarang Bawah. Sedangkan daerah selatan yang berbukit dikenal dengan sebutan Semarang Atas.

Kondisi geomorfologi Kota Semarang menunjukkan bahwa semakin mengarah ke selatan, morfologi Kota Selatan cenderung berupa perbukitan dengan elevasi yang lebih tinggi dibanding dengan Kota Semarang bagian utara. Daerah perbukitan yang memiliki ketinggian 90,56 – 348 mdpl meliputi daerah pinggir dan Kota Semarang bagian selatan meliputi kecamatan Mijen, Gunungpati, Banyumanik dan Tembalang.

Perkembangan Kota Semarang semakin bergeser ke arah Semarang Atas, di mana kecenderungan ini mengancam kawasan hulu sungai yang berfungsi sebagai daerah konservasi.

Gambar 2.4

Kondisi Topografi Kota Semarang



Sumber: Bappeda Kota Semarang, 2021

2.2. Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan

Rencana Program perangkat daerah yang akan dilaksanakan adalah sebagai berikut:

- a) Program Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (LLAJ) Program ini diarahkan pada Penyediaan perlengkapan jalan; peningkatan pengelolaan terminal penumpang tipe C;
 - b) Peningkatan manajemen dan rekayasa lalu lintas; penyediaan angkutan umum orang dan/atau barang; dan Peningkatan pengelolaan penyelenggaraan fasilitas parkir.
- Program ini dilaksanakan untuk mencapai indikator kinerja program yaitu

- 1) Persentase pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kabupaten atau Kota;
- 2) Rasio ijin trayek per 10.000 jumlah penduduk;
- 3) Jumlah trayek BRT;
- 4) Persentase pelanggaran lalu lintas angkutan umum; dan
- 5) Persentase pengelolaan parkir on the street.

Table 2.4
Indikator kinerja Dinas Perhubungan

Perangkat Daerah	Program	Kinerja		Pagu Indikatif
		Indikator	Target	
Dinas Perhubungan	Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Persen pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten atau kota	62.96%	14.648.885.754.525
		Persen pengelolaan Parkir On-The Street	86.00%	1.648.885.340
		Jumlah trayek BRT	12 trayek	216.119.875.538
		Persen pelanggaran lalu lintas angkutan jalan	34.00%	4.890.625.720
		Rasio ijin trayek per 10.000 jumlah penduduk	6.74 rasio	1.143.122.156

2.3. Kebijakan Perparkiran Di Kota Semarang

Kebijakan terkait dengan perparkiran di Kota Semarang sudah terealisasi didalam beberapa peraturan dan kebijakan, seperti Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK), Zoning Regulation, Rencana Teknik Ruang Kota (RTRK), serta Studi Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan dan Studi rencana terkait lainnya.

Dalam hal ini beberapa kebijakan tersebut tentunya terdapat beberapa kebijakan lain yang khusus dialokasikan untuk mengatur parkir di Kota Semarang. Secara lebih jelasnya dapat dilihat berikut ini:

1. Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Semarang Nomor 37 Tahun 2021 tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir;
2. Peraturan Walikota (PERWALI) Kota Semarang Nomor 95 Tahun 2018 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Pajak Parkir;
3. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Retribusi Perizinan Tertentu di Kota Semarang;
4. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha di Kota Semarang;
5. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum di Kota Semarang;
6. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Pajak Parkir di Kota Semarang;
7. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum. Berikut ini model tipikal pengintegrasian kebijakan perparkiran di Kota Semarang dengan Studi maupun peraturan daerah setempat lainnya yang dapat dilihat pada Gambar 2.4 berikut ini:

Gambar 2.5

Model Pengintegrasian Kebijakan Parkir di Kota Semarang



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Semarang

2.3.1. Kebutuhan Satuan Ruang Parkir

Kebutuhan Satuan Ruang Parkir perlu dijabarkan berdasarkan standar teknis, namun kebutuhan Ruang parkir di Kota Semarang pendefinisiannya tidak dapat diukur berdasarkan Studi standar teknis secara menyeluruh. Hal ini kaitannya dengan ketersediaan ruang yang diadakan oleh pihak hotel atau pemilik lahan. Ketaatan terhadap penyediaan ruang parkir tidak sesuai dengan standar pelayanan parkir yang ada. Satuan ruang parkir di Kota Semarang dikelompokkan berdasarkan Status Ruas Jalan, yaitu Ruas Jalan Nasional, Ruas Kolektor, dan Ruas Jalan Lokal.

