



Analisis Kebijakan Peraturan Daerah Tentang Kenaikan Tarif Parkir Di Dki Jakarta

Satya Pranata Asmara

Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta
pranata_satya@yahoo.com

Received : September 29, 2020; Accepted : October 20, 2020
DOI 10.25299/jiap.2020.vol6(2).5999

Abstract

DKI Jakarta as a central business unit (CBD) is a city center located in the middle of the city which is the center of social, economic, cultural and political life and is a zone with a high degree of accessibility and mobility in a city. The fundamental effort that must be made by the DKI Government in overcoming the congestion problem is to shift the mindset of the public using private vehicles to public transportation. One of the policies whose implementation has received criticism and opposition from the public is the policy of increasing parking rates. This policy, which is implemented through an increase in parking rates, is planned to be charged Rp. 50 thousand per hour, potentially causing opposition from the public. The policy of increasing parking rates in the DKI Jakarta area as a solution to solving congestion problems in DKI Jakarta was born from the results of the analysis of three approaches, namely empirical, evaluative, and normative. The Regional Regulation regarding Parking Rate Increase in the DKI area is actually a policy set in order to encourage private vehicle drivers to switch (shifting) to public / mass transportation, because with expensive parking rates it is expected that private vehicle drivers will be reluctant to drive privately. The expected result is the volume of private car use which is the main cause of congestion in DKI Jakarta. The policy of the DKI Jakarta Government through the stipulation of Regional Regulations on Increasing Parking Rates in the DKI Jakarta area was born through a three-approach process, namely: empirical, evaluative, and normative approaches so that the policy analysis cycle before policy determination has been carried out comprehensively. Approach processes: empirical, evaluative, and normative that have been carried out in the analysis before the birth of this policy should be synergized again by conducting an analysis after the enactment of this policy with an independent body outside the government bureaucracy, so as to obtain a win win solution in overcoming problems that may arise later. days and can accommodate the interests of local government and society.

Key Words : Policy Analysis, Parking Rates

Abstrak

DKI Jakarta sebagai daerah pusat kota atau central business unit (CBD) yaitu pusat kota yang letaknya di tengah kota yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas dan mobilitas tinggi dalam suatu kota. Upaya fundamental yang harus dilakukan oleh Pemerintah DKI dalam mengatasi permasalahan kemacetan adalah dengan mengalihkan mindset masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Salah satu kebijakan yang implementasinya mendapatkan kritik dan pertentangan dari masyarakat, yaitu kebijakan menaikkan tarif parkir. Kebijakan ini yang diimplementasikan melalui kenaikan tarif parkir tersebut rencananya akan dikenakan biaya sebesar Rp 50 ribu per jam berpotensi menimbulkan pertentangan dari masyarakat. Kebijakan Kenaikan Tarif Parkir di Wilayah DKI Jakarta sebagai satu solusi dalam memecahkan permasalahan kemacetan di DKI Jakarta lahir dari hasil analisis dari tiga pendekatan yaitu empiris, evaluatif, dan normatif. Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI sebenarnya kebijakan yang ditetapkan dalam rangka mendorong pengendara kendaraan pribadi untuk beralih (shifting) ke transportasi umum/ massal, karena dengan tarif parkir yang mahal diharapkan pengendara kendaraan pribadi menjadi enggan untuk berkendara pribadi. Hasil yang diharapkan adalah adanya volume penggunaan mobil pribadi yang merupakan penyebab utama

terjadinya kemacetan di DKI Jakarta. Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta melalui penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI Jakarta lahir melalui proses tiga pendekatan yaitu pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif sehingga untuk siklus analisis kebijakan sebelum penetapan kebijakan telah dilakukan secara komprehensif. Proses pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif yang telah dilakukan dalam analisis sebelum lahirnya kebijakan ini kiranya perlu disinergikan kembali dengan melakukan analisis sesudah ditetapkan kebijakan ini dengan badan independen di luar birokrasi pemerintahan, sehingga dapat memperoleh win win solution dalam mengatasi permasalahan yang dapat muncul dikemudian hari serta dapat mengakomodir kepentingan pemerintah Daerah dan masyarakat..

