

## **Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Manado**

**Puan Maharani Karamoj<sup>1</sup>**  
**Fanley Pangemanan<sup>2</sup>**  
**Welly Waworundeng<sup>3</sup>**

*Email Korespondensi:* [puankaramoj@gmail.com](mailto:puankaramoj@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Kebijakan retribusi parkir bertujuan untuk mengatur pemanfaatan ruang parkir, menciptakan ketertiban lalu lintas, serta meningkatkan pendapatan asli daerah. Dalam pelaksanaannya masih ditemukan berbagai permasalahan, seperti keberadaan juru parkir tidak resmi, penggunaan karcis tidak resmi, pengawasan yang belum optimal, serta potensi kebocoran pendapatan daerah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Manado. Penelitian ini menggunakan teori implementasi kebijakan dari George C. Edwards Ketiga dengan indikator komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif untuk memperoleh gambaran secara mendalam mengenai pelaksanaan kebijakan retribusi parkir. Data dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi dengan informan yang terdiri dari pejabat Dinas Perhubungan Kota Manado, juru parkir resmi, petugas lapangan, masyarakat pengguna jasa parkir, dan pelaku usaha di sekitar lokasi parkir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan retribusi parkir di Kota Manado telah berjalan, namun belum optimal. Sosialisasi mengenai tarif dan aturan parkir sudah dilakukan, tetapi pemahaman masyarakat masih belum merata. Selain itu, masih terdapat keterbatasan petugas, sarana pendukung, dan pengawasan lapangan. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan pengawasan, pembinaan petugas, serta peningkatan pelayanan kepada masyarakat agar implementasi kebijakan dapat berjalan lebih efektif.

**Kata Kunci : Implementasi, Kebijakan, Retribusi, Parkir, Pelayanan**

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Studi Ilmu Pemerintahan FISIP-Unsrat

<sup>2</sup>Dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan FISIP-Unsrat

<sup>3</sup>Dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan FISIP-Unsrat

## Pendahuluan

PERDA Kota Manado nomor 1 tahun 2024 mengatur beberapa hal tentang retribusi parkir tepi jalan umum, seperti pada pasal 77 ayat 2 yang menjelaskan objek retribusi jasa umum merupakan pelayanan yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah berdasarkan kewenangan Daerah, lalu pada pasal 77 ayat 7 menjelaskan bahwa struktur dan besaran tarif tercantum dalam lampiran PERDA Kota Manado nomor 1 Tahun 2024, kemudian pada pasal 82 ayat 1 menjelaskan bahwa penetapan tarif Retribui Jasa Umum ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektivitas pengendalian atas pelayanan tersebut, kemudian pada pasal 82 ayat 3 menjelaskan bahwa penetapan tarif sepenuhnya memperhatikan biaya penyediaan jasa, penetapan tarif hanya untuk menutup sebagian biaya. Beberapa pasal diatas merupakan gambaran isi dari PERDA Kota Manado Nomor 1 Tahun 2024, penulis mendapatkan temuan sementara bahwa ada kesesuaian di lapangan dengan PERDA di atas, contohnya tarif kendaraan roda 2 sebesar Rp.3000 dan tarif kendaraan roda 4 sebesar Rp.5000 yang sesuai dengan tarif yang tercantum pada lampiran PERDA Kota Manado nomor 1 Tahun 2024, artinya ada hal yang sudah dijalankan dengan benar oleh Dinas Perhubungan Kota Manado, namun masih banyak pula hal yang memunculkan pertanyaan perihal Implementasi Retribusi Parkir oleh Dinas Perhubungan kota Manado, seperti masalah teknis dalam proses Implementasi kebijakan retribusi parkir

tepi jalan umum. Selanjutnya PERDA ini juga tidak mengatur tentang atribut juru parkir, pengawasan, tata cara bekerja,

pengawasan, tanggung jawab ganti rugi kehilangan. Dari pengamatan penulis, PERDA hanya mengatur perihal administrasi retribusi bukan mengatur perihal teknis lapangan.

Dari perspektif tata kelola publik, retribusi parkir mencerminkan kualitas manajemen aparatur, integritas sistem administrasi, dan akuntabilitas pengelolaan ruang publik. Faktor-faktor seperti moral hazard aparatur, political patronage dalam penunjukan juru parkir, ketergantungan pada sistem tunai, serta resistensi terhadap digitalisasi menjadi variabel kritis yang memengaruhi efektivitas.

