

## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN LARANGAN PARKIR DI BAHU JALAN DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA MAKASSAR**

**Miftahul Jannah<sup>1</sup>, A. Nuraeni Aksa<sup>2</sup>, Muhammad Tahir<sup>3</sup>**

<sup>1)</sup> Jurusan Ilmu Administrasi Negara Unismuh Makassar

<sup>2)</sup> Jurusan Ilmu Administrasi Negara Unismuh Makassar

<sup>3)</sup> Jurusan Ilmu Administrasi Negara Unismuh Makassar

### **ABSTRACT**

*The aim of this research is to find out how the policy implementation of parked ban at side ways for settle the traffic jam in the Makassar city based on the rules of mayor of Makassar city No. 64/ 2011 and to find out the factors of this policy implementation. The research method is qualitative. This research was used case studies and the data collection techniques were the observation, interviews and documentation. The result of the policy implementation of parked ban at side ways is quite good. It is refer to three factors, that is communication, disposition, and bureaucracy of Structure. Meanwhile, the factor of resource is not maximal because the facility and the staff is lacked.*

**Keywords :** *policy implementation, parked ban*

### **ABSTRAK**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan bagaimana implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan dalam mengatasi kemacetan di kota Makassar sesuai dengan Perwali Kota Makassar No. 64 Tahun 2011 dan untuk mengetahui faktor – faktor implementasi kebijakan ini. Jenis penelitian adalah kualitatif. Penelitian ini menggunakan studi kasus dan teknik pengumpulan data menggunakan instrumen berupa wawancara, observasi dan pengambilan dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan ini sudah cukup baik. Hal ini dilihat dari tiga faktor yakni komunikasi, disposisi, dan struktur birokrasi. Sementara faktor sumber daya masih belum maksimal dikarenakan fasilitas serta personil yang masih belum memadai.

**Kata kunci :** implementasi kebijakan, larangan parkir.

## PENDAHULUAN

Pemerintah Kota Makassar telah mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Parkir di Tepi Jalan dalam rangka terwujudnya pelaksanaan pengelolaan parkir tepi jalan umum secara lebih berdaya guna dan berhasil guna serta untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat kota Makassar.

Pemerintah Kota Makassar dalam hal mengatasi kemacetan dan menjadikan ruas jalan protokol menjadi kawasan bebas parkir telah mengeluarkan Perwali nomor 64 tahun 2011 tentang Larangan Parkir disepanjang bahu Jalan A.P. Pettarani, Jalan Ahmad Yani, Urip Sumoharjo, Ratulangi, dan Sultan Alauddin, hal ini dilakukan karena volume jalan yang sangat terbatas.

Lahirnya Perwali ini bertujuan untuk menata perparkiran di Kota Makassar, seiring dengan laju pertumbuhan kendaraan yang sangat pesat berpengaruh terhadap arus lalu lintas. Sehingga dengan adanya Perwali ini, Pemerintah Kota Makassar melalui Dinas Perhubungan bermaksud

memperlancar arus kendaraan dan meminimalisir kemacetan pada jam-jam puncak, dapat memberi kesan kepada orang luar yang datang di Kota Makassar bahwa sistem transportasi di Kota Makassar lancar dan terkendali. Selain itu, masyarakat dapat memahami serta merasakan dampak positif tentang larangan parkir di bahu jalan.

Pelarangan parkir yang mengacu pada Perwali No. 64 Tahun 2011 jika dilihat dilapangan sepertinya belum sepenuhnya terlaksana kebijakannya. Karena masih banyak yang parkir di bahu jalan dan bahkan semakin banyak. Penggembokan yang di laksanakan oleh Dinas Perhubungan pun tampak sangat jarang dilaksanakan. Seolah-olah kebijakan ini hanya sekedar kebijakan saja tetapi implementasinya tidak terlaksana dengan baik. Padahal peraturan ini penting untuk dilaksanakan, karena di lima ruas jalan tersebut sering mengalami kemacetan diakibatkan banyaknya kendaraan yang parkir di bahu jalan. Kemacetan akan berdampak seperti kerugian waktu, pemborosan energi, meningkatkan

polusi udara serta meningkatkan stress pengguna jalan.

Menurut Faried dan A. Syamsu Alam (2011: 36), pengertian kebijakan pemerintah akan dapat dipahami secara mendalam jika dilakukan penganalisaan ketika kebijakan pemerintah dipahami sebagai suatu variabel sehingga dengan demikian hasil analisa akan memberikan gambaran atas ruang lingkup kajian atau materi pembelajaran. Sementara kebijakan yang dikemukakan oleh Edi Suharto (2005: 16) bahwa kebijakan adalah suatu ketetapan yang memuat prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu.

