

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Permasalahan kesemerawutan yang terjadi di setiap kota di Indonesia dan Negara-negara lainnya dikarenakan kurangnya penataan kota yang konsisten oleh Pemerintah. Begitu juga yang terjadi di Kota Yogyakarta, terutama di kawasan Malioboro yang merupakan pusat keramaian di Kota pariwisata, budaya, kerajinan, dan pendidikan ini. Salah satu kunci yang menarik dari visi Kota Yogyakarta adalah ramah lingkungan. Hal ini menarik karena saat ini mulai terasa bahwa Kota Yogyakarta sudah tidak nyaman lagi untuk dihuni salah satunya dikarenakan kurang ramah lingkungan.

Kondisi ramah lingkungan direncanakan tercapai pada tahun 2005, meskipun demikian usaha pencapaian kondisi ini bukanlah pekerjaan satu-dua tahun program pembangunan, akan tetapi harus dilakukan berkesinambungan. Salah satu usaha yang dilakukan adalah dalam bentuk kerjasama partisipatif antara Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kota untuk menangani salah satu wilayah yang sangat penting perannya bagi Kota Yogyakarta yaitu Malioboro.

Masalah klasik Kota Yogyakarta yaitu pusat kota yang sekaligus merupakan pusat berbagai macam kegiatan seperti perdagangan, pariwisata, perkantoran, dan lain-lain. Hal ini membawa dampak pada bertumpuknya konsentrasi orang di pusat kota, hal yang otomatis bisa berarti bertumpuknya

kendaraan bermotor. Hal ini diperparah dengan kondisi angkutan umum yang kurang *reliable* (dapat diterima).

Kota Yogyakarta semakin lama semakin padat, meningkatnya jumlah kendaraan yang ada di Kota Yogyakarta perlu diimbangi dengan jumlah area parkir maupun ruas jalan yang ada. Kebutuhan area parkir yang sangat mendesak adalah area parkir di Malioboro dan sekitarnya, sebagai sentra wisata Kota Yogyakarta itu sendiri.

Bila kita melihat kenyataan di lapangan selama ini penyediaan lahan parkir adalah salah satu permasalahan utama di kawasan Malioboro dan merupakan salah satu hambatan terbesar dalam pengembangan kawasan. Parkir di kawasan Malioboro didominasi oleh sepeda motor dan mobil penumpang, sedangkan bus-bus wisata telah dialokasikan untuk parkir di luar kawasan Malioboro.

Ruang parkir mobil di sepanjang jalan Malioboro (termasuk kantong-kantong parkir di beberapa mall, taman parkir Abu Bakar Ali dan Pasar Beringharjo) hanya dapat menampung sekitar 1000 mobil penumpang saja.

Seperti hasil survei yang dilakukan oleh Pusat Studi Statistik Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM sebagai konsultan pendamping dalam rangka menjalankan MoU (*Memorandum of Understanding*) antara Pemprov DIY, Pemkot Yogyakarta dan *Institute for Transportation Development and Policy (ITDP)*, New York, USA, yang dilakukan dalam dua tahap yaitu survei *traffic counting* (perhitungan arus lalu lintas) selama 12 jam (09.00-21.00) untuk melihat fluktuasi pergerakan kendaraan di kawasan Malioboro. Survei kedua adalah survei

lintas yang ada dalam jaringan jalan di kawasan Malioboro. Beberapa kesimpulan dari survei lalu lintas adalah sebagai berikut:¹

- a. Jam puncak pergerakan kendaraan adalah jam 12.00-13.00 pada siang hari.
- b. Beberapa ruas dengan beban lalu lintas yang tinggi adalah Ruas Jalan Malioboro, Jalan Mataram dan ruas Jalan Abu Bakar Ali. Sebagian besar pemakai adalah pengguna sepeda motor dan mobil.
- c. Akibat dari beban yang besar itu maka ada tiga simpang utama yang mengalami pembebanan secara luar biasa yaitu simpang Jln.Malioboro-Abu Bakar Ali, simpang Jln.Abu Bakar Ali-Jln.Mataram dan simpang Jln.Mataram-Suryatmajan.

Table 1.1
Hasil Survei Lalu Lintas di Kawasan Malioboro
2003

Ruas Jalan	LER (Kendaraan)			
	Non Motorized Vehicle	Motor Cicle	Light Vehicle	Heavy Vehicle
Jln.Malioboro (Sarkem-Sosrowijayan)	7.536	65.887	21.695	1.077
Jln.Malioboro (Sosrowijayan-Perwakilan)	6.627	58.300	18.725	1.008
Jln.Malioboro (Perwakilan-Dagen)	5.354	51.013	16.166	997
Jln.Malioboro (Dagen-Pajeksan)	4.159	47.681	14.832	996
Jln.Mataram (ABA-Perwakilan)	2.463	54.869	15.737	1.610
Jlan.Mataram (Perwakilan-Mas Suharto)	1.805	52.976	11.411	1.328
Jln.Mataram (Mas Suharto-Juminahan)	3.914	72.443	14.867	1.887
Jln.Abu Bakar Ali	2.035	45.678	14.641	900

Sumber: Studi Lalu Lintas, Pustral UGM, 2003.

¹ *Livingable Community Initiatives: Pengembangan Kawasan Abu Bakar Ali. Laporan Ringkas.*

Sehubungan dengan rencana Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kota Yogyakarta yang ingin menjadikan kawasan Malioboro sebagai kawasan *pedestrian* atau pejalan kaki, maka konsekuensi yang akan dilakukan adalah dengan mengalokasikan PKL yang ada di sepanjang jalan Malioboro.

Selain menjadikannya sebagai kawasan *pedestrian*, dalam revitalisasi Malioboro pihak Pemerintah Propinsi DIY dan Pemerintah Kota Yogyakarta akan mengembalikan nuansa Malioboro sebagai kawasan berkarakter khas Yogyakarta seperti tahun 1960-an. Oleh karena itu, pihaknya akan menata keberadaan PKL dan menempatkannya dalam satu kompleks.