Dari sisi ekonomi-politik lokal, retribusi parkir menjadi arena distribusi kepentingan dan potensi konflik. Sistem yang tidak transparan dapat menguntungkan kelompok informal atau individu tertentu, namun merugikan masyarakat luas dan pemerintah daerah. Fenomena parkir liar yang dikoordinasi kelompok tertentu menjadi bukti nyata peluang ekonomi yang belum sepenuhnya dikelola pemerintah. Resistensi terhadap digitalisasi dan mekanisme transparan menambah tantangan implementasi, karena perubahan sistem menimbulkan ketidakpuasan bagi individu atau kelompok yang terbiasa dengan sistem lama.

Kesenjangan berdasarkan pengamatan sementara, di temukan bahwa pemerintah belum mampu menangkap akar persoalan kebocoran pendapatan, ketidaktertiban sistem parkir, maupun rendahnya realisasi

PAD dari sektor retribusi parkir. Dari kondisi tersebut peneliti tergerak untuk meneliti dan memahami terkait Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Manado serta observasi lapangan pada titik parkir resmi..

### Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Fokus penelitian ini adalah menganalisis implementasi kebijakan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Manado berdasarkan ketentuan Peraturan Daerah yang berlaku, dengan menggunakan teori implementasi kebijakan George C. Edwards III sebagai kerangka analisis. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana kebijakan retribusi parkir telah dilaksanakan secara efektif serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan menghambat pelaksanaannya di lapangan. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data-data penelitian dari sumber data yakni:

1. Wawancara
2. Observasi
3. Dokumentasi

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak awal penelitian hingga akhir, baik saat pengumpulan data di lapangan maupun setelah data terkumpul. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada model yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman (1994) yang terdiri dari tiga tahap yaitu:

1. Reduksi Data
2. Penyajian Data
3. Penarikan Kesimpulan.

### Pembahasan

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan penelitian, diperoleh keterangan bahwa pelaksanaan kebijakan retribusi parkir di Kota Manado berpedoman pada Peraturan Daerah tentang Retribusi Parkir serta Surat Keputusan (SK) penetapan titik-titik parkir resmi. Informan menjelaskan bahwa penetapan lokasi parkir dilakukan pada ruas jalan kota yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Manado, sedangkan untuk ruas jalan Nasional dan Provinsi bukan merupakan kewenangan pengelolaan parkir oleh Pemerintah Kota. Dalam pelaksanaannya, informan menyampaikan bahwa mekanisme pemungutan retribusi dilakukan melalui juru parkir resmi yang telah ditetapkan, kemudian dilakukan penyetoran kepada petugas dari Dinas Perhubungan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Namun, dari hasil wawancara juga terungkap bahwa dalam praktiknya masih terdapat beberapa kondisi di lapangan, seperti adanya parkir pada lokasi tertentu yang belum sepenuhnya sesuai dengan titik yang telah ditetapkan serta dinamika dalam penerapan tarif dan pengawasan. Selain itu, informan kunci menyebutkan bahwa hingga saat ini Peraturan Wali Kota (Perwali) yang secara khusus mengatur tata cara

penyelenggaraan perparkiran belum ditetapkan secara resmi. Pengaturan teknis pelaksanaan masih mengacu pada Perda dan kebijakan internal yang berlaku. Menurut keterangan informan, Perwali tersebut sedang dalam proses penyusunan dan akan segera disahkan untuk memperjelas mekanisme operasional, pengawasan, serta ketentuan teknis lainnya terkait perparkiran.

Analisis implementasi kebijakan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Manado dilakukan menggunakan empat indikator menurut George C. Edwards III, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi (sikap pelaksana), dan struktur birokrasi. Keempat indikator tersebut menjadi kerangka untuk memahami bagaimana kebijakan dijalankan di lapangan berdasarkan hasil wawancara dengan para informan.