Browne dan Wildavsky (Nurdin Usman, 2002: 70) mengemukakan bahwa implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan. Pengertian lain dikemukakan oleh Schubert (Nurdin Usman, 2009: 70) bahwa implementasi merupakan sebuah rekayasa. Pengertian-pengertian ini memperlihatkan bahwa kata implementasi bermuara pada adanya

aktifitas, adanya aksi, tindakan atau mekanisme. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa implementasi bukan sekedar aktifitas tetapi juga kegiatan yang terencana dan dilakukan sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

Sebuah implementasi kebijakan publik selain harus dilaksanakan sesuai dengan peraturan tertulis. Para pelaksana kebijakan publik juga harus jelas tujuan serta dan manfaat dari kebijakan publik tersebut. Dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, ada empat indikator menurut teori George C. Edward III yaitu komunikasi, sumber daya, sikap pelaksana, dan struktur birokrasi.

Komunikasi sangat menentukan keberhasilan suatu pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan. Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Terdapat tiga indikator yang dapat dipakai dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi

tersebut. Pertama, transmisi penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Kedua kejelasan komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas dan tidak membingungkan. Ketiga konsistensi perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsistensi dan jelas untuk diterapkan.

Sumber daya, meskipun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, Implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, yakni kompetensi implementor dan sumber daya finansial. Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten di bidangnya. Diperlukan pula kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan

kapabel) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri. Informasi dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk. Pertama, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementator harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Wewenang pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang itu nihil, maka kekuatan para implementator dimata publik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan.

Implementator mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukannya, dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor. Jika pelaksanaan kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak bias. Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel disposisi adalah pengangkatan birokrat. Pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi tinggi pada kebijakan yang telah ditetapkan lebih khusus lagi pada kepentingan warga. Pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka manipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan

mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan.

Struktur birokrasi kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebabkan sumberdaya-sumberdaya menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan. Salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adalah adanya *Standar Operating Procedures* (SOP) dan melaksanakan *fragmentasi*.

## METODE PENELITIAN

Waktu penelitian dilaksanakan selama 2 (dua) bulan. Dari bulan Mei - Juli 2015. Lokasi penelitian dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Makassar, PD (Perusahaan Daerah) Parkir Makassar dan di Satlantas (Satuan Polisi Lalu Lintas) Kota Makassar pertimbangan bahwa instansi - instansi ini yang bertanggung jawab dalam hal implementasi larangan parkir di bahu jalan di lima ruas jalan protokol kota Makassar (Jalan A. P. Pettarani,

Ahmad Yani, Urip Sumoharjo, Ratulangi, dan Sultan Alauddin) sesuai dengan Perwali Kota Makassar No. 64 Tahun 2011. Jenis penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif dan tipe penelitian adalah tipe penelitian studi kasus. Sumber data yakni data primer dan data sekunder. Informan penelitian yakni dari Dinas Perhubungan, PD. Parkir Makassar Raya dan Satlantas Kota Makassar. Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan melalui beberapa teknik yakni wawancara, observasi, dan dokumentasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan dengan tujuan penelitian ini yang tercantum pada bab sebelumnya yaitu untuk mengetahui bagaimana keberhasilan Implementasi Kebijakan Larangan Parkir di bahu jalan. Kebijakan ini diberlakukan sejak tahun 2011. Sesuai dengan Peraturan Walikota Makassar No. 64 Tahun 2011. Adapun indikator keberhasilan implementasi ini yaitu komunikasi (*communication*), sumber daya (*resources*), disposisi (*disposition*),

dan struktur birokrasi (*bureaucratic structure*).

Faktor komunikasi adalah penyampaian informasi atau pengetahuan dan koordinasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan. Adapun indikator variabel komunikasi dalam implementasi kebijakan mencakup beberapa dimensi penting yaitu: penyaluran informasi, kejelasan informasi, dan konsistensi perintah.

Penyaluran informasi di Dinas Perhubungan Kota Makassar sebagai pelaksana larangan parkir ini penyaluran komunikasi baik vertikal atau horisontal pada implementasi kebijakan larangan parkir instansi-instansi terkait dianggap perlu peningkatan. Diperlukan koordinasi yang intensif dari pihak instansi yang terkait mengenai kebijakan ini sehingga kelancaran kinerja para pelaksana dapat tercapai. Tetapi dalam hal penyaluran komunikasi horisontal yaitu di dalam Dinas Perhubungan sebagai eksekutor di lapangan ini sudah tersalurkan dengan baik. Penyampaian informasi yang baik dan jelas akan membuat para eksekutor lapangan maupun

pihak-pihak yang terkait tidak kebingungan sehingga dapat berjalan dengan baik.