Pembangunan fasilitas yang mendukung pelaksanaan *pedestrian* Malioboro yaitu dengan dibangunnya lahan parkir di mana rencana itu akan dibuat di bawah alun-alun utara Kraton Yogyakarta. Jika, rencana itu terlaksana maka kesemrawutan lalu lintas di sekitar Malioboro dan alun-alun utara dapat teratasi.

Untuk mewujudkan Malioboro sebagai kawasan wisata belanja, harus ditunjang dengan area parkir yang memadai dan mudah diakses serta dekat dengan tujuan. Dilihat dari kondisi lahan yang ada, alun-alun utara merupakan alternatif yang paling sesuai, karena lahan di atas alun-alun merupakan lahan terbuka dan tidak ada bangunannya. Jangan dibayangkan, kalau alun-alun 'digerowongi' lantas bangunan di sekitarnya jadi terkena imbas misalnya ikut roboh. Karena itu pembuatan bangunan bawah tanah juga memakai teknologi tinggi.

Ide pembangunan parkir yang diajukan oleh Hery Zudianto selaku

Yogyakarta, juga mengenai filosofinya. Dan MoU rencana pembangunan taman parkir bawah tanah ini telah ditandatangani antara Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kota Yogyakarta.

Ternyata, rencana ini bisa ditangkap oleh investor dan bersedia melakukan studi berbagai sisi, diantaranya dari sisi teknologi, anggaran dan sosial. Selanjutnya akan didiskusikan, apakah layak atau tidak layak karena untuk studi dan pembangunannya perlu biaya besar sampai ratusan milyar.

Masalah persetujuan dewan mengenai pembangunan area parkir ini baru akan dilakukan setelah ada hasil studi kelayakan, kemudian dibuat rencana untuk menindaklanjuti termasuk pengajuan ke dewan. Jadi, pembangunan area parkir ini ada tahapan-tahapan yang harus dilalui.

Menurut Sekretaris Komisi D DPRD DIY Tri Hardjono ST.MT, mengatakan secara teknis rencana revitalisasi kawasan Malioboro termasuk pembangunan tempat parkir dan pusat pembelanjaan di bawah alun-alun utara tidak akan mengalami banyak masalah. Di zaman yang sudah modern, sangat memungkinkan membuat terowongan bawah tanah tanpa harus mempengaruhi bagian atasnya.

Tanpa adanya penyediaan suatu tempat parkir yang dapat menampung dalam jumlah yang banyak, maka permasalahan parkir di Malioboro tidak dapat diatasi. Oleh karena itu, parkir bawah tanah memang merupakan salah satu alternatif yang diharapkan dapat mengatasi parkir di Malioboro.

Kebutuhan tempat parkir memang sangat mendesak di tengah-tengah Kota

cepat diatasi maka akan banyak wisatawan luar Yogyakarta yang ingin menikmati suasana Malioboro dan Kraton secara dekat dapat menjadi malas. Lama kelamaan hal ini akan mengurangi minat orang untuk pergi ke sana, karena sulit menemukan tempat parkir yang dekat dan nyaman. Maka pemikiran untuk membuat tempat parkir yang representatif di alun-alun utara kira-kira menunjukkan keinginan yang besar untuk mengatasi kesulitan tersebut. Adanya tempat parkir yang luas dan dekat dengan tempat tujuan wisata itu jelas akan dapat meningkatkan wisatawan datang ke Yogyakarta baik domestik maupun luar negeri.

Dengan adanya kabar bahwa alun-alun utara akan dijadikan area parkir bawah tanah, maka muncul berbagai pro dan kontra baik itu yang berasal dari kerabat Kraton maupun dari masyarakat luas.

Alasan-alasan yang dapat memperkuat rencana pembangunan tempat parkir di bawah alun-alun utara, yaitu:²

- a. Alun-alun dipandang sebagai tempat yang sangat mungkin untuk dijadikan tempat parkir karena sangat dekat dengan keramaian Malioboro dan juga dengan pusat budaya Yogyakarta yaitu Keraton.
- b. Malioboro dapat dibebaskan dari tempat parkir sehingga akan lebih kelihatan bersih, sedikit lenggang dan enak untuk mereka yang mau berjalan-jalan.
- c. Tidak akan merusak apapun yang ada di atasnya. Pembangunan di bawah jelas

- d. Pembangunan sudah mendapatkan lampu hijau dari Sri Sultan, sebagai pihak yang mempunyai otoritas dan memiliki tanah itu.
- e. Pembangunan ini akan menjadi proyek besar yang dapat memberikan pekerjaan kepada banyak orang yang ikut mengerjakannya untuk sementara waktu. Jadi, dapat ikut mengurangi pengangguran bagi banyak orang.

Dari alasan-alasan di atas nampak bahwa proyek ini bila jadi akan memberikan banyak manfaat bagi banyak orang. Manfaat-manfaat itu antara lain: memberikan tempat parkir yang luas untuk pengunjung yang mau ke Keraton dan Malioboro, mengurangi keramaian jalan-jalan sekitarnya karena tidak untuk tempat parkir, memberikan lapangan kerja, dan menjadikan alun-alun lebih bersih dan tertata.

Akan tetapi terdapat pula beberapa alasan yang tidak menyetujui dengan adanya proyek pembangunan taman parkir bawah tanah di alun-alun utara Keraton Yogyakarta. Alasan-alasan itu diantaranya:³

- a. Dikhawatirkan Keraton Yogyakarta akan kehilangan rohnya.
- b. Diragukan akan kualitas bangunan itu sendiri, apakah sungguh andal dan baik.
- c. Mereka merasa barangkali ada suatu harta karun atau harta peninggalan sejarah seperti candi di bawah alun-alun.
- d. Dikhawatirkan kalau pengelolaan tempat parkir itu nanti tidak baik akibatnya

Menanggapi isu alun-alun utara akan dijadikan area parkir bawah tanah GBPH Yudhaningrat menyatakan kekhawatirannya, kalau sampai nanti ada paku bumi yang harus ditancapkan akan membuat '*gonjang-ganjing*' pagelaran Keraton. Rencana itu terkait dengan betapa sulitnya Pemerintah mendapatkan sumber dana.