Key Words : Analisis Kebijakan, Tarif Parkir

Pendahuluan

Dalam melaksanakan urusan rumahtangganya, Pemerintah Daerah membutuhkan perangkat dalam bentuk regulasi. Bentuk regulasi di daerah berdasarkan UU Nomor 32 Tahun 2004 yaitu peraturan daerah (Perda) dan peraturan kepala daerah. Peraturan Daerah (Perda) dan Peraturan Kepala Daerah diperlukan dalam rangka menunjukkan bahwa otonomi suatu daerah benar-benar di implementasikan dan dapat dipertanggungjawabkan. Perda merupakan penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah yang tidak bertentangan dengan kepentingan umum dan/atau peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Dalam era otonomi daerah ini, Perda merupakan salah satu alternatif bagi Pemerintah Daerah dalam memecahkan permasalahan maupun sebagai upaya menciptakan kondisi ideal yang diinginkan di daerah tersebut. Pemerintah daerah mempunyai kewenangan yang besar untuk membuat perencanaan, perumusan, pelaksanaan, serta mengevaluasi atas kebijakan serta program pembangunan yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan masyarakat di daerah. Pemerintah daerah saat ini tidak hanya sebagai pelaksana kebijakan dan program pemerintah pusat,

tetapi juga menjadi agen penggerak pembangunan di masing-masing daerahnya. Masyarakat dapat langsung menilai apapun yang dilakukan oleh pemerintah daerahnya.

DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia merupakan kota terbesar di pulau Jawa dan sekaligus menjadi kota terbesar di Indonesia. Data saat ini menunjukkan bahwa DKI termasuk kota dengan tingkat kepadatan tinggi di Indonesia yang mencapai 15.663 jiwa/kilometer (km) persegi dengan penduduk berjumlah 10.374.200 jiwa. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2017 menunjukkan bahwa DKI Jakarta berada peringkat 6 sebagai provinsi dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia setelah Jawa Barat, Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara, dan Banten, sebagaimana ditunjukkan dalam tabel berikut ini :

Tabel 1.
Data Provinsi Dengan Jumlah Penduduk
Terbanyak di Indonesia

NO	PROVINSI	JUMLAH PENDUDUK
1.	Jawa Barat	48.037.600
2.	Jawa Timur	39.293.000
3.	Jawa Tengah	34.257.900
4.	Sumatera Utara	14.262.100
5.	Banten	12.448.200
6.	DKI Jakarta	10.374.200
7.	Sulawesi Selatan	8.690.300
8.	Lampung	8.289.600

9.	Sumatera Selatan	8.267.000
10.	Riau	6.657.900

Sumber: [http://tummoutounews.com/2017/11/27/jumlah-
penduduk-dki-jakarta-tahun-2017/](http://tummoutounews.com/2017/11/27/jumlah-penduduk-dki-jakarta-tahun-2017/)

Status DKI Jakarta saat ini adalah sebagai daerah pusat kota atau central business unit (CBD) yaitu pusat kota yang letaknya di tengah kota yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas dan mobilitas tinggi dalam suatu kota. Sebagai CBD, maka aksesibilitas dan mobilitas transportasi dari dan ke Jakarta, tersedia dalam semua moda darat, laut dan udara. Jakarta juga merupakan pusat pemerintahan Indonesia, dimana semua instansi pemerintahan terletak di Jakarta. Dengan statusnya sebagai ibukota Negara, pusat pemerintahan dan juga pusat kegiatan ekonomi/bisnis, maka dapat dikatakan bahwa merupakan pusat segala aktivitas kehidupan. Adapun beberapa faktor yang menyebabkan DKI Jakarta menjadi pusat dari aktivitas kehidupan diantaranya :

1. Jakarta merupakan simpul dari perdagangan internasional dan nasional di Indonesia, merupakan pintu gerbang bagi segala aktivitas dari dan menuju Indonesia serta terkadang menjadi tempat transit bagi segala aktivitas ke beberapa negara tetangga.
2. Jakarta merupakan simpul koordinasi dan penyediaan layanan ekonomi nasional, hal ini dapat dilihat dari mayoritas Perusahaan-perusahaan besar di dunia yang menjadikan Jakarta sebagai salah satu cabang/branch utamanya bukan di kota-kota lain di Indonesia.
3. Jakarta merupakan penyediaan layanan bisnis internasional yang khusus, termasuk di dalamnya perbankan, asuransi, keuangan, akuntansi, hukum, hukum komersial, periklanan,

hubungan masyarakat, bisnis pariwisata, property, transportasi dan komunikasi.

