

BAB III

PEMBAHASAN

A. Sajian Data

Pada Bab III, peneliti akan memaparkan data yang diperoleh mengenai manajemen isu yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam menangani isu terkait program penataan lalu lintas kawasan Jeron Beteng. Data yang diperoleh peneliti berupa wawancara mendalam dengan informan yang telah ditentukan sebagai data primer serta dokumentasi sebagai data sekunder. Setelah penyajian data, peneliti akan melanjutkan dengan analisis data yang telah diperoleh sesuai dengan sajian teori yang ada pada Bab I.

1. Deskripsi isu area bebas parkir kawasan Jeron Beteng

Awal kemunculan isu kebijakan area bebas parkir ini, berawal dari kondisi alun-alun dan halaman keraton yang terlihat kumuh akibat dijadikan sebagai tempat parkir bus pariwisata, parkir bus liar ini yang kemudian mengundang para pedagang asongan dan pedagang kaki lima berjualan serta mendirikan tenda-tenda pedagang di area Alun-Alun, akibatnya lambat laun kondisi lingkungan alun-alun dan keraton justru semakin buruk, selain terlihat kumuh dan kotor, tenda-tenda pedagang yang berada di halaman Alun-Alun menutupi keraton, sehingga bangunan yang menjadi salah satu ikon Jogja ini tidak terlihat.



Gambar 3.1 Kondisi Alun-alun sebelum ditata

Sumber: Dokumentasi Bidang tata kelola parkir DINAS PERHUBUNGAN

Gambar diatas merupakan kondisi Alun-Alun Utara saat belum dilakukan penataan. Terlihat banyak tenda-tenda pedagang, pedagang asongan dan parkir bus di Alun-Alun Utara. Hal ini cukup mengganggu pemandangan keraton yang seharusnya terlihat rapi sebagai bangunan ikon Jogja, tetapi justru terganggu oleh banyaknya tenda-tenda pedagang.

Hal ini membuat Pemerintah Kota merencanakan untuk diberlakukan Area bebas parkir kendaraan di area Alun-Alun keraton dan melarang bus-bus besar memasuki kawasan Jeron Beteng untuk menghindari kemacetan yang sering terjadi, dan dialihkan ke beberapa titik parkir yaitu Abu Bakar Ali, Ngabean dan Senopati.

Kebijakan area bebas parkir ini juga merupakan bagian dari program revitalisasi kawasan Malioboro menjadi pra pedestrian. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan oleh Bapak Lukman :

“mendasari hal mengapa diberlakukan kebijakan bebas parkir keraton ini memang ketika kalau kita lihat kondisi mereka kumuh, karena ada parkir bus kemudian berinisiatif untuk mendirikan tenda-tenda dan akhirnya kumuh, kemudian Pemerintah Provinsi berfikir untuk bisa membuat alun-alun menjadi bersih, kemudian dilakukan penataan, selain itu pemerintah kemudian membangun sarana dan prasarana seperti area parkir saat ini Ngabean dan Abu Bakar Ali, ini juga bagian dari program penataan malioboro menjadi kawasan pra pedestrian” (wawancara dengan Bagian Kepala Bidang Parkir Bapak Lukman Hidayat, S.E 20 Desember 2016).

Dari hasil wawancara diatas, bahwa penataan kawasan Jeron Beteng merupakan kebijakan yang positif, dan merupakan bagian dari penataan malioboro menjadi kawasan pra pedestrian, yang dimulai dari Jalan Malioboro, Nol Kilometer dan Alun-Alun Utara. Akibat dari diberlakukannya kebijakan ini menimbulkan reaksi kontra dari beberapa kelompok masyarakat yang mulai memberikan perhatian dan tanggapan negatif selain itu, media juga mulai ikut memberitakan isu area bebas parkir kawasan Jeron Benteng.

Tribun Jogja Selasa, 10 Januari 2017 Cari

Home News DIY Solo Jawa Bisnis Super Ball Sport Seleb



TRIBUNJOGJA.COM, YOGYA - Sejumlah pedagang yang tergabung dalam komunitas pedagang keliling Kota Yogyakarta melakukan audiensi ke Pemerintah Kota Yogyakarta pada Kamis siang (12/2/2015). Kehadiran mereka terkait dengan protes kebijakan Pemerintah Kota Yogyakarta yang melakukan revitalisasi Alun-alun utara dengan melarang bus wisata parkir di Alun-alun utara.

Sinta selaku Ketua Komunitas Pedagang Keliling Kota Yogyakarta mengatakan sejak adanya pelarangan bus wisata parkir di Alun-alun utara, para pedagang keliling ini sama sekali tidak mendapat masukan.

"Sudah dua bulan kami tidak mendapat pemasukan. Karena tidak ada tempat untuk berjualan," kata Sinta, Kamis (12/2/2015).

Ia pun berharap, para pedagang keliling ini bisa dilibatkan dalam pengambilan kebijakan revitalisasi Alun-alun utara. "Kami bermimpi punya tempat berdagang yang tetap meski sederhana," ujar Sinta.

Sumber : <http://jogja.tribunnews.com/2015/02/12/pkl-alun-alun-utara-protes-kebijakan-penataan-parkir> (akses 5 januari 2017)

Home Bantul Gunung Kidul **Kota Jogja** Kulon Progo Sleman

Harianjogja.com, JOGJA-Sebagian warga yang tinggal di sekitar Alun-alun Utara (Altar) Jogja belum merasakan dampak ekonomi dari proses penataan kawasan tersebut. Mereka juga mengaku tak pernah diajak berembuk sejak awal penataan Altar sampai sekarang.