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi atau pelaksanaan kebijakan yang baik pula. Komunikasi tetap berjalan dengan lancar karena pengelola berada dilokasi yang sama dan koordinasi diantara pelaksana eksekutor lapangan Dinas Perhubungan dengan Satlantas Kota Makassar dilaksanakan. Serta terlebih dahulu orang-orang yang akan ditunjuk untuk kebijakan larangan parkir ini di SK-kan dan diberikan pengarahan oleh Kepala Bidang Operasional Dishub mengenai deskripsi kerja masing-masing anggota dalam penggembokan larangan parkir tersebut.

Sosialisasi kepada masyarakat dengan bantuan dari PD Parkir sudah dilakukan agar masyarakat tahu bahwa adanya larangan parkir di bahu jalan ini sesuai dengan Perwali No.64 tahun 2011. Terkait kejelasan komunikasi sudah cukup baik. Dengan alasan bahwa kejelasan komunikasi mengenai larangan

parkir di bahu jalan ini sesuai tugas dan fungsi dari setiap instansi-instansi yang terkait. Dalam hal ini PD Parkir mempunyai tugas untuk melakukan sosialisasi ke masyarakat mengenai adanya larangan parkir di bahu jalan sesuai dengan Perwali No.64 Tahun 2011. Sedangkan Dinas Perhubungan memiliki tugas sebagai pelaksana atau eksekutor lapangan. Dinas Perhubungan berhak menggembok kendaraan yang parkir di bahu jalan. Bagian Satlantas Kota Makassar mempunyai tugas melakukan tindakan hukum yaitu melakukan tilang bagi pelanggar parkir di bahu jalan. Informasi yang sudah jelas dapat mempermudah kebijakan ini bisa berjalan dengan baik. Dalam pelaksanaan konsistensi perintah mengenai larangan parkir di bahu jalan diperoleh dengan baik. Alasannya bahwa perintah yang diberikan oleh Dinas Perhubungan ke anggota pelaksana lapangan tidak mengalami perubahan (konsisten) sehingga pelaksana tidak kebingungan dan memudahkannya bekerja di lapangan. Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi

kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan baik sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, akurat dan konsisten. Komunikasi (atau pentransmisiian informasi) diperlukan agar pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan di masyarakat.

Faktor sumber daya berkaitan dengan segala sumber yang dapat digunakan untuk mendukung keberhasilan implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan di kota Makassar. Sumber daya ini mencakup beberapa indikator yang menjadi alat ukur tercapainya keberhasilan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Indikator itu

antara lain staf, informasi, wewenang, dan fasilitas.

Kemampuan dan keahlian personil/anggota sudah baik. Tetapi yang menjadi masalah adalah Dinas Perhubungan kekurangan anggota. Ruas jalan yang ditindaki ada 5 ruas jalan. Sedangkan personilnya hanya 40 anggota sehingga masih kurang efektifnya di lapangan. Tetapi juga dalam hal keahlian dan kemampuan anggota sudah ditempatnya sesuai dengan bidangnya. Kompeten dan kapabel sangat diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh pelaku kebijakan itu sendiri.

Sumber daya manusia merupakan faktor penting dalam terwujudnya sebuah implementasi kebijakan. Dengan jumlah personil beserta *skill* dari personil yang sesuai dengan bidangnya maka kebijakan tersebut akan berjalan dengan baik. Sumber daya manusia merupakan faktor penting dalam terwujudnya sebuah implementasi kebijakan. Dengan jumlah personil beserta *skill* dari personil yang sesuai dengan bidangnya maka kebijakan tersebut akan berjalan dengan baik; Informasi:



Sumber-sumber informasi sangat dibutuhkan untuk memperoleh data baik mengenai bagaimana cara melaksanakan kebijakan larangan parkir di bahu jalan maupun mengenai data kepatuhan dari pelaksana terhadap kepatuhan dan regulasi pemerintah.