4. Jakarta merupakan pusat dari jenis kegiatan yang canggih seperti pengumpulan dan penyebaran informasi, ilmu pengetahuan dan kreativitas yang menghasilkan pelayanan dan komoditas baru yang produksinya akan masuk dalam kegiatan perdagangan dalam lingkup kota/wilayah tersebut maupun internasional.
5. Jakarta merupakan simpul kegiatan politik dan pemerintahan, sebagaimana kita ketahui bahwa pusat eksekutif, legislatif dan yudikatif terletak di kota Jakarta.
6. Jakarta merupakan kota besar dengan jumlah penduduk 9.988.329 jiwa dan tingkat kepadatan penduduk mencapai 15.663 jiwa/kilometer (km) persegi,
7. Jakarta menyumbang sekitar 15-17 persen dari Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia. Kondisi ini menjadikan Jakarta sebagai penyumbang terbesar PDB Indonesia, jauh di atas peran provinsi lain.

Sebagai dampak dari faktor-faktor dimaksud adalah tingginya tingkat mobilisasi orang di DKI Jakarta. Mobilisasi orang di DKI Jakarta tentunya membutuhkan moda transportasi sebagai sarana untuk perpindahan bagi orang-orang tersebut dari suatu tempat ke tempat lainnya, hal ini menjadi permasalahan karena mayoritas penduduk DKI Jakarta serta penduduk di kota-kota penyangga (Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi) dalam beraktivitas cenderung menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum/ transportasi massal. Kondisi ini berdampak pada tidak seimbangannya ruas jalan yang ada di DKI Jakarta dalam menampung volume kendaraan dari

orang-orang yang beraktivitas di DKI Jakarta tersebut dan pada akhirnya menjadi salah satu penyebab tingginya tingkat kemacetan di wilayah DKI Jakarta. Berdasarkan data yang ada menunjukkan bahwa Jakarta merupakan kota dengan rasio jumlah jalan yang paling kecil, sebagaimana dalam tabel berikut ini :

Tabel 2.
Data Kota dengan Volume Capacity Ratio (VCR) di Indonesia

City	Population	Area Wide (km ²)	Road Ratio	Peak Hr Avg. Speed (km/h)	VCR
Jakarta	9,588,198	661.52	5.42%	10-20	0.85
Surabaya	3,282,156	374.36	9.47%	21	0.83
Bandung	2,390,120	167.67	14.63%	14.3	0.85
Medan	2,109,339	265.10	11.24%	23.4	0.76
Makasar	1,168,258	175.77	10.04%	24.06	0.73

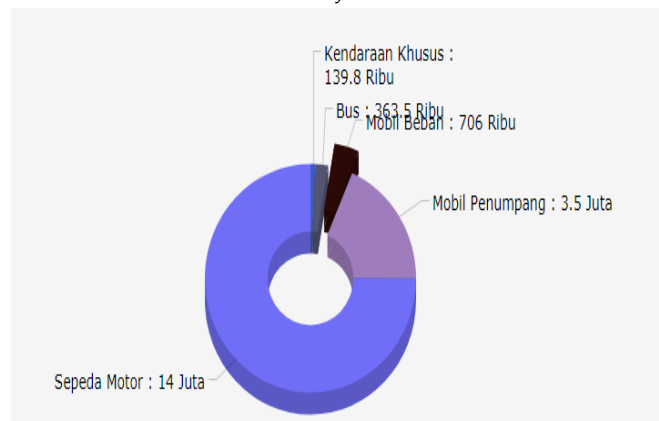
Sumber: Kementerian Perhubungan

Selain itu kondisi diatas juga disebabkan tingkat pertumbuhan kendaraan yang sangat cepat dalam 10 tahun terakhir, yang pada akhirnya berdampak pada Volume Capacity Ratio (VCR) sebentar sedikit lagi akan mencapai angka 100%. Apabila VCR mencapai angka 1005 maka dapat dipastikan bahwa kendaraan yang ada di DKI Jakarta tidak akan memiliki ruang gerak yang ideal dan menyebabkan tingkat kemacetan akan semakin parah. Dalam mengatasi permasalahan kemacetan tersebut sekaligus mencegah tingkat kemacetan menjadi semakin parah, Pemerintah Daerah DKI Jakarta memerlukan suatu instrument kebijakan yang dapat meminimalisir kemacetan yang ditimbulkan dari pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan kapasitas jumlah jalan yang ada.