"Kami hanya pernah mendapat sosialisasi tapi tidak diberi kesempatan memberikan usulan dan masukan," kata Ketua RW 11 Kampung Kauman, Kelurahan Ngupasan, Kecamatan Gondomanan, Rahmanto, Senin (22/2/2016).

Rahmanto mengatakan sebagian besar penataan Altar masuk dalam wilayahnya di sisi barat Altar sampai Jalan Pangurakan. Ada 150 kepala keluarga (KK) di RW 11, yang terbagi dalam empat RT. Namun hanya sebagian kecil

Sumber : <http://www.harianjogja.com/baca/2016/02/23/alun-alun-utara-jogja-penataan-selesai-apa-dampaknya-694254> (akses 5 Januari 2017)

Wisatawan yang menadati kawasan Keraton dan Alun-Alun Utara Yogyakarta. Tempo/Pribadi Wicaksono

TEMPO.CO, Yogyakarta - Upaya Pemerintah Kota Yogyakarta untuk menata Alun-alun Utara, Rabu, 29 Juli 2015 mendapat perlawanan dari para pedagang kaki lima.

Pedagang dan Satuan Polisi Pamong Praja saling klaim dengan menunjukkan surat sakti Keraton Yogyakarta. Pedagang membawa surat berstempel pihak Keraton Yogyakarta, sedangkan pemerintah kota membawa surat perintah Gubernur DIY yang juga Raja Keraton Yogyakarta Sri Sultan Hamengku Buwono X.

Para pedagang yang tergabung dalam komunitas Pelaku Ekonomi Wisata Alun-alun Utara (Peta Altar) tersebut menyatakan yang berhak menata kawasan tersebut adalah keraton dan bukan pemerintah kota.

Koordinator Peta Altar Totok Haryono menunjukkan surat sakti berstempel Keraton bertulis K.H.P Wahonosartokriyo yang ditandatangani Kanjeng Gusti Pangeran Harjo Hadiwinoto pada 22 Juli 2015.

Dalam surat tersebut, adik kandung Raja Keraton Yogyakarta Sri Sultan Hamengku Buwono X itu memerintahkan perangkat keamanan Keraton yang ada di bawah naungan Tepas Sekuriti Keraton pimpinan Kanjeng Raden Tumenggung Purbokusumo atau Romo Acun segera membersihkan kawasan alun-alun dari pemanfaatan tanpa izin, terutama parkir liar dan kaki lima.

Kelompok pedagang pun menggunakan surat itu sebagai landasan agar pemerintah tak asal melakukan penertiban pedagang di kawasan yang terletak di depan Keraton Yogyakarta tersebut. "Ini tak ada rembuk dulu, main gusur saja tanpa solusi," kata Totok Haryono yang meminta Wali Kota Yogyakarta

Sumber : <https://m.tempo.co/read/news/2015/07/30/058687764/penataan-alun-alun-utara-yogyakarta-diprotos-pedagang> (akses 5 januari 2017)

Dari beberapa surat kabar yang berbeda diatas, kita bisa melihat bahwa media-media tersebut mengangkat berita melalui sisi kelompok yang terkena dampak dari kebijakan area bebas parkir Jeron Benteng. Sehingga isi pemberitaan merupakan tanggapan dan konflik yang dialami oleh kelompok yang terkena dampak dari kebijakan. Akibat kebijakan area bebas parkir ini merugikan beberapa pihak seperti juru parkir dan pedagang yang kehilangan mata pencarian serta agen tour travel yang harus merubah rute wisata wisatawan. Dampak buruk kebijakan ini juga diakui oleh Seksi Optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Bapak Imanudin Aziz :

“memang pada saat awal diberlakukan kebijakan ini ada sedikit gesekan atau kontra dari beberapa pihak, seperti tour travel kan harus merubah rute wisata, kemudian beberapa masyarakat yang tinggal dikawasan sekitar Alun-Alun yang memiliki usaha, juru parkir dan

pedagang yang sampai mendirikan tenda-tenda di halaman Alun-Alun, tetapi sebenarnya Dinas Perhubungan sendiri tidak pernah memberikan izin tukang parkir untuk membuka lahan parkir disana, dan itu bukan wewenang Dinas Perhubungan untuk mengatur kawasan Alun-Alun karena itu wewenang sultan, namun karena ada permasalahan sehingga diperlukannya penataan, Pemkot meminta Dinas Perhubungan untuk melakukan penertiban dan penataan kawasan Alun-Alun” (wawancara dengan seksi optimalisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Bapak Immanudin Aziz 22 Juli 2016).

Selain dari pernyataan pihak Dinas Perhubungan yang mengakui dan membenarkan adanya kontra akibat diberlakukannya kebijakan ini, pelaku wisata yang terkena dampak langsung seperti Juru Parkir memberikan pernyataan yang kontra dengan kebijakan ini :

“pasti ada dampak sosial ekonomi, saya juga kontra tapi mau bagaimana, namanya juga kebijakan pemerintah kita hanya bisa mengikuti, meskipun ada solusi tapi masih dirasa belum maksimal”(wawancara dengan Bapak Hanarto, Juru Parkir Senopati 11 Desember 2016)

“Kebijakan ini tahu dari pemerintah dari Pemkot, istilahnya dulu kan dikembalikan ke jaman dulu, dulu kan untuk jalan. Jadi sekarang itu kalau parkir itu kalau musim liburan jadi jalan -jalan kan pada macet sampai akhirnya dipindahkan ke Abu Bakar Ali, tapi omsetnya turun dulu sahara bisa 150 ribu kalau sekarang paling maksimal hanya 40 ribu” (wawancara dengan Bapak Mujiharto, Juru parkir Abu Bakar Ali tanggal 2 Desember 2016)

Dari hasil wawancara diatas, menunjukkan pelaku wisata lebih banyak mengalami kerugian