Anggota pelaksana di lapangan mendapat informasi yang memadai. Alasannya bahwa sumber informasi tersebut diperoleh di bagian bidang pengendalian dan operasional dari informasi yang diperoleh. Tetapi sebagian masyarakat belum mendapatkan informasi mengenai larangan parkir ini. Khususnya masyarakat di luar daerah juga harus di berikan sosialisasi mengenai adanya larangan parkir. Selain informasi yang telah diberitahukan sebelumnya oleh PD Parkir Makassar Raya maupun Satlantas Kota Makassar, kesadaran masyarakat juga masih kurang sehingga makin banyak masyarakat yang seakan acuh tak acuh dengan aturan ini. Informasi dari kebijakan ini juga lebih di intensifkan sosialisasi kepada masyarakat dan masyarakat luar daerah serta menerapkan sanksi-

sanksi yang dapat membuat masyarakat menjadi jera. Informasi serta sosialisasi juga harus di sampaikan kepada para pemilik usaha, ruko, warung makan, dan lain-lain yang berada di pinggir jalan bahwa ada kebijakan larangan parkir di bahu jalan. Sehingga para pemilik usaha dapat mengetahui dan setidaknya bisa memberikan lahan parkir usahanya kepada calon pelanggannya agar para pelanggan yang ingin parkir tidak terkena razia pengembokan lagi oleh Dinas Perhubungan.

Kewenangan pelaksanaan larangan parkir di bahu jalan ini sudah terlaksana dengan baik. Efektivitas kewenangan sangat menunjang tercapainya tujuan dari pelaksanaan kebijakan larangan parkir ini. Tetapi mengenai sarana dan prasarana masih kurang sehingga kurang berjalan dengan baik. Wewenang merupakan legitimasi para pelaksana sehingga jika tidak terlaksana dan tidak jelas, maka wewenang itu akan nihil. Serta kepercayaan masyarakat kepada implementor (pelaksana kebijakan)

tidak akan terlegitimasi sehingga akan gagal.

Fasilitas ini juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Tanpa adanya fasilitas pendukung kebijakan maka pelaksanaan kebijakan tersebut tidak akan berhasil. Dalam kebijakan ini, sarana dan prasarana pendukung pelaksanaan kebijakan larangan parkir di bahu jalan ini belum memadai, seperti jumlah gembok roda yang masih sangat minim. Jumlah gembok roda yang masih bisa digunakan hanya terdapat 8 gembok. Jumlah tersebut masih sangat sedikit dibandingkan dengan ada lima jalan protokol sesuai Perwali No. 64 Tahun 2011 yang akan ditindaki. Dan ini menjadi penghambat para eksekutor lapangan dalam melaksanakan tugasnya. Karena makin banyaknya yang parkir di bahu jalan, ditambah dengan tidak adanya kesadaran dari masyarakat yang parkir di bahu jalan ini. Sehingga kedepannya, perlu ditingkatkan jumlah gembok roda agar kebijakan ini dapat berjalan dengan baik.

Adapun hal penting yang

menjadi indikator dalam faktor disposisi pada pelaksanaan kebijakan yaitu pengangkatan birokrat dan pemberian insentif. Dalam pemilihan dan pengangkatan personil kebijakan larangan parkir maka diangkat personil dengan melihat dan memperhatikan kemampuan para pelaksana sesuai bidangnya. Para eksekutor lapangan dipilih sesuai kemampuan yang menunjang dalam kebijakan larangan parkir ini dan telah di SK kan oleh Walikota Makassar. Sehingga dalam menjalankan tugas di lapangan, para personil eksekutor lapangan tidak mendapatkan kesulitan dan bisa melaksanakan tugasnya dengan baik.

Pemberian insentif adalah salah satu pendorong yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik. Namun faktor insentif tersebut bukan menjadi faktor utama penentu baik tidaknya kinerja seseorang. Pemberian insentif kepada anggota pelaksana lapangan larangan parkir di bahu jalan tidak begitu mempengaruhi kinerja mereka. Hal ini disebabkan karena telah ada gaji

tetap dari setiap anggota. Sehingga mereka yang terjun di lapangan langsung tidak mempengaruhi kinerja mereka karena ada atau tidaknya biaya intensif, mereka akan tetap mengerjakan tugasnya dikarenakan memang sudah ada gaji pokok yang mereka terima. Pengangkatan birokrat dan pemberian insentif merupakan indikator penting dalam faktor disposisi pada pelaksanaan kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

Hal lain yang mempengaruhi keberhasilan kebijakan larangan parkir di bahu jalan yaitu struktur birokrasi dimana terdapat dua indikator keberhasilan implementasi kebijakan yaitu: Pelaksanaan Standar *Operasional Prosedures* (SOPs) dan Fragmentasi. Pelaksanaan Standar *Operasional Prosedures* (SOPs): Dalam implementasi di lapangan larangan parkir di bahu jalan ini

dimulai dari Dinas Perhubungan turunnya di lapangan, jika terdapat kendaraan yang di parkir di bahu jalan, dan ketika pengendara turun dari kendaraannya, Dishub langsung bertindak dengan melakukan penggembokan. Tetapi jika pengendara masih diatas kendaraannya, Dishub hanya memberi teguran secara lisan. Setelah itu, Satlantas melakukan tilang bagi pelanggar. Selanjutnya, jika pelanggar selesai dengan tindakan hukum dan membayar denda tilang, pihak Dishub akan membuka kembali gembok tersebut. Dengan SOPs tersebut maka dapat dijadikan pedoman bagi pelaksana di lapangan dan juga tindakan hukumnya. Adanya SOPs ini membuat kebijakan ini menjadi jelas dan tidak membingungkan para eksekutor lapangan.