Upaya fundamental yang harus dilakukan oleh Pemerintah DKI dalam mengatasi permasalahan kemacetan adalah dengan mengalihkan mindset masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Kendaraan

bermotor yang melewati jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus mengalami peningkatan, kondisi ini mempengaruhi mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta yang tentunya juga mengalami peningkatan. Jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta dari tahun ke tahun selalu mengalami kenaikan, berdasarkan data Polda Metro Jaya tahun 2015, lalu lintas di Jakarta didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 74,94 persen atau sejumlah 13,98 juta kendaraan, disusul mobil penumpang 3,4 juta kendaraan (18,58 persen), mobil bus 363,5 ribu kendaraan (1,95 persen), dan kendaraan khusus (ransus) sebesar 0,75 persen atau sejumlah 139,8 ribu kendaraan, sebagaimana ditunjukkan dalam diagram dibawah ini:

Diagram 1.
Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di DKI Jakarta



Dalam mengatasi kemacetan Ibu Kota, upaya-upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta diantaranya : peningkatan/ revitalisasi angkutan massal, pengaturan kendaraan ganjil genap serta sterilisasi jalur busway. Selain upaya-upaya tersebut terdapat salah satu kebijakan yang implementasinya mendapatkan kritik dan pertentangan dari masyarakat, yaitu kebijakan menaikkan tarif parkir.

Kebijakan ini diterapkan guna untuk mengalihkan masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke kendaraan umum untuk mengurangi volume kendaraan yang beredar di jalan-jalan di DKI Jakarta, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan. Kebijakan kenaikan tarif parkir yang mahal ini diharapkan menjadi salah satu pertimbangan bagi para pengendara kendaraan pribadi untuk setidaknya mengurangi frekuensi penggunaan pribadi. Kebijakan ini yang diimplementasikan melalui kenaikan tarif parkir tersebut rencananya akan dikenakan biaya sebesar Rp 50 ribu per jam berpotensi menimbulkan pertentangan dari masyarakat karena diprediksi akan berdampak pada naiknya uang muka atau down payment (DP) pembayaran kendaraan bermotor.

Berdasarkan hal tersebut, Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di DKI Jakarta berpotensi menimbulkan kritik dan pertentangan di masyarakat karena dapat dipastikan masyarakat merasa keberatan untuk membayar tarif biaya parkir yang sangat tinggi, oleh karena itu dalam makalah ini akan dianalisis lebih lanjut mengenai kebijakan tersebut dengan menggunakan dan dikaitkan dengan teori-teori analisis kebijakan publik.

Tinjauan Pustaka

Dalam kasus kebijakan perda tentang kenaikan tarif parkir di DKI Jakarta ini apabila kita analisa berdasarkan teori analisis kebijakan publik terlebih dahulu perlu kita pahami alur dan latar belakang munculnya kebijakan ini. Menurut Bardach (2000) analisis kebijakan adalah suatu aktivitas politik dan sosial, oleh karena itu dalam analisis kebijakan publik perlu dipahami masalah-masalah yang bersifat politis dan sosial. Analisis

kebijakan dijalankan untuk menciptakan secara kritis nilai dan mengkomunikasikan satu pengetahuan atau lebih yang relevan dengan kebijakan dalam proses pembuatan kebijakan. Tahapan-tahapan tersebut mencerminkan aktivitas yang terus berlangsung secara terus-menerus sepanjang waktu. Selanjutnya analisis kebijakan publik yang terintegrasi merupakan bentuk analisis dengan mengkombinasikan gaya operasi para praktisi yang menaruh perhatian pada penciptaan dan transformasi sebelum dan sesudah tindakan diambil.

Gerston (2002) menyatakan bahwa analisis kebijakan publik merupakan upaya yang dilakukan oleh pejabat pemerintah pada setiap tingkatan pemerintahan dalam memecahkan masalah publik. Permasalahan publik yang ingin dipecahkan melalui kebijakan kenaikan tarif parkir ini adalah masalah kemacetan. Rencana pengimplemantasian perda ini timbul sebagai output dari analisis kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta. k Tingginya angka dan tingkat kemacetan di DKI Jakarta memamask Pemerintah DKI Jakarta untuk mengambil kebijakan-kebijakan yang tidak populer dan berpotensi menimbulkan pertentangan dalam masyarakat. Dalam membuat Perda tersebut, tentunya proses-proses tahapan penentuan suatu kebijakan publik mencakup lima tahapan, sebagai berikut: (1) mengidentifikasi isu-isu kebijakan; (2) mengembangkan proposal kebijakan; (3) melakukan advokasi kebijakan; (4) melaksanakan kebijakan; dan (5) mengevaluasi kebijakan yang telah dilaksanakan.