Dari beberapa alasan keberatan di atas nampak bahwa rencana pembangunan tempat parkir itu perlu diuji dan dianalisis lebih menyeluruh. Nampak juga bahwa masyarakat belum sangat jelas sebenarnya apa dan bagaimana bangunan itu nanti wujudnya sehingga mempunyai gambaran yang simpang siur. Oleh karena itu, perlu diperhatikan beberapa hal antara lain:⁴

- a. Gambaran global pengembangan sekitar Keraton dan Malioboro perlu disosialisasikan atau dipublikasikan, sehingga masyarakat dapat mengerti dan tidak banyak salah tafsir yang menimbulkan diskusi yang tidak perlu.
- b. Dapat dibuat gambar umum tentang rencana pembanguann sendiri, berapa luasnya, berapa dalamnya, dan gambar-gambar arsitek bangunan yang dapat menjelaskan kepada masyarakat luas.
- c. Perlu studi kelayakan tentang untung rugi, pengelolaan, dan lingkungan sekitar. Dan perlu dipikirkan secara masak kualitas bangunan dan juga

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka dapat diambil inti dari permasalahan yang berkaitan dengan judul, yaitu:

“Bagaimanakah proses formulasi kebijakan rencana tata ruang wilayah Yogyakarta mengenai rencana pembangunan taman parkir bawah tanah di Alun-alun Utara Keraton Yogyakarta?”

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui bagaimana proses formulasi kebijakan rencana umum tata ruang kota Yogyakarta mengenai rencana pembangunan taman parkir bawah tanah di Alun-alun Utara Keraton Yogyakarta, permasalahan yang terjadi dan bagaimana cara mengatasi masalah tersebut.

2. Manfaat Penelitian

Dari segi keilmuan diharapkan memperkaya literatur yang mengkaji masalah kebijakan, yaitu khususnya kebijakan yang berhubungan dengan kepentingan masyarakat banyak (*public*) dan permasalahan tata ruang kota dan parkir.

Sedangkan secara praktis dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Yogyakarta mengenai kebijakan rencana umum tata ruang kota Yogyakarta mengenai rencana pembangunan kawasan parkir bawah tanah apakah sudah sesuai dengan tujuan dan harapan yang telah ditetapkan

D. KERANGKA DASAR TEORI

Kerangka dasar teori adalah teori-teori yang dipergunakan di dalam melakukan penelitian sehingga kegiatan ini menjadi jelas, sistematis, dan ilmiah. Dengan berpedoman pada kerangka dasar teori maka seorang peneliti bisa lebih memahami, menganalisa serta memecahkan suatu masalah menjadi lebih terfokus. Adapun definisinya sebagai berikut:

Menurut Masri Singarimbun dan Sofyan Effendi,

*“Teori adalah serangkaian asumsi, konsep definisi, dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antara konsep”.*⁵

Sedangkan menurut Koentjoroningrat,

*“Teori merupakan pernyataan mengenai sebab akibat atau mengenai adanya suatu hubungan positif antara gejala-gejala yang diteliti disatu atau beberapa faktor tertentu dalam masyarakat”.*⁶

Berbeda dengan pendapat dari Sarlito Wirawan Sarwono, yang mengatakan bahwa:

*“Teori merupakan serangkaian hipotesa atau proposisi yang saling berhubungan tentang suatu gejala atau fenomena atau sejumlah gejala”.*⁷

Dari ketiga definisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa teori merupakan sarana pokok yang menyatakan hubungan sistematis antara fenomena sosial maupun alami yang hendak diteliti, sedangkan teori-teori yang digunakan tersebut sebagai dasar atau pijakan dalam penelitian untuk penulis lakukan.

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti dapat mengambil teori-teori dalam judul “Analisa Proses Formulasi Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah

⁵ Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi. *Metode Penelitian Sosial*. LP3ES. Jakarta. 1997. Hal.9.

⁶ Koentjoroningrat *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. PT. Gramedia. Jakarta. 1997. Hal.9.

Yogyakarta mengenai Rencana Pembangunan Taman Parkir Bawah Tanah Alun-alun Utara Keraton Yogyakarta.” Maka terlebih dahulu kita jelaskan mengenai.:

I. Manajemen Perkotaan

Menurut Kenneth J. Davey, yang disadur oleh Achmad Nurmandi pengertian manajemen perkotaan adalah sebagai berikut:

“the policies, plans, program, and practices that seek to ensure that population growth is matched by acces to basic infrastructure, shelter, and employment. While such acces will depend as much, if not more, on private initiatives and enterprise, these are critically affected by public sector policies and functions that only government can perform”.

Manajemen perkotaan adalah kebijakan, rencana program, dan praktek untuk mengusahakan keseimbangan antara pertumbuhan penduduk dengan akses terhadap infrastruktur dasar, perumahan dan lapangan kerja. Akses ini lebih banyak tergantung kepada inisiatif swasta dan perusahaan swasta, yang pihak ini dipengaruhi oleh kebijakan dan fungsi publik ini hanya dapat dilakukan oleh pemerintah.

Dalam pemahaman yang lebih luas Richard E. Stren menyatakan bahwa manajemen perkotaan mencakup paling tidak empat elemen, yaitu:

- i. Proyek pembangunan perkotaan dalam konteks wilayah kota dan pertimbangan kelembagaan.
- ii. Memusatkan perhatian kepada sumber daya keuangan lokal untuk memperkuat desentralisasi.
- iii. Memusatkan perhatian kepada berbagai alternatif untuk mengorganisir dan

- iv. Perhatian untuk mencari dan mempromosikan partisipasi masyarakat dalam pelayanan dan infrastruktur kota.⁸

Adalah jelas bahwa manajemen perkotaan yang secara implisit dari pengertian di atas dilakukan oleh banyak aktor pemerintah, perusahaan swasta, lembaga swadaya masyarakat, tokoh informal, organisasi parastatal dan lain sebagainya mencakup dimensi yang luas. Pemerintah dalam hal ini, terutama pemerintah kota atau pemerintah di daerah perkotaan, memainkan peran sentral dan berfungsi sebagai fasilitator. Kebijakan, rencana, program, dan praktek dalam kerangka pengelolaan daerah perkotaan ditujukan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang tumbuh secara cepat, yaitu kebutuhan akan pelayanan publik, infrastruktur dasar, lapangan kerja dan perumahan.