Jadwal yang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan ini yaitu dilaksanakan setiap hari membuktikan bahwa selama ini kebijakan ini masih berjalan. Banyaknya anggapan masyarakat yang jarang melihat aktivitas Dinas Perhubungan terjun di lapangan ternyata belum sepenuhnya benar.

Karena Dinas Perhubungan melakukan kegiatan ini setiap hari. Hanya dua jalan protokol saja yang ditindaki hukum (Jl. A.P Pettarani dan Jl. Ahamad Yani) dan tiga sisanya (Jl. Ratulangi, Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Sultan Alauddin) masih dalam tahap sosialisasi sambil menunggu perintah dari pemerintah Kota Makassar serta menunggu pemasangan rambu larangan parkir di ketiga jalan tersebut. Pelaksanaan SOPs berupa aturan yang telah ada sesuai dengan ketentuan yang berlaku maka akan menunjukkan tercapainya tujuan kebijakan yang telah ditetapkan. Pihak Satlantas bertugas untuk melakukan penindakan hukum kepada pelanggar larangan parkir dibahu jalan sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 dan dikenakan pasal 287 ayat 3 yang berbunyi: “Kemudikan ranmor langgar aturan gerakan tata cara berhenti dan parkir” dan dikenakan sanksi penjara satu bulan dan denda Rp.250.000.

Pelaksanaan penyebaran tanggungjawab aktivitas pelaksana lapangan di Dinas Perhubungan telah dilaksanakan dengan baik. Hal

ini dilihat dari penyebaran dan pelaksanaan tanggungjawab yang jelas atas kegiatan-kegiatan atau aktivitas pelaksana lapangan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing.

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis mengenai implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan dalam mengatasi kemacetan, maka kesimpulan pada penelitian ini adalah: faktor komunikasi sudah berjalan dengan cukup baik. Pihak Dinas Perhubungan dengan Satlantas beserta PD Parkir berkomunikasi dengan berbagi informasi serta melaksanakan tugas dan fungsi masing-masing mengenai pelaksanaan kebijakan tersebut.

Sumber daya yang menunjang keberhasilan implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan ini masih belum memadai. Dalam menjalankan kebijakan tersebut sikap profesionalisme dan kualitas perosnil yang dimiliki sudah baik. Seluruh SDM yang diberikan kewenangan, dapat memahami dengan baik, tetapi dalam hal fasilitas sarana dan

prasana kebijakan ini belum memadai sehingga menghambat para personil untuk melakukan tindakan di lapangan. Disposisi dimulai dari pengangkatan birokrat dan pemberian insentif dalam implementasi kebijakan larangan parkir di bahu jalan dalam mengatasi kemacetan sudah dilaksanakan dengan baik. Pemilihan personil didasarkan pada kemampuan *skill* dalam bidang yang telah sesuai; Pelaksanaan kebijakan larangan parkir di bahu jalan dalam mengatasi kemacetan dilaksanakan dengan berdasarkan faktor struktur birokrasi yaitu dilaksanakan sesuai standar *operasional prosedures* (SOPs) yang diterima dan fragmentasi (penyebaran tanggung jawab aktivitas personil).

#### DAFTAR PUSTAKA

- Erwan dan Dyah. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep Dan Aplikasinya Di Indonesia*. Jakarta: Gava Media.
- Patton. 2009. *Metode Evaluasi Kualitatif*, cetakan kedua. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Fariad dan Syamsu. 2012. *Studi Kebijakan Pemerintah*. Bandung: Refika Aditama.
- Usman, Nurdin. 2002. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Semarang: CV Obor Pustaka.
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Posolong, Harbani. 2011. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Peraturan Daerah No. 17 Tahun 2006 *tentang Pengelolaan Parkir Di Tepi Jalan*.
- Pemerintah Kota Makassar. Peraturan Walikota No. 64 Tahun 2011 *tentang Larangan Parkir disepanjang bahu Jalan di lima ruas jalan protokol sebagai kawasan bebas parkir Kota Makassar*