Menurut Dunn (2003), ada tiga pendekatan dalam analisis kebijakan publik, yaitu pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif. Lebih lanjut dijelaskan sebagai berikut: pendekatan

empiris berupaya menjawab permasalahan yang terkait dengan fakta-fakta. Pendekatan evaluatif berupaya mencari beberapa nilai atas sesuatu. Pendekatan normatif memberikan upaya tindakan atas apa yang harus dilakukan. Dengan demikian, analisis kebijakan mengambil dari berbagai disiplin yang tujuannya bersifat deskriptif, evaluatif, dan normatif. Analisis kebijakan diharapkan untuk menghasilkan dan mentransformasikan informasi tentang nilai-nilai, fakta-fakta, dan tindakan-tindakan. Ketiga macam tipe informasi itu dihubungkan dengan tiga pendekatan analisis kebijakan, yaitu empiris, evaluatif, dan normatif. Dengan demikian bahwa analisis kebijakan publik memerlukan keahlian dan orientasi objek yang jelas. Keberhasilan analisis kebijakan publik akan dapat menghasilkan input dan output yang signifikan untuk memperbaiki berbagai program yang dipandang melenceng dari jalur dan konsep seharusnya atau konsep awalnya.

Peraturan daerah tentang kenaikan tarif parkir di DKI Jakarta apabila kita analisa berdasarkan pendapat Dunn diatas telah melalui tiga pendekatan yaitu pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif yang lebih jelas diuraikan sebagai berikut :

1. Pendekatan empiris, pendekatan ini dilakukan berdasarkan kondisi dan fakta yang terjadi di Jakarta, dimana data empiris menunjukkan bawah Jakarta merupakan peringkat pertama kota terpadat di Indonesia dengan tingkat Volume Capacity Ratio (VCR) paling tinggi diantara kota-kota lain dan secara faktual dapat dilihat bahwa seringkali terjadi kepadatan kendaraan di ruas jalan di Kota Jakarta. Pemecahan dari permasalahan tersebut secara empiris adalah dengan mengurangi jumlah kendaraan per-hari

yang beredar di DKI Jakarta, sehingga ruas jalan yang ada dapat menampung volume kendaraan.

2. Pendekatan evaluatif, pendekatan ini erat kaitannya dengan upaya-upaya Pemerintah DKI Jakarta dalam mencari alternatif-alternatif kebijakan yang memiliki nilai dan berdampak pada penurunan tingkat kemacetan. Berdasarkan hasil evaluasi tentunya didapatkan bahwa DKI Jakarta yang merupakan pusat segala aktivitas ekonomi, bisnis, pemerintahan maupun sosial memerlukan suatu hal yang bernilai dalam mendukung aktivitas tersebut. Salah satu unsur yang paling bernilai dalam memecahkan permasalahan kemacetan adalah sarana transportasi umum/ transportasi massal, yang seperti kita ketahui bahwa sarana transportasi umum/massal adalah Kereta Api (KRL) dan Bus Trans Jakarta (Busway). Upaya dalam membuat sarana transportasi umum/ transportasi massal adalah dengan melakukan pembenahan dan revitalisasi, sehingga dapat mendorong pengendara kendaraan pribadi untuk beralih (shifting) ke transportasi umum/ massal.
3. Pendekatan normatif, pendekatan ini dilakukan dalam rangka mengurangi tingkat kemacetan dengan mendorong pengendara kendaraan pribadi untuk beralih (shifting) ke transportasi umum/ massal. Untuk mencapai hal tersebut perlu dilakukan suatu upaya dan tindakan untuk membuat pengendara kendaraan pribadi lebih memilih tidak membawa kendaraannya, upaya tersebut adalah dengan mengenakan tarif parkir yang tinggi. Dengan tingginya biaya tarif parkir tersebut akan membuat pengendara kendaraan pribadi berpikir dua kali untuk menggunakan

kendaraan pribadi karena akan membebani biaya hidup, sehingga potensi pengendara kendaraan pribadi untuk beralih (shifting) ke transportasi umum/ massal sangat besar. Hal inilah yang mendasari lahirnya Pemerintah DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan melalui Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di Wilayah DKI Jakarta.

Metode

Metode yang digunakan didalam penelitian ini adalah literatur review, evaluasi yang mendalam dan kritis tentang penelitian sebelumnya pada suatu topik.

Hasil dan Pembahasan

Hasil analisis dari tiga pendekatan tersebut menghasilkan suatu alternatif kebijakan, yaitu Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di Wilayah DKI Jakarta sebagai satu solusi dalam memecahkan permasalahan kemacetan di DKI Jakarta. Dari hasil analisis itu para penentu kebijakan mendapatkan informasi yang berharga untuk kembali melakukan perbaikan atau rekonstruksi konsep agar menjadi baik serta berjalan sesuai dengan rencana dan tujuan yang akan dicapai. Penerapan tiga pendekatan analisis kebijakan menurut Dunn yaitu pendekatan: empiris, evaluatif, dan normative dalam Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di Wilayah DKI Jakarta, dapat dilihat dalam bagan sebagaimana berikut :