II. Rencana Tata Ruang Wilayah

Rencana tata ruang disusun dengan perspektif menuju keadaan pada masa depan yang diharapkan, dengan bertitik tolak dari data, informasi, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta memperhatikan keanekaragaman wawasan kegiatan tiap sektor.

Rencana tata ruang dibedakan atas tiga bagian yaitu sebagai berikut:

- a. Rencana Tata Ruang wilayah Nasional, berjangka waktu 25 tahun dan dengan peninjauan dan penyempurnaan setiap 5 tahun.
- b. Rencana Tata Ruang wilayah Propinsi, berjangka waktu 15 tahun dan dengan peninjauan dan penyempurnaan setiap 5 tahun.

- c. Rencana Tata Ruang wilayah Kabupaten/Kotamadya, berjangka waktu 10 tahun dan dengan peninjauan dan penyempurnaan setiap 5 tahun.

Adapun definisi dari tata ruang menurut beberapa ilmuan, yaitu sebagai berikut:

Menurut Wetzeling 1978;

"Tata ruang merupakan jabaran dari suatu produk perencanaan fisik".

Menurut Voley 1964;

"Konsep tata ruang tidak hanya menyangkut suatu wawasan yang disebut sebagai wawasan spasial, tetapi menyangkut pula aspek-aspek nonspasial dan aspial".

Menurut Wheaton 1974;

"Tata ruang adalah struktur fisik yang sangat ditentukan dan dipengaruhi pula oleh faktor-faktor non fisik seperti organisasi fungsional dan nilai kehidupan komunitas".

Tata ruang merupakan lingkungan fisik dalam suatu wilayah yang mempunyai hubungan fungsional antara berbagai unsur pembentuk ruang yang meliputi sumber daya alam, sumber daya buatan, dan manusia beserta kegiatannya yang meliputi kegiatan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan Negara.

Menurut UU RI No. 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang yang dimaksud dengan:

- a. Ruang adalah wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidup.
- b. Tata Ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik dilaksanakan maupun tidak

- c. Penataan Ruang adalah proses penataan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.
- d. Rencana Tata Ruang adalah hasil perencanaan tata ruang.
- e. Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif ruang.
- f. Kawasan adalah wilayah dengan fungsi utama hutan lindung atau budi daya.
- g. Kawasan lindung adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan.
- h. Kawasan budi daya adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan.
- i. Kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat pemukiman perkotaan, pemusatan, dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.

Selanjutnya menurut peraturan daerah kota Yogyakarta No. 6 Tahun 1994 tentang RUTRK Yogyakarta berbunyi:

“Rencana umum tata ruang kota adalah strategi pengembangan ruang wilayah yang berisi pokok-pokok kebijaksanaan dan penetapan peraturan”.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota/Rencana Umum Tata Ruang Kawasan

Ruang, merupakan rencana umum tata ruang sebagai penjabaran dari Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi atau Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Metropolitan ke dalam strategi pelaksanaan pemanfaatan ruang wilayah Kota/Kawasan Perkotaan. Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan adalah kebijaksanaan yang menetapkan lokasi dari kawasan yang harus dilindungi dan dibudidayakan serta wilayah yang akan diprioritaskan pengembangannya dalam jangka waktu perencanaan.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan merupakan rencana pemanfaatan ruang Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan yang disusun untuk menjaga keserasian pembangunan antar sektor dalam rangka penyusunan dan pengendalian program-program pembangunan perkotaan dalam jangka panjang. Rencana Umum Tata Ruang Kawasan Perkotaan merupakan bagian dari Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten.

Dengan demikian yang dimaksud dengan rencana tata ruang wilayah adalah kebijakan khususnya yang berbentuk perencanaan yang memanfaatkan ruang wilayah dalam hal ini adalah kawasan perkotaan.

Produk suatu rencana tata ruang wilayah adalah terpadunya pemanfaatan sumber daya guna mencapai pembangunan diantaranya peningkatan pendapatan, perluasan kesempatan tenaga kerja, pelestarian sumber daya alam, disamping

III. Formulasi Kebijakan

a) Pengertian Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan berasal dari kata *Formulation* yang berarti perumusan, merupakan suatu tahapan di mana proses pembuatan kebijakan dilakukan. Formulasi kebijakan yang berupa pembangunan dan sintesis alternatif-alternatif pemecahan masalah, pada dasarnya merupakan aktivitas konseptual dan teoritis.

Untuk menjelaskan makna yang terkandung dalam konsep perumusan kebijakan, maka kita perlu mengemukakan beberapa pendapat yang dinilai dapat membantu untuk memperoleh kejelasan yang dimaksud. Definisi yang dikemukakan oleh beberapa ahli antara lain sebagai berikut:

a. William N Dunn, menyatakan bahwa formulasi kebijakan adalah:

"Para pejabat merumuskan alternatif kebijakan untuk mengatasi masalah. Alternatif kebijakan melihat perlunya membuat pemerintah eksekutif, keputusan peradilan, dan tindakan legislatif".⁹

b. Yehezkel Dror telah menjelaskan secara rinci makna dari perumusan kebijakan pemerintah, dengan mengatakan bahwa pembuatan kebijakan pemerintah itu adalah:

"Suatu proses yang amat kompleks dan dinamis yang terdiri dari berbagai unsur yang satu sama lain kontribusinya berbeda-beda terhadap perumusan kebijakan pemerintah tersebut. Perumusan kebijakan pemerintah memutuskan pedoman-pedoman yang umum untuk melakukan tindakan yang diarahkan pada masa depan, terutama bagi lembaga-lembaga pemerintah. Pedoman-pedoman umum tersebut secara formal dimaksudkan untuk mencapai apa yang terkatub dalam istilah kepentingan umum dengan cara yang sebaik mungkin".¹⁰

Dengan demikian, kebijakan elit mencerminkan pandangan, sikap, dan nilai-nilai yang dianut oleh golongan elit. Para aparatur pemerintah dalam kaitan ini hanyalah sekedar perpanjangan tangan dan pelaksana kebijakan yang telah ditetapkan oleh golongan elit.