#### 1. Komunikasi

Indikator komunikasi dalam teori Edwards III menekankan pada proses transmisi kebijakan, kejelasan informasi, dan konsistensi penyampaian aturan kepada pelaksana maupun kelompok sasaran. Berdasarkan hasil wawancara, komunikasi kebijakan retribusi parkir dilakukan melalui beberapa mekanisme. Sosialisasi kepada juru parkir dilakukan melalui apel, pengarahan langsung di kantor maupun di lapangan, serta melalui bimbingan teknis yang pernah dilaksanakan. Selain itu, Dinas Perhubungan juga memanfaatkan media sosial resmi, media elektronik, dan media cetak untuk memberikan informasi kepada masyarakat, termasuk publikasi mengenai ciri-ciri juru parkir resmi seperti rompi, ID card, surat tugas, dan karcis resmi. Namun demikian, dari hasil wawancara dengan para juru parkir dan pengguna, masih ditemukan perbedaan pemahaman terkait aturan, khususnya mengenai tarif dan tahun yang tertera pada karcis (2024) yang sering dianggap sebagai masa berlaku karcis padahal itu sebenarnya adalah dasar hukum dari Retribusi itu sendiri (Peraturan

Daerah Kota Manado Nomor 1 Tahun 2024). Beberapa pengguna juga tidak selalu menerima maupun

mengambil karcis saat membayar parkir. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun informasi telah disampaikan, tingkat pemahaman di lapangan belum sepenuhnya seragam. Selain itu, komunikasi kepada pengelola usaha di sekitar lokasi parkir belum dilakukan secara langsung. Beberapa informan menyatakan tidak pernah menerima sosialisasi resmi dari Dinas Perhubungan, meskipun mereka terdampak langsung oleh aktivitas parkir di sekitar tempat usaha mereka. Mekanisme umpan balik telah tersedia melalui media sosial dan laporan langsung dari penagih maupun juru parkir. Dinas Perhubungan menyatakan bahwa setiap keluhan masyarakat akan ditindaklanjuti dengan turun langsung ke lapangan. Secara formal, transmisi kebijakan telah dilakukan melalui berbagai saluran. Namun, temuan lapangan menunjukkan adanya gap komunikasi pada level implementasi. Perbedaan pemahaman mengenai tarif, tahun pada karcis, serta kewajiban pemberian karcis menunjukkan bahwa pesan kebijakan belum sepenuhnya dipahami secara seragam oleh pelaksana maupun masyarakat. Fakta bahwa beberapa juru parkir masih menerima pembayaran di bawah tarif resmi dan tidak selalu memberikan karcis mengindikasikan bahwa konsistensi penyampaian dan penegasan aturan belum optimal. Tidak adanya sosialisasi langsung kepada pengelola usaha di sekitar titik parkir juga menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan masih lebih berfokus pada pelaksana internal dan belum menyentuh seluruh kelompok terdampak secara menyeluruh. Dalam perspektif Edwards III, ketidakjelasan dan inkonsistensi komunikasi berpotensi memengaruhi efektivitas implementasi kebijakan.

## 2. Sumber Daya

Indikator sumber daya mencakup ketersediaan sumber daya manusia (SDM), anggaran, fasilitas, serta informasi yang mendukung implementasi kebijakan.

### - Sumber Daya Manusia (SDM)

SDM pelaksana terdiri dari Kepala UPT, Kepala KTU, penagih retribusi, serta juru parkir. Jumlah penagih sebanyak lima orang dengan pembagian wilayah tanggung jawab masing-masing. Setiap titik parkir memiliki juru parkir resmi yang telah terdaftar dan memiliki ID card. Namun, hasil wawancara menunjukkan bahwa tidak semua juru parkir memperoleh pelatihan formal saat direkrut. Beberapa jukir menyatakan hanya mendapatkan pembinaan atau apel pengarahan tanpa pelatihan khusus. Meskipun pernah diadakan bimbingan teknis dan pemberian sertifikat, kegiatan tersebut tidak dilaksanakan secara rutin karena adanya efisiensi anggaran. Sebagian besar juru parkir direkrut dari parkir liar yang kemudian dibina menjadi resmi. Hal ini menunjukkan upaya pembinaan, tetapi juga berdampak pada variasi tingkat pemahaman dan kualitas pelayanan.