Selain analisis kebijakan unsur lain yang merupakan tahapan penting dalam siklus kebijakan publik adalah pengimplementasian dari kebijakan itu sendiri. Dari hasil analisis itu para penentu kebijakan mendapatkan informasi yang berharga untuk kembali melakukan perbaikan atau rekonstruksi konsep agar menjadi baik serta berjalan sesuai dengan rencana dan tujuan yang akan dicapai. Tahapan implementasi menjadi satu tahap yang penting karena suatu kebijakan tidak akan berarti apa-apa jika tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan benar. Implementasi sering dianggap hanya sebagai pelaksanaan dari apa yang telah diputuskan oleh legislatif atau para pengambil keputusan, sehingga terkesan tahapan ini kurang berpengaruh. Namun dalam kenyataannya, tahapan implementasi menjadi begitu penting karena suatu kebijakan tidak akan berarti apa-apa jika tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan benar.

Dengan kata lain implementasi merupakan tahap dimana suatu kebijakan dilaksanakan secara maksimal dan dapat mencapai tujuan kebijakan itu sendiri. Dunn (2003) berpendapat bahwa implementasi kebijakan adalah pelaksanaan pengendalian aksi-aksi kebijakan dalam kurun waktu tertentu, sedangkan menurut Van Meter dan Van Horn, sebagaimana dikutip Wahab, bahwa implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu/pejabat-pejabat

Gambar 1.

Pendekatan Analisis Kebijakan dalam Penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di Wilayah DKI Jakarta

maupun kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

Implementasi kebijakan Pemerintah DKI Jakarta melalui Perda Kenaikan Tarif Parkir di DKI Jakarta ini yang menimbulkan pertentangan di masyarakat apabila dikaitkan dengan teori maka ada faktor yang menyebabkan terjadinya pertentangan tersebut, yaitu tidak melalui proses penjaringan aspirasi dan formulasi kebijakan publik. Perda Kenaikan Tarif Parkir di DKI Jakarta cenderung diputuskan tanpa melalui proses formulasi kebijakan karena Pemerintah DKI Jakarta hanya melakukan analisis kebijakan secara parsial berdasarkan data empiris dan faktual, namun mengabaikan aspek sosial ekonomi masyarakat. Dalam melakukan analisis kebijakan publik pada tahap awal untuk mencegah terjadinya kondisi yang tidak

memuaskan adalah penting untuk menemukan letak permasalahan atau problem dari kondisi pemerintahan atau situasi publik yang tidak memuaskan tersebut adalah perlunya melakukan agenda setting terlebih dahulu. Agenda setting dapat diartikan sebagai masuknya isu-isu publik ke dalam agenda pemerintah untuk ditindaklanjuti melalui kebijakan-kebijakan yang terjadi sebelum perumusan kebijakan dan memperoleh perhatian luas dari masyarakat dan masyarakat memandang perlu tindakan untuk mengatasi isu tersebut melalui problem solving yang diambil oleh Pemerintah. Isu Kemacetan memang menjadi isu mayor di DKI Jakarta, namun apabila problem solving yang diambil justru menciptakan permasalahan baru yang menimbulkan pertentangan maka dapat dikatakan solusi tersebut bukan solusi yang efektif.

Menurut Bhenyamin Hoessein, Peraturan Daerah (Perda) maupun Peraturan Kepala Daerah sejatinya adalah Keputusan Kepala Daerah yang merupakan produk hukum hasil pengaturan (regeling). Perbedaannya adalah adalah keputusan kepala daerah dengan persetujuan DPRD, sedangkan peraturan kepala daerah adalah keputusan kepala daerah tanpa persetujuan DPRD. Peraturan kepala daerah juga dapat lahir atas dasar diskresi kepala daerah. Berdasarkan data Rikardo Simarmata dan Stepanus Masiun, perda bermasalah yang berkaitan dengan pengenaan pajak dan retribusi dapat dibagi ke dalam lima kelompok, yakni: Pertama, perda atas komoditas barang dan jasa. Kedua, perda tentang retribusi atas pemanfaatan fasilitas umum. Ketiga, perda retribusi yang bersifat pajak dan yang merintangai lalu lintas barang, jasa dan modal dan manusia. Keempat, perda tentang retribusi yang dikaitkan dengan fungsi perizinan. Kelima, perda tentang sumbangan pihak ketiga. Lebih lanjut diuraikan bahwa Perda-perda bermasalah tersebut tentunya menimbulkan dampak terhadap masyarakat, dan pasar, diantaranya :