4. Model Rasional

Model ini mengedepankan gagasan bahwa kebijakan publik sebagai *maximum social gain* yang berarti pemerintah sebagai pembuat kebijakan harus memilih kebijakan yang memberikan manfaat optimum bagi masyarakat.

Model ini mengatakan bahwa proses formulasi kebijakan haruslah di dasarkan pada keputusan yang sudah diperhitungkan rasionalitasnya. Rasionalitas yang diambil adalah perbandingan antara pengorbanan dan hasil yang dicapai.

5. Model Inkremental

Model ini melihat bahwa kebijakan publik merupakan variasi ataupun kelanjutan dari kebijakan di masa lalu. Kebijakan inkrementalis berusaha mempertahankan komitmen kebijakan di masa lalu untuk mempertahankan kinerja yang telah dicapai. Model ini tidak saja terjadi karena keterbatasan sumber daya, melainkan juga karena keberhasilan di masa lalu yang menciptakan rasa puas diri yang berkepanjangan (*complacent*).

Lindblom berpendapat bahwa para pembuat kebijakan tidak akan melakukan peninjauan tahunan secara teratur terhadap seluruh kebijakan yang

Perumusan masalah dapat memberikan masukan-masukan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari definisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda.

Perumusan masalah dapat memberikan asumsi-asumsi, mendiagnosa masalah-masalah, penyebab-penyebab yang timbul; menetapkan tujuan-tujuan yang memadukan pandangan-pandangan yang bertentangan dan perancangan pokok-pokok kebijakan baru.

Tahapan proses formulasi dalam sebuah kebijakan yaitu sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi alternatif

Problema-problema umum yang telah dengan jelas dirumuskan dan pembuat kebijaksanaan telah sepakat untuk memasukkannya ke dalam agenda pemerintah, berarti telah siap untuk dibuatkan usulan kebijaksanaan untuk memecahkan masalah tadi.

2. Mendefinisikan dan merumuskan alternatif

Kegiatan mendefinisikan dan merumuskan alternatif ini bertujuan agar masing-masing alternatif yang telah dikumpulkan oleh pembuat kebijaksanaan itu nampak dengan jelas pengertiannya. Semakin jelas alternatif itu diheri pengertian (didefinisikan) maka akan semakin mudah pembuat kebijaksanaan menilai dan mempertimbangkan aspek positif dan negatif dari masing-masing alternatif tersebut. Sebaliknya alternatif yang tidak dapat dipakai secara baik

3. Menilai alternatif

Menilai alternatif adalah kegiatan pemberian bobot (harga) pada setiap alternatif, sehingga nampak jelas bahwa setiap alternatif mempunyai bobot kebaikan dan kekurangannya masing-masing. Dengan mengetahui bobot positif dan negatif masing-masing alternatif itu membuat pembuat keputusan akan mengambil sikap untuk menentukan alternatif mana yang lebih baik memungkinkan untuk dilaksanakan atau dipakai.

Alternatif yang memiliki bobot positif yang lebih besar dibandingkan dengan bobot negatifnya, maka apabila dipakai sebagai alternatif kebijaksanaan akan memberikan dampak atau akibat yang positif pula.

4. Memilih alternatif yang memuaskan

Proses pemilihan alternatif yang "memuaskan" atau "yang paling memungkinkan untuk dilaksanakan" barulah dapat dilakukan setelah pembuat kebijaksanaan berhasil dalam melakukan penilaian terhadap alternatif-alternatif kebijaksanaan.

Proses pemilihan alternatif yang memuaskan bukanlah semata-mata bersifat rasional, tetapi juga emosional. Ini mempunyai arti bahwa pembuat kebijaksanaan akan menilai alternatif-alternatif kebijaksanaan sebatas kemampuan rasionya dengan mengatisipasikan dampak positif dan negatifnya dan ia membuat pilihan alternatif tersebut bukan hanya untuk kepentingan pihak-pihak yang akan memperoleh pengaruh, akibat, dan konsekuensi dari

b) Model-model Formulasi Kebijakan

Menurut Thomas R. Dye, model pada hakekatnya adalah suatu upaya menyederhanakan atau mengejawantahkan kenyataan politik. Ia membagi perumusan kebijakan pemerintah menjadi enam buah, yaitu : *Model Kelembagaan, Model Kelompok, Model Elit, Model Rasional, Model Inkremental, dan Model Sistem.*¹¹

1. Model Kelembagaan

Formulasi kebijakan model ini secara sederhana bermakna bahwa tugas membuat kebijakan publik adalah tugas pemerintah. Model ini mendasarkan kepada fungsi-fungsi kelembagaan dari pemerintah, di setiap sektor dan tingkat, di dalam formulasi kebijakan.

Disebutkan Dye, ada tiga hal yang membenarkan pendekatan ini, yaitu bahwa pemerintah memang *sah* membuat kebijakan publik, fungsi tersebut bersifat universal, dan memang pemerintah memonopoli fungsi pemaksaan (koersi) dalam kehidupan bersama.

Model kelembagaan sebenarnya merupakan derivasi atau turunan dari ilmu politik tradisional yang lebih menekankan struktur daripada proses atau perilaku politik. Prosesnya mengandaikan bahwa tugas formulasi kebijakan adalah tugas lembaga-lembaga pemerintah yang dilakukan secara otonom tanpa berinteraksi dengan lingkungannya. Kelemahan dari pendekatan ini adalah terabaikannya masalah-masalah lingkungan di mana kebijakan itu diterapkan.

2. Model Kelompok

Model kelompok ini beranggapan bahwa kebijakan pemerintah kapan dan dimanapun juga pada dasarnya mencerminkan keseimbangan yang tercapai dalam perjuangan/pertarungan antar kelompok. Keseimbangan yang tercapai itu pada umumnya dipengaruhi pengaruh-pengaruh yang dimiliki kelompok-kelompok kepentingan tersebut.

Perubahan-perubahan yang terjadi dalam pengaruh kelompok kepentingan tertentu akan menyebabkan berubahnya kebijakan pemerintah. Dalam hal ini kebijakan pemerintah akan bergerak ke arah yang dikehendaki oleh kelompok tertentu yang memenangkan pengaruh, sebaliknya akan menjauh dari keinginan-keinginan kelompok yang kehilangan pengaruh.