Fasilitas dan Sarana Pendukung Fasilitas yang tersedia meliputi:

- ✓ Karcis resmi dengan barcode dan porporasi dari Bapenda
- ✓ ID card dengan masa berlaku 3 bulan
- ✓ Rompi resmi
- ✓ Sistem parkir digital berbasis non-tunai (masih dalam tahap pengembangan di beberapa titik)
- ✓ Rambu parkir digital dengan barcode

Meskipun secara umum dinyatakan cukup memadai, terdapat kendala teknis seperti hilangnya ID card, karcis

yang rusak akibat cuaca, serta keterbatasan pencatatan manual saat hujan. Penggunaan handphone membantu penagih dalam pencatatan setoran.

### - Anggaran

Beberapa kegiatan seperti pelatihan rutin dan distribusi rompi baru mengalami kendala akibat efisiensi anggaran. Hal ini berdampak pada terbatasnya penguatan kapasitas SDM secara berkelanjutan.

### - Kondisi Lingkungan

Kendala eksternal yang sering muncul adalah:

Hujan yang mengurangi jumlah kendaraan dan menyulitkan pencatatan serta juru parkir tidak ingin mengambilresiko terkena hujan demi Kesehatan.

Premanisme yang mengambil alih lokasi parkir dan memungut uang secara ilegal

Pengguna yang membayar tidak sesuai tarif

Struktur SDM dan fasilitas menunjukkan adanya dukungan dasar implementasi. Namun, tidak adanya pelatihan formal yang berkelanjutan mengindikasikan bahwa peningkatan kapasitas belum terlembaga secara sistematis. Efisiensi anggaran berdampak langsung pada terbatasnya pembinaan rutin.

Kendala premanisme dan faktor cuaca memperlihatkan bahwa sumber daya pengawasan belum sepenuhnya mampu menjangkau seluruh dinamika lapangan. Walaupun jumlah penagih dinilai cukup, pengawasan masih bersifat kontrol rutin tanpa dukungan sistem pengamanan terpadu seperti CCTV atau satgas tetap. Dalam kerangka Edwards III, keterbatasan kualitas SDM dan faktor lingkungan eksternal dapat memengaruhi keberhasilan implementasi meskipun sumber daya dasar telah tersedia.

### 3. Disposisi (Sikap Pelaksana)

Disposisi berkaitan dengan komitmen, integritas, dan kepatuhan pelaksana terhadap kebijakan. Berdasarkan hasil wawancara, para penagih dan juru parkir menyatakan memahami tarif resmi (Rp3.000 roda dua, Rp5.000 roda empat, Rp6.000 roda enam). Kepatuhan terhadap setoran juga dinyatakan berjalan, dengan sanksi tegas berupa penarikan ID card bagi jukir yang tidak menyetor atau melanggar aturan. Namun dalam praktiknya, beberapa juru parkir mengakui menerima pembayaran di bawah tarif resmi karena pengguna tidak mau membayar sesuai ketentuan. Bahkan terdapat jukir yang tidak selalu memberikan karcis ketika pembayaran tidak sesuai. Sistem insentif formal tidak tersedia. Mekanisme yang berlaku adalah pembagian hasil, di mana jumlah setoran ke Dishub ditentukan berdasarkan kondisi lapangan (ramai atau sepi). Hal ini menunjukkan fleksibilitas, namun juga memperlihatkan variasi penerapan di tiap titik.

Komitmen pengawasan terlihat dari kontrol rutin setiap hari oleh penagih dan pejabat UPT. Apabila terjadi pelanggaran atau gangguan premanisme, Dishub turun langsung ke lapangan dan berkoordinasi dengan kepolisian. Disposisi pelaksana menunjukkan adanya komitmen terhadap kebijakan, terlihat dari kepatuhan setoran harian dan penerapan sanksi tegas. Namun praktik penerimaan pembayaran di bawah tarif resmi serta tidak konsistennya pemberian karcis menunjukkan adanya fleksibilitas yang tidak selalu selaras dengan ketentuan. Meskipun dipengaruhi

kondisi lapangan dan tekanan pengguna maupun preman, situasi ini menunjukkan bahwa integritas implementasi masih menghadapi tantangan. Skema pembagian hasil yang fleksibel memberi ruang adaptasi, tetapi dapat menciptakan variasi standar antar titik parkir. Dalam teori Edwards III, sikap pelaksana sangat menentukan keberhasilan kebijakan, sehingga konsistensi menjadi faktor penting.