1. Ketidakjelasan batasan kewenangan antara pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota, sehingga menimbulkan kecenderungan menciptakan pengenaan pungutan ganda;
2. High-costs economy yang diakibatkan oleh prosedur perijinan yang rumit telah menimbulkan pungutan liar dan biaya tak terduga.
3. Perda yang didalamnya memuat pungutan yang terlalu banyak akan menjadi bumerang bagi pemerintah-pemerintah daerah itu sendiri;

4. Regulasi di suatu daerah memiliki kecenderungan yang kuat dapat merugikan daerah lain.

Berdasarkan definisi dan uraian teori diatas, maka Peraturan Daerah tentang Kenaikan tarif parkir ini termasuk ke dalam Peraturan Daerah yang berpotensi menimbulkan permasalahan karena Peraturan Daerah ini termasuk ke dalam Peraturan Daerah yang berkaitan dengan pengenaan pajak dan retribusi yang secara spesifik dikategorikan sebagai perda tentang retribusi atas pemanfaatan fasilitas umum. Dalam perspektif masyarakat lahan parkir merupakan fasilitas umum yang bebas digunakan tanpa dibebankan biaya sewa/tarif yang tinggi. Dengan wacana tarif parkir sebesar Rp. 50 ribu per-jam tentunya membuat masyarakat terkejut karena berhubungan dengan aspek ekonomi yang merupakan isu yang paling sensitif, karena apapun kebijakan Pemerintah Daerah yang menyinggung aspek ekonomi berpotensi mendapat penolakan dan pertentangan dari masyarakat.

Dikaitkan dengan kronologis yang terjadi terkait dengan Perda-perda yang bermasalah tersebut tentunya menimbulkan dampak terhadap masyarakat, dan pasar, maka Peraturan Daerah tentang Kenaikan tarif parkir termasuk ke dalam perda yang berpotensi akan menimbulkan permasalahan karena Perda ini di dalamnya memuat pungutan yang terlalu banyak akan menjadi bumerang bagi pemerintah-pemerintah daerah itu sendiri. Pertentangan dan penolakan yang timbul akibat Perda Kenaikan Tarif Parkir di DKI Jakarta ini, setidaknya mendorong Pemerintah Daerah DKI Jakarta untuk berinovasi menciptakan perda-perda yang lain sebagai alternatif kebijakan dalam rangka mengatasi permasalahan tingkat kemacetan di DKI Jakarta.

Apabila dikembalikan lagi pada siklus analisis kebijakan publik, dimana Analisis kebijakan publik berdasarkan kajian kebijakannya dapat dibedakan antara analisis kebijakan sebelum ditetapkan kebijakan publik tertentu dan sesudah ditetapkan kebijakan publik tertentu. Analisis kebijakan sebelum ditetapkan kebijakan publik berpijak pada permasalahan publik semata sehingga hasilnya benar-benar sebuah rekomendasi kebijakan publik yang baru, sedangkan analisis sesudah ditetapkan kebijakan berarti fokus analisisnya adalah sebuah kebijakan publik yang telah ada baik itu sedang berjalan atau sudah tidak dilaksanakan lagi. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu dilakukan analisis sesudah adanya Perda Kenaikan Tarif Parkir di DKI Jakarta berhubungan adanya pertentangan dan penolakan dari masyarakat terkait dengan perda ini. Pemerintah DKI Jakarta perlu melakukan analisis kembali dengan aspek plus minus dari perda ini apakah perlu dicabut, diteruskan atau direvisi. Analisis kebijakan publik seharusnya dilakukan oleh badan independen di luar birokrasi pemerintahan, sehingga akan menghasilkan analisis kebijakan publik yang bebas nilai ataupun kepentingan. Analisis kebijakan publik dapat dilakukan oleh biro konsultasi manajemen publik, kalangan akademisi dari berbagai perguruan tinggi, ataupun dari lembaga-lembaga penelitian lainnya. Dengan melakukan analisis ulang terhadap kebijakan ini, diharapkan dapat dirumuskan aspek-aspek teknis pelaksanaan kebijakan ini di lapangan, misalnya: besaran tarif parkir, zona-zona parkir, sanksi-sanksi maupun manajemen parkir itu sendiri.