3. Model Elit

Kebijakan pemerintah dilihat dari sudut teori elit selalu dianggap sebagai cerminan dari preferensi/kehendak dan nilai-nilai yang dianut oleh elit yang berkuasa. Menurut teori elit, pernyataan bahwa kebijakan pemerintah mencerminkan tuntutan-tuntutan/kehendak rakyat, lebih menggambarkan mitos belaka daripada kenyataan yang sebenarnya.

Teori elit juga berpendapat bahwa rakyat itu pada hakikatnya merupakan pihak yang apatis dan buta informasi mengenai kebijakan pemerintah, sehingga dengan demikian elitlah yang sebenarnya mempengaruhi pendapat umum yang menyangkut masalah-masalah kebijakan,

mengidentifikasi tujuan-tujuan masyarakat secara keseluruhan, meneliti manfaat dan biaya dari tiap alternatif kebijakan dan membuat urutan-urutan prioritas dari tiap alternatif kebijakan serta melihat rasio antara manfaat dan biayanya. Tetapi justru yang sebaliknya yang terjadi, terutama karena hambatan-hambatan baik dari segi waktu, kecakapan, dan mengidentifikasi semua alternatif kebijakan berikut semua akibat-akibatnya.¹³

6. Model Sistem

Dalam pendekatan ini dikenal tiga komponen: input, proses, dan output. Salah satu kelemahan dari pendekatan ini adalah terpusatnya perhatian pada tindakan-tindakan yang dilakukan pemerintah, dan pada akhirnya kita kehilangan perhatian pada apa yang tidak pernah dilakukan pemerintah.

Jadi, formulasi kebijakan publik dengan model sistem mengandaikan bahwa kebijakan merupakan hasil atau *output* dari sistem (politik). Proses formulasi kebijakan publik berada di dalam sistem politik dengan mengandaikan kepada masukan (*input*) yang terdiri dari dua hal yaitu tuntutan dan dukungan.

c) Proses Pengambilan Keputusan

Membuat keputusan berarti memilih salah satu alternatif terbaik diantara sekian banyak alternatif. Keputusan dibuat oleh hampir semua orang baik

Setiap keputusan akan mempunyai dampak/pengaruh dan semakin tinggi kedudukan seseorang maka akan semakin luas pula dampak yang ditimbulkan. Pada umumnya suatu keputusan dibuat dalam rangka untuk memecahkan permasalahan atau persoalan (*problem solving*), setiap keputusan yang dibuat pasti ada yang akan dicapai.

Inti dari pengambilan keputusan ialah terletak dalam perumusan berbagai alternatif tindakan sesuai dengan yang sedang dalam perhatian dan dalam pemilihan alternatif yang tepat setelah suatu evaluasi (penilaian) mengenai efektivitas dalam mencapai tujuan yang dikehendaki pengambilan keputusan.

Pada dasarnya dalam pengambilan keputusan terdapat empat kategori, yaitu sebagai berikut:¹⁴

1. Keputusan dalam keadaan ada kepastian (*certainty*)

Apabila semua informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan lengkap, maka keputusan dikatakan dalam keadaan atau situasi ada kepastian. Dengan perkataan lain dalam keadaan ada kepastian, kita dapat meramalkan secara tepat atau eksak hasil dari setiap tindakan (*action*).

2. Keputusan dalam keadaan ada resiko (*risk*)

Suatu resiko terjadi kalau hasil pengambilan keputusan walaupun tidak dapat diketahui nilai kemungkinan (*probabilitasnya*).

3. Keputusan dalam keadaan ketidakpastian (*uncertainty*)

Ketidakpastian akan kita hadapi sebagai pengambilan keputusan kalau hasil keputusan sama sekali tidak tahu karena hal yang akan diputuskan belum pernah terjadi sebelumnya.

4. Keputusan dalam keadaan ada konflik (*conflict*)

Situasi konflik terjadi kalau kepentingan dua pengambil keputusan atau lebih saling bertentangan (ada konflik) dalam situasi kompetitif. Pengambil keputusan bisa juga berarti pemain (*player*) dalam suatu permainan (*game*).

Keadaan keputusan yang bagaimanapun kompleksnya pada dasarnya merupakan suatu kumpulan alternatif tindakan yang akan diikuti oleh kumpulan kejadian yang tidak pasti yang melingkupi setiap keputusan/tindakan yang dipilih.

Di dalam proses pengambilan keputusan terdapat bagian penting yang harus diperhatikan, yaitu sebagai berikut:

a. Input (Masukan)

Dalam model-model tradisional input-input berasal dari lingkungan, kelompok dengan cara tertentu dan berdampak terhadap sistem politik. Dalam semua lingkungan didefinisikan secara luas dalam istilah-istilah sosial ekonomi, fisik dan politik.¹⁵

b. Proses Politik (Formulasi Kebijakan)

Dalam proses ini terjadi pengolahan masalah-masalah yang telah terkumpul dari kelompok kepentingan yang secara terbuka mempengaruhi,

¹⁵ Jenkins Bill dalam Michael Hill. *The Policy Process*. Harvester Wheatsheaf. New York. 1993

mengemukakan pendapat kepada pembuat keputusan berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi. Pemerintahan dalam hal ini eksekutif dan legislatif memproses kebijakan yang nantinya akan membuahkan kebijakan.

c. Output (Hasil Kebijakan)

Terlalu sering kebijakan dipandang sebagai respon terhadap tekanan (*pressure*), namun mengapa terkadang tidak ada tekanan.¹⁶ Kebijakan pemerintah akan mendapatkan tekanan dari lingkungan apabila tidak memenuhi keinginan dari masyarakat atau lingkungan itu sendiri. Dan tidak akan mendapatkan tekanan apabila telah sesuai dengan keinginan lingkungan tersebut. Analisa kebijakan sangat diperlukan untuk memahami apakah sudah memenuhi tuntutan masyarakat dan apabila sudah diterima akan segera dilaksanakan.