### 4. Struktur Birokrasi

Indikator struktur birokrasi mencakup kejelasan pembagian tugas, prosedur operasional standar (SOP), serta koordinasi antarinstansi. Pembagian Tugas Pengelolaan parkir berada di bawah UPT Perparkiran dengan struktur:

Kepala UPT

Kepala KTU

Penagih

Admin pengumpul

Bendahara penerima

Alur setoran: Juru Parkir → Penagih → Admin Pengumpul → Bendahara Penerima → Disetor ke Bank pada hari yang sama → Dilaporkan kepada Kepala Dinas.

Informan menyatakan bahwa SOP pemungutan retribusi telah berjalan sesuai ketentuan dan SK Kepala Dinas. Namun saat ini sedang disusun Peraturan Wali Kota (Perwali) terbaru tentang tata cara penyelenggaraan parkir yang akan memperjelas regulasi teknis secara lebih komprehensif.

Koordinasi dilakukan terutama untuk penertiban parkir liar, pengamanan hari besar, penanganan premanisme, serta huru-hara di sekitar lokasi parkir. Struktur birokrasi telah memiliki pembagian tugas yang jelas

serta alur setoran yang terstruktur dan dilakukan pada hari yang sama tanpa penahanan dana, menunjukkan akuntabilitas administratif. Namun, regulasi teknis dalam bentuk Perwali masih dalam tahap penyusunan. Ketiadaan regulasi teknis yang lebih rinci berpotensi menimbulkan ruang interpretasi berbeda dalam pelaksanaan di lapangan. Koordinasi lintas instansi telah dilakukan, tetapi masih bersifat situasional dan belum berbentuk sistem pengawasan terpadu yang permanen. Dalam perspektif Edwards III, struktur birokrasi yang jelas merupakan kekuatan, namun efektivitasnya bergantung pada kejelasan prosedur teknis dan konsistensi pengawasan.

### **Kesimpulan**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan retribusi parkir secara umum sudah berjalan, namun masih terdapat beberapa kendala. Dari aspek komunikasi, informasi tentang tarif, tahun pada karcis, dan kewajiban pemberian karcis sudah disampaikan melalui apel, pengarahan lapangan, bimbingan teknis, dan media resmi. Meski begitu, pemahaman di lapangan belum merata, terutama di kalangan pengguna dan pengelola usaha di sekitar titik parkir, sehingga konsistensi penerapan kebijakan belum optimal. Mekanisme umpan balik tersedia, namun komunikasi lebih banyak difokuskan ke petugas internal daripada ke seluruh masyarakat terdampak.

Dari aspek sumber daya, kebijakan ini didukung oleh SDM, fasilitas, dan sarana seperti juru parkir resmi, ID card, karcis, rompi, serta

sistem digital. Namun, kualitas SDM menjadi salah satu kendala utama, karena pelatihan formal untuk juru parkir belum rutin dilakukan, dan kemampuan serta pemahaman petugas masih bervariasi. Efisiensi anggaran juga membatasi pembinaan SDM secara berkelanjutan. Selain itu, faktor eksternal seperti cuaca, parkir liar, dan premanisme turut memengaruhi efektivitas pelaksanaan.

Dari aspek disposisi pelaksana menunjukkan adanya komitmen, terlihat dari kepatuhan terhadap setoran harian dan penerapan sanksi tegas. Namun, praktik menerima pembayaran di bawah tarif resmi dan ketidakkonsistenan pemberian karcis menunjukkan adanya fleksibilitas yang tidak selalu selaras dengan aturan. Hal ini menegaskan bahwa kualitas SDM dan disiplin pelaksana berperan besar dalam keberhasilan implementasi kebijakan.

Dari aspek struktur birokrasi dengan pembagian tugas dan alur setoran yang teratur, serta koordinasi dengan instansi terkait seperti kepolisian dan PD Pasar. SOP pemungutan retribusi berjalan sesuai ketentuan, sekalipun SOP ini masih bersifat sementara karena dalam konteks implementasi kebijakan ini masih berlandaskan pada Perda yang notabennya hanya membahas perihal administratif, sedangkan perihal teknis seharusnya di atur di dalam Perwali tetapi Peraturan Wali Kota yang lebih rinci masih dalam proses penyusunan. Koordinasi yang ada bersifat situasional, sehingga pengawasan belum sepenuhnya terintegrasi.