Kesimpulan

Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta melalui penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI Jakarta dilakukan dalam rangka mengurangi tingkat kemacetan dan kepadatan kendaraan di wilayah DKI Jakarta, dimana data menunjukkan bahwa Jakarta merupakan kota terpadat di Indonesia dengan Tingkat kepadatan penduduk 15.663 jiwa/kilometer (km), Road Ratio 5,42 %, Volume Capacity Ratio (VCR) 0,85 dan tingkat kemacetan meningkat setiap tahunnya. Perda penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI sebenarnya kebijakan yang ditetapkan dalam rangka mendorong pengendara kendaraan pribadi untuk beralih (shifting) ke transportasi umum/ massal, karena dengan tarif parkir yang mahal diharapkan pengendara kendaraan pribadi menjadi enggan untuk berkendara pribadi. Hasil yang diharapkan adalah adanya volume penggunaan mobil pribadi yang merupakan penyebab utama terjadinya kemacetan di DKI Jakarta. Kebijakan Pemerintah DKI Jakarta melalui penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI Jakarta lahir melalui proses tiga pendekatan yaitu pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif sehingga untuk siklus analisis kebijakan sebelum penetapan kebijakan telah dilakukan secara komprehensif

Upaya Pemerintah DKI Jakarta melalui penetapan Peraturan Daerah tentang Kenaikan Tarif Parkir di wilayah DKI Jakarta tidak berjalan mulus karena timbul pertentangan dan penolakan dari masyarakat, khususnya masyarakat pengguna mobil pribadi. Faktor yang menyebabkan terjadinya pertentangan

tersebut adalah adanya efek dari kebijakan tersebut menyentuh ranah ekonomi masyarakat, karena dengan tariff parkir sebesar Rp. 50 ribu perjam akan menyebabkan bertambahnya beban hidup dan kebutuhan masyarakat. Perda ini dapat dikelempokkan kedalam perda yang berpotensi menjadi perda bermasalah karena merupakan perda bermasalah yang berkaitan dengan pengenaan pajak dan retribusi, khususnya tentang retribusi atas pemanfaatan fasilitas umum. Oleh karena itu meskipun Perda merupakan kewenangan dari Pemerintah Daerah dalam mengatur urusan rumah tangganya, namun dalam perda ini kiranya perlu dilakukan analisis kembali pasca/sesudah dikeluarkannya kebijakan ini. Proses pendekatan: empiris, evaluatif, dan normatif yang telah dilakukan dalam analisis sebelum lahirnya kebijakan ini kiranya perlu disinergikan kembali dengan melakukan analisis sesudah ditetapkannya kebijakan ini dengan badan independen di luar birokrasi pemerintahan, seperti : biro konsultasi manajemen publik, kalangan akademisi dari berbagai perguruan tinggi, ataupun dari lembaga-lembaga penelitian lainnya untuk memperoleh win win solution dalam mengatasi permasalahan ini. Diharapkan upaya analisis ini dapat menghasilkan alternatif formulasi besaran tarif parkir, zona-zona parkir, sanksi-sanksi maupun manajemen parkir yang dapat disepakati oleh pemerintah dan masyarakat, atau bahkan melahirkan alternatif kebijakan baru dalam mengatasi permasalahan kemacetan yang justru lebih mengakomodir kepentingan pemerintah Daerah dan masyarakat.

Daftar Pustaka

- Bardach, Eugene., A Practical Guide for Policy Analysis The Eighfold Path to More Effective Problem Solving, New York: Seven Bridges Press, 2000
- Dunn, William N., Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Terjemahan Fakultas ISIPOL UGM (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003.
- Gerston., Public Policy Making in A Democratic Society: A Guide to Civic Engagement, New York: M.E Sharp, Inc., 2002.
- Rikardo Simarmata dan Stepanus Masiun., Otonomi Daerah, Kecenderungan Karakter Perda dan Tekanan Baru Bagi Lingkungan dan Masyarakat Adat, Jakarta: Perkumpulan untuk Pembaharuan Hukum Berbasis Masyarakat dan Ekologis (HuMa), 2002.
- Susongko., Kebijakan Pengembangan Wilayah dan Perkotaan, Universitas Terbuka, 2016
- Suwitri, Sri, Et.al., Analisis Kebijakan Publik, Universitas Terbuka, 2016
- Wahab, Solichin Abdul., Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik, Jakarta: PT Bumi Aksara, 2012.
- <http://properti.kompas.com/read/2017/06/16/230348821/jadi.andalan.pengembang.apa.manfaat.tod>.
- <http://tumoutounews.com/2017/09/10/jumlah-penduduk-indonesia-tahun-2017/>
- <http://www.mediaindonesia.com/news/read/101193/jakarta-bisa-seperti-singapura/2017-04-18>
- <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/24/berapa-jumlah-penduduk-jakarta>
- <https://internasional.kompas.com/read/2017/02/21/15251811/soal.kemacetan.jakarta.duduki.peringkat.ke-22.di.dunia>