d. Analisa Kebijakan

Dengan demikian analisa kebijakan perlu menelaah lebih detail hakekat sistem politik dan hubungan antara variabel-variabel seperti proses pengambilan keputusan atau *outcome*.¹⁷ Tujuan dari analisis-analisis kebijakan tersebut untuk mengetahui apakah kebijakan tersebut dapat berjalan sesuai dengan yang diharapkan dan apabila tidak ada kesesuaian maka sesegera mungkin akan diadakan perubahan-perubahan ataupun revisi-revisi.

a. Pure Rationality Model

Model ini memusatkan perhatiannya pada pengembangan suatu pola pembuatan keputusan yang ideal secara universal, di mana keputusan-keputusan tersebut harus dibuat setepat-tepatnya.

b. Economically Rational Model

Model ini sama dengan model yang pertama tetapi lebih ditekankan pada pembuatan keputusan yang paling ekonomis dan paling efisien.

c. Sequential-Decision Model

Model ini memusatkan perhatiannya pada pembuatan eksperimen dalam rangka menentukan berbagai macam alternatif sehingga dapat dibuat suatu kebijaksanaan yang paling efektif.

d. Incremental Model

Model ini berasal dari teorinya Charles E. Lindblom yang terkenal dengan sebutan "*muddling through*" menjelaskan bagaimana kebijaksanaan itu dibuat. Kebijaksanaan dibuat atas dasar "perubahan yang sedikit" dari kebijaksanaan-kebijaksanaan yang telah ada sebelumnya. Jadi kebijaksanaan-kebijaksanaan yang lama dipakai sebagai dasar/pedoman untuk membuat kebijaksanaan yang baru.

e. Satisfying Model

Model ini didasarkan atas teori "*satisficing*" dari Herbert A. Simon. Pendekatannya dipusatkan pada proses pemilihan alternatif kebijaksanaan pertama yang paling memuaskan dengan tanpa bersusah-payah memilih

f. **Extra-Rational Model**

Model ini didasarkan atas proses pembuatan keputusan yang sangat rasional untuk menciptakan metode pembuatan kebijaksanaan yang paling optimal.

g. **Optimal Model**

Ini merupakan suatu model yang integratif (gabungan) yang memusatkan perhatiannya pada peridentifikasi nilai-nilai kegunaan praktis daripada kebijaksanaan dan masalah-masalahnya. Semuanya itu ditujukan untuk mengatasi masalah-masalah dengan memperhatikan alokasi sumber-sumber penentuan tujuan yang hendak dicapai, pemilihan alternatif-alternatif program, peramalan hasil-hasil dan pengevaluasian alternatif-alternatif terbaik.

IV. Formulasi Rencana Pembangunan Taman Parkir Bawah Tanah

Menurut Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 17 Tahun 2002 tentang

Penyelenggaraan Perparkiran, yang dimaksud dengan parkir adalah:

"Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara".¹⁸

Sedangkan yang dimaksud dengan tempat parkir yaitu sebagai berikut:

"Tempat parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan di lokasi yang ditentukan, yaitu di tepi jalan umum atau badan jalan dan fasilitas parkir untuk umum atau tempat parkir di luar badan jalan yang meliputi tempat khusus parkir, tempat parkir tidak tetap, tempat penitipan kendaraan, dan garasi kendaraan yang memungut biaya tertentu".¹⁹

Kota Yogyakarta semakin lama semakin padat, meningkatnya jumlah kendaraan yang ada di Kota Yogyakarta perlu diimbangi dengan jumlah area parkir maupun arus jalan yang ada. Kebutuhan area parkir yang sangat mendesak adalah area parkir di Malioboro dan sekitarnya, sebagai sentra wisata Kota Yogyakarta.

Malioboro bukan hanya milik warga Yogyakarta, tetapi sudah menjadi milik bangsa Indonesia. Oleh karena itu, apabila kita berkunjung ke Malioboro pasti kita menginginkan area parkir yang nyaman, aman, dekat, dan bersih. Seperti yang kita ketahui, Malioboro sekarang ini identik dengan macet, ruwet dan semrawut, PKL dan sebagainya.

Penyediaan area parkir di kawasan Malioboro dan sekitarnya merupakan salah satu masalah yang perlu diatasi oleh Pemerintah. Hal ini memunculkan ide untuk membangun area parkir yang lebih luas dan mudah dijangkau oleh para wisatawan yang ingin berkunjung ke Malioboro. Tanpa adanya penyediaan suatu tempat parkir yang dapat menampung dalam jumlah yang banyak, maka permasalahan perparkiran di Malioboro tidak dapat diatasi. Oleh karena itu, parkir bawah tanah memang merupakan salah satu alternatif yang diharapkan dapat mengatasi parkir di Malioboro.

Parkir bawah tanah merupakan tempat parkir yang representatif yang mampu menampung kendaraan dalam jumlah yang banyak dan dibangun di

Dilihat dari kondisi lahan yang ada, alun-alun utara merupakan alternatif yang paling sesuai, karena lahan di atas alun-alun merupakan lahan terbuka dan tidak ada bangunannya. Jangan dibayangkan, kalau alun-alun 'digerowongi' lantas bangunan di sekitarnya jadi terkena imbas misalnya ikut roboh. Karena itu pembuatan bangunan bawah tanah juga memakai teknologi tinggi.

E. DEFINISI KONSEPTUAL

Definisi konseptual adalah suatu pengertian dari gejala yang menjadi pokok perhatian. Definisi konseptual dimaksudkan sebagai gambaran yang jelas untuk menghindari kesalahpahaman terhadap pengertian atau batasan tentang istilah yang ada di dalam pokok permasalahan.

1. Manajemen Perkotaan

Manajemen perkotaan adalah kebijakan, rencana program, dan praktek untuk mengusahakan keseimbangan antara pertumbuhan penduduk dengan akses terhadap infrastruktur dasar, perumahan dan lapangan kerja. Akses ini lebih banyak tergantung kepada inisiatif swasta dan perusahaan swasta, yang pihak ini dipengaruhi oleh kebijakan dan fungsi publik ini hanya dapat dilakukan oleh pemerintah.

2. Rencana Tata Ruang Wilayah

Merupakan kebijakan khususnya yang berbentuk perencanaan yang

3. Formulasi Kebijakan

Merupakan masukan-masukan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari definisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda.