Secara keseluruhan, implementasi kebijakan retribusi parkir di Kota Manado sudah dijalankan dengan struktur dan komitmen yang memadai. Meski demikian, efektivitasnya masih dipengaruhi oleh komunikasi yang belum merata, kualitas SDM yang bervariasi, penerapan aturan yang tidak selalu konsisten, serta ketiadaan regulasi teknis yang lengkap. Peningkatan kemampuan SDM, konsistensi pelaksanaan, perbaikan komunikasi, dan penyelesaian regulasi teknis diharapkan dapat membuat kebijakan ini lebih efektif, transparan, dan akuntabel..

### **Saran**

Dari aspek komunikasi, Dinas Perhubungan Kota Manado perlu meningkatkan efektivitas komunikasi kebijakan dengan memperluas sosialisasi kepada seluruh pihak yang terdampak, termasuk masyarakat pengguna jasa parkir dan pengelola usaha di sekitar titik parkir. Sosialisasi harus dilakukan secara rutin, jelas, dan mudah dipahami, terutama terkait tarif resmi, tahun pada karcis, serta kewajiban pemberian karcis, agar tidak terjadi perbedaan pemahaman di lapangan. Mekanisme umpan balik juga perlu diperluas agar masyarakat dapat dengan mudah menyampaikan keluhan atau laporan terkait pelaksanaan kebijakan. Di sisi lain, masyarakat dan pengguna jasa parkir diharapkan lebih aktif dalam memahami informasi yang telah disosialisasikan, serta berani menanyakan atau mengklarifikasi apabila terdapat ketidaksesuaian dalam penerapan tarif maupun pemberian karcis. Partisipasi aktif masyarakat dalam komunikasi kebijakan akan membantu

menciptakan keseragaman pemahaman dan meningkatkan transparansi.

Dari aspek sumber daya, Dinas Perhubungan perlu meningkatkan kualitas sumber daya manusia, khususnya juru parkir, melalui pelatihan formal yang dilakukan secara rutin dan terjadwal guna mengurangi variasi kemampuan dan pemahaman petugas. Selain itu, optimalisasi anggaran perlu dilakukan agar pembinaan SDM dapat berjalan secara berkelanjutan. Untuk mengatasi faktor eksternal seperti parkir liar dan premanisme, diperlukan kerja sama yang lebih intensif dengan aparat terkait. Pengembangan sarana dan prasarana, termasuk sistem digital, juga perlu terus ditingkatkan untuk menunjang efektivitas pelaksanaan kebijakan. Sementara itu, masyarakat diharapkan dapat mendukung pelaksanaan kebijakan dengan menggunakan fasilitas parkir resmi serta menghindari penggunaan jasa parkir liar. Masyarakat juga dapat

melaporkan keberadaan parkir liar atau praktik yang merugikan, sehingga membantu pemerintah dalam menciptakan sistem parkir yang lebih tertib dan aman.

Dari aspek disposisi (Sikap Pelaksana), Dinas Perhubungan perlu memperkuat pengawasan terhadap pelaksana di lapangan guna meningkatkan konsistensi dalam penerapan kebijakan. Penegakan sanksi harus dilakukan secara tegas terhadap pelanggaran seperti penerimaan tarif di bawah ketentuan dan tidak diberikannya karcis kepada pengguna jasa. Selain itu, pembinaan yang berkelanjutan perlu dilakukan untuk meningkatkan integritas, kedisiplinan, dan profesionalisme juru

parkir. Pemberian insentif yang adil juga dapat menjadi upaya untuk mendorong kepatuhan pelaksana terhadap aturan. Di sisi lain, masyarakat dan pengguna jasa parkir diharapkan tidak mendukung praktik penyimpangan, seperti membayar di bawah tarif resmi atau tidak meminta karcis. Masyarakat perlu berperan aktif dalam menolak praktik tersebut dan turut menjaga kedisiplinan bersama, karena keberhasilan kebijakan juga dipengaruhi oleh perilaku pengguna jasa.

Dari aspek struktur birokrasi, Pemerintah Kota Manado perlu segera menetapkan Peraturan Wali Kota (Perwali) sebagai regulasi teknis turunan dari Peraturan Daerah, guna memberikan kejelasan mekanisme operasional dalam pelaksanaan kebijakan retribusi parkir. Regulasi teknis yang rinci akan membantu mengurangi perbedaan penafsiran di lapangan dan memperkuat dasar hukum dalam pelaksanaan serta pengawasan. Selain itu, koordinasi antar instansi terkait perlu diperkuat dan dilakukan secara lebih terintegrasi, sehingga pengawasan tidak lagi bersifat situasional. Sistem pengawasan yang lebih terstruktur dan berkelanjutan akan meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan. Masyarakat juga diharapkan dapat memahami dan mematuhi aturan yang telah ditetapkan dalam regulasi, serta berpartisipasi dalam pengawasan

dengan melaporkan pelanggaran yang terjadi. Keterlibatan masyarakat dalam mendukung struktur kebijakan akan memperkuat akuntabilitas dan transparansi pelaksanaan kebijakannya.

#### Daftar Pustaka

Agustino, L. (2008). *Dasar-dasar kebijakan publik*. Alfabeta.

Anderson, J. E. (2003). *Public policymaking: An introduction*. Houghton Mifflin Company.

Anderson, J. E. (2018). *Public policy: An introduction to the theory and practice of policy analysis* (10th ed.). Cengage Learning.

Edwards III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Freeman.

Fischer, F., Miller, G. J., & Sidney, M. S. (Eds.). (2007). *Handbook of public policy analysis: Theory, politics, and methods*. CRC Press.

Fixsen, D. L., Naoom, S. F., Blase, K. A., Friedman, R. M., & Wallace, F. (2005). *Implementation research: A synthesis of the literature*. University of South Florida.

Halim, A. (2016). *Manajemen keuangan daerah: Konsep dan implementasi*. Rajawali Pers.

Hill, M., & Hupe, P. (2014). *Implementing public policy: An introduction to the study of operational governance* (3rd ed.). SAGE Publications.

Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook*. Sage Publications.

Mulyadi. (2015). *Manajemen: Teori, konsep, dan aplikasi*. Salemba Empat.

Ofyar, Z. T. (2003). *Perencanaan dan pengelolaan parkir kota*. Erlangga.

Siagian, S. P. (2005). *Administrasi pemerintahan: Teori, proses, dan praktik*. Bumi Aksara.

Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kualitatif, kuantitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Winarno, B. (2007). *Teori dan proses kebijakan publik*. RajaGrafindo Persada.

Jurnal/Artikel

Mukti, Y. F. (2018). *Upaya peningkatan pendapatan asli daerah (PAD)*

- melalui intensifikasi retribusi parkir (Studi pada UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya). Publika: Jurnal Ilmiah Administrasi Publik.
- Purniati, H., Aprianty, H., & Dani, R. (2021). Analisis implementasi kebijakan retribusi parkir dalam meningkatkan pendapatan asli daerah di Kota Bengkulu. *Mimbar: Jurnal Penelitian Sosial dan Politik*, 10.
- Sari, & Wahyuni. (2020). Analisis kebijakan. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 17(2), 115–128.
- Singkara, G. W. U., Pioh, N., & Kairupan, J. (2018). Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Parkir di Kota Manado dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah. *Jurnal Eksekutif. Universitas Sam Ratulangi*.
- Winarsih, T., Setyawan, D., & Setiamandani, E. D. (2017). Analisis implementasi Perda No. 10 Tahun 2010 tentang retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum. *Reformasi: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 7.
- Aturan/Peraturan/Keputusan  
Keputusan Wali Kota Manado Nomor 56 Tahun 2023 tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Kota di Kota Manado.
- Peraturan Daerah Kota Manado Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Peraturan Wali Kota Manado Nomor 4 Tahun 2018 tentang Penataan dan Penindakan Parkir untuk Menangani Parkir Liar.
- Peraturan Wali Kota Manado Nomor 53 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Manado.
- Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Manado tentang Penetapan Ruas Jalan untuk Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Jalan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996). Pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir. Departemen Perhubungan RI.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1998). Petunjuk teknis perparkiran. Departemen Perhubungan RI.
- Data/Publikasi Lainnya  
Badan Pusat Statistik Kota Manado. (2025). Kota Manado dalam angka 2025. Badan Pusat Statistik Kota Manado.
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2025). Data jumlah kendaraan bermotor di Indonesia berdasarkan Electronic Registration Identification (ERI). Korlantas Polri.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2022). Kamus besar bahasa Indonesia. Balai Pustaka.
- World Bank. (2021). Public financial management handbook. World Bank.