2.3.2. Pola Perparkiran

Dalam hal ini pola perparkiran diidentifikasi sebagai posisi kendaraan untuk menggunakan ruang parkir. Pola perparkiran sendiri, menurut Pedoman Teknis yang berlaku dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari pola parkir paralel, serta pola parkir menyudut.

2.3.3. Retribusi Dan Tarif Parkir

2.3.3.1. Pengenaan Retribusi Dan Tarif Parkir

Merujuk pada Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Umum di Kota Semarang, dimana struktur dan besarnya tarif untuk 1 (satu) kali parkir pada jalan umum ditetapkan sebagai berikut: 1. Kendaraan bermotor roda dua Rp. 1.000,00 (seribu rupiah); 2. Kendaraan bermotor roda tiga Rp. 1.500,00 (seribu lima ratus rupiah); 3. Kendaraan bermotor roda empat Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah); 4. Kendaraan bermotor roda enam Rp.4.000,00 (empat ribu rupiah); 5. Kendaraan bermotor roda lebih dari enam Rp. 7.000,00 (tujuh ribu rupiah). Struktur dan besarnya tarif parkir insidentil untuk 1 (satu) kali parkir ditetapkan sebesar 2 (dua) kali dari tarif. Objek dan Subyek Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati jasa pelayanan dan fasilitas parkir di tepi jalan umum.

2.3.3.2. Tata Cara Pemungutan

Parkir on street, secara umum dikelola oleh kelompok tertentu atau atas nama paguyuban maupun atas nama perorangan yang tidak jelas komposisi bagi hasil dengan

pemerintah maupun pola dan mekanisme pentarifannya. Didalam konteks manajemen perparkiran di Kota Semarang tata cara pemungutan beberapa lokasi parkir tidak menggunakan karcis dengan kondisi di antaranya adalah:

1. Tidak melakukan pemberian tiket parkir.
2. Pemungutan retribusi tidak dapat diborongkan.
3. Retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD atau dokumen lain yang dipersamakan.
4. Dokumen lain yang dipersamakan dapat berupa karcis, kupon, dan kartu langganan.
5. Penerimaan masing-masing jenis Retribusi diutamakan untuk mendanai kegiatan yang berkaitan langsung dengan penyelenggaraan pelayanan yang bersangkutan.
6. Tata cara pelaksanaan pemungutan Retribusi diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota. Tata cara pemungutan tarif parkir tentunya harus diatur sedemikian rupa untuk menghindari potensi kebocoran yang dapat meningkatkan kerugian Negara dalam kaitannya dengan penerimaan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) khususnya pada komponen retribusi.

2.3.3.3. Penyetoran Retribusi Kepada Pemerintah

Di dalam pengelolaan lokasi parkir baik oleh perorangan maupun swasta tentunya perlu adanya bagi hasil antara masyarakat atau swasta dengan pemerintah. Hal ini akan berimplikasi pada peningkatan pendapatan asli daerah.

Komponen sharing perlu diterapkan melalui sharing terhadap retribusi, diantaranya:

1. Penyelenggaraan, pengelolaan perparkiran yang dilaksanakan langsung oleh pihak swasta, diwajibkan untuk memberikan kontribusi ke pemerintah daerah sebagai

kompensasi pemberian ijin, sebesar: Pemerintah daerah = 30% (tiga puluh persen),

Pihak penyelenggaraan / pengelola = 70% (tujuh puluh persen).

2. Tempat parkir yang sarana dan prasarananya dibangun oleh pihak swasta, yang pengelolaannya dilaksanakan oleh pemerintah daerah, maka pembagian kompensasinya ditentukan, sebagai berikut: Pemerintah daerah = 50% (lima puluh persen), Pihak swasta = 50% (lima puluh persen).

2.3.3.4. Mekanisme *Ticketing* Dalam Pengeanaan Tarif

Mekanisme *ticketing* dalam pengeanaan tarif parkir di Kota Semarang tentunya wajib dan harus ada. *Ticketing* sebagai mekanisme sistem pencatatan secara sistematis oleh pihak petugas parkir dan pengelola parkir, Sistem *ticketing* ini sangat perlu dilakukan secara detail dan jelas, serta diterapkan mekanisme, sebagai berikut:

1. Pemberian ticket dan pencatatan identitas kendaraan secara lengkap pada saat awal kendaraan akan parkir pada lokasi parkir;
2. Pengguna ruang parkir diberikan bukti ticket parkir dan bukti kedua dipegang oleh petugas parkir;
3. Untuk pencatatan secara elektronik, pencatatan dilakukan secara *computerize* sistem dalam bentuk *barcode* pada kartu parkir atau pencatatan melalui komputer;
4. Untuk pencatatan secara elektronik lainnya seperti Parkir Meter *Barcode Scan*, pencatatan dilakukan secara *computerize* sistem dalam bentuk *barcode* pada plat nomor kendaraan yang kemudian pencatatan melalui sistem komputer;
5. Pengguna ruang parkir akan diminta kartu parkirnya, kemudian diseleksi kecocokannya dengan data yang dimiliki petugas parkir apabila akan meninggalkan

ruang parkir bersama dengan kendaraan yang dibawahnya. Kondisi tersebut tentunya akan memberikan dampak signifikan terhadap pencatatan dan rekapitulasi jumlah kendaraan dan jenis kendaraan yang parkir di Kota Semarang disamping memaksimalkan tingkat keamanan ruang parkir. Rekapitulasi terhadap jumlah retribusi juga dapat diterapkan secara transparan dan jelas.

2.3.4. Fasilitas Penunjang Parkir

Fasilitas penunjang parkir terdiri dari ketersediaan fasilitas pelayanan parkir baik dari aspek pelataran atau taman parkir, perambuan parkir, pemarkaan ruang parkir, serta fasilitas penunjang parkir.

2.3.5. Perambuan Parkir

Permasalahan parkir kendaraan tentunya tidak lepas dari beberapa permasalahan perambuan parkir. Permasalahan perambuan parkir tersebut tentunya perlu didefinisikan berdasarkan ketentuan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 63 Tahun 2004, Tentang Perubahan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 Tahun 1993, Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas. Secara lebih jelasnya ketentuan tersebut dapat didefinisikan dengan beberapa perambuan yang terkait dengan parkir, sebagai berikut: 1) Rambu Larangan, Rambu larangan yang terkait dengan kegiatan parkir terdiri dari 2 jenis, yaitu larangan berhenti dan larangan parkir. 2) Larangan berhenti tentunya diperlukan untuk memberikan 2 bentuk larangan, yaitu larangan memberikan kesempatan untuk berhenti pada lokasi tertentu dan larangan untuk melakukan parkir pada lokasi tertentu; 3) Larangan parkir diperlukan untuk


memberikan ketentuan pada lokasi tertentu dilarang parkir, tentunya tidak memberikan larangan melakukan kegiatan berhenti sesaat. Ketentuan mengenai perambuan larangan tersebut dijabarkan pada Tabel 2.5 berikut ini.

Tabel 2.5
Rambu Larangan

Kode	Nama	Kelompok	Simbol	Letak
	Larangan berhenti sampai dengan jarak 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas, kecuali dinyatakan lain dengan papan tambahan	Rambu larangan berhenti dan larangan parkir		
	Larangan parkir sampai dengan jarak 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas, kecuali dinyatakan lain dengan papan tambahan	Rambu larangan berhenti dan larangan parkir		Ditempatkan pada sisi jalan atau pada bagian jalan dimana berlakunya rambu tersebut

Sumber: (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 63, 2004)

Tabel 2.6
Rambu Petunjuk Terkait dengan Kegiatan Parkir

Kode	Nama	Kelompok	Simbol	Letak
	Tempat parkir	Rambu petunjuk parkir		Ditempatkan pada lokasi yang ditunjuk dimana petunjuk dimulai

2.3.6. Peralatan Parkir

Peralatan parkir adalah merupakan instrumen-instrumen yang menunjang lokasi dan kegiatan dari parkir itu sendiri, banyak instrumen yang menunjang dari kegiatan parkir ini, berikut merupakan beberapa contoh dari instrumen yang menunjang kegiatan perparkiran.

2.3.6.1. Meteran Parkir Mekanik

Meteran parkir mekanik adalah alat pengukur waktu parkir yang menghitung mundur waktu parkir sesuai dengan waktu dan tarif yang sudah ditentukan, meteran parkir ini hanya menerima uang koin sebagai alat pembayarannya.

Gambar 2.6
Meteran Parkir Mekanik



Sumber: (Wikipedia, Meteran parkir, 2019)

2.3.6.2. Meteran Parkir Elektronik

Meteran parkir mekanik adalah alat pengukur waktu parkir yang menghitung mundur waktu parkir sesuai dengan waktu dan tarif yang sudah ditentukan, meteran parkir ini dapat menerima uang koin dan pembayaran menggunakan kartu identitas parkir, dan juga alat ini selain menggunakan tenaga listrik juga mendapatkan tenaga dari sinar matahari yang ditangkap dari panel surya.

Gambar 2.7
Meteran Parkir Elektronik



Sumber: <http://ahok.org/berita/news/jakarta-akan-terapkan-sistem-parkir-meter/>