4. Pengambilan Keputusan

Merupakan perumusan berbagai alternatif tindakan sesuai dengan yang sedang dalam perhatian dan dalam pemilihan alternatif yang tepat setelah suatu evolusi (penilaian) mengenai efektivitasnya dalam mencapai tujuan yang dikehendaki pengambil keputusan.

5. Fungsi Parkir Bawah Tanah

Merupakan tempat parkir yang representatif yang mampu menampung kendaraan dalam jumlah yang banyak dan dibangun di bawah permukaan tanah di mana tempat ini tidak akan merusak bangunan yang ada di atasnya.

F. DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional adalah unsur penelitian yang memberitahukan bagaimana caranya mengukur suatu variabel atau semacam petunjuk pelaksanaan bagaimana caranya mengukur suatu variabel untuk mempermudah dalam penelitian.

Penelitian terhadap rencana pembangunan taman parkir bawah tanah akan menganalisis data yaitu dengan menggunakan indikator-indikator, sebagai berikut:

- a. Faktor politis
 - b. Faktor ekonomis
 - c. Faktor sosial
2. Indikator dari formulasi rencana pembangunan taman parkir bawah tanah.
- a. Latar belakang formulasi rencana pembangunan taman parkir bawah tanah.
 - b. Proses pengambilan keputusan
 - i. Input (Masukan)
 - ii. Proses Politik (Formulasi Kebijakan)
 - iii. Output (Hasil Kebijakan)
 - iv. Analisa Kebijakan

G. METODE PENELITIAN

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang sistematis dan mempunyai tujuan tertentu dengan menggunakan metodologi yang tepat dimana data yang dikumpulkan harus ada relevansinya dengan masalah yang dihadapi. Baik atau tidaknya tindakan dari hasil suatu kegiatan penelitian tergantung pada bagaimana teknik pengumpulan data untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan dan akurat.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipilih oleh penulis adalah penelitian "deskripsi". Dimana dalam penelitian deskriptif data yang dikumpulkan berupa kata-kata,

metode kualitatif. Selain itu yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti.²⁰

Menurut Moh. Nazir, Ph.D:

*“Metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat, mengenai fakta-fakta serta hubungan antar fenomena yang diselidiki”.*²¹

Sedangkan menurut Hadari Nawawi, yaitu:

*“Metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan, melukiskan keadaan objek penelitian (seseorang, lembaga atau masyarakat) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya”.*²²

Dari beberapa pengertian di atas, apabila kita persempit kembali dari aspek tujuan pada dasarnya secara umum memiliki maksud membuat deskripsi atau gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Jenis penelitian ini digunakan karena dalam penelitian ini berusaha menggambarkan atau melukiskan keadaan, objek atau subjek penelitian pada saat ini berdasarkan fakta sebagaimana adanya.

Penelitian deskriptif mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

- a) Memusatkan diri pada pemecahan masalah-masalah yang ada di masyarakat sekarang, pada masalah-masalah aktual.
- b) Data yang dikumpulkan mula-mula disusun dan kemudian dianalisis.

²⁰ Moleong, Lexy J. *Metode Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung. 1998. Hal.6.
²¹ Moh. Nazir. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta. 1998. Hal.63.

Dalam penelitian ini, menganalisis kebijakan yang dilaksanakan untuk mengetahui formulasi kebijakan guna memperoleh pengetahuan yang mendalam tentang objek penelitian melalui pengkajian apa yang ada dan yang terlihat. Sehubungan dengan hal itu dapat disimpulkan bahwa jenis penelitian adalah “deskriptif kualitatif”.

2. Unit Analisa

Sesuai dengan permasalahan yang ada dan pokok pembahasan masalah dalam penelitian ini, maka penyusun akan melakukan kegiatan yaitu menyusun unit analisisnya pada pihak terkait yang relevan dan tepat dengan pembahasan untuk dijadikan sumber data yang diperlukan dalam penyusunan karya ilmiah ini. Dalam hal ini, penyusun mewawancarai beberapa orang staff/pegawai yang bekerja pada bagian pemerintahan, BAPPEDA Yogyakarta, dan pihak terkait lainnya.

3. Data dan Sumber Data

1. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari keterangan pihak-pihak yang terkait dengan masalah penelitian yang peneliti lakukan, pihak-pihak tersebut adalah Kepala UPTD Pengelolaan Perparkiran, Dinas Perhubungan Kota

2. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari buku-buku, media massa, makalah dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang peneliti lakukan.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan urutan langkah-langkah yang diperlukan dalam perolehan data penelitian. Dalam penelitian ini digunakan empat macam teknik pengumpulan data, yaitu sebagai berikut:

1. Observasi

Yaitu pengamatan yang dilakukan terhadap sesuatu benda, keadaan, kondisi, situasi dan kegiatan maupun proses yang ada.

2. Wawancara

Merupakan pengumpulan data dengan melakukan "kontak" langsung dengan subjek atau responden peneliti.

3. Dokumentasi

Dengan teknik ini peneliti tinggal membuat blanko yang sesuai dengan sumber aslinya, yaitu sebagai tempat memasukkan atau memindahkan data yang relevan dari sesuatu sumber atau dokumen yang aslinya, sumber datanya

5. Teknik Analisa Data

Menurut Patlon analisis data merupakan proses mengatur urutan data mengorganisasikan ke dalam suatu pola, kategori dan satuan uraian dasar. Dalam menganalisa data penelitian ini penyusun menggunakan teknik analisa kualitatif, dimana data yang diperoleh diklasifikasikan, digambarkan dengan kata-kata atau kalimat dipisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan.

Menurut Bogdan dan Taylor, metodologi kualitatif adalah:

*“Prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati”.*²³

Kirk dan Miller menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah:

“Tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental tergantung pada pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya”.

Dengan demikian laporan penelitian ini akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberikan gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut diperoleh dari naskah-naskah wawancara, catatan laporan, dokumen resmi dan sebagainya.

Pada penelitian kualitatif tidak selalu mencari sebab akibat, tetapi lebih berupa memahami situasi tertentu dan mencoba mendalami gejala dengan menginterpretasikan misalnya atau menyimpulkan kombinasi dengan berbagai arti permasalahannya sebagaimana disajikan oleh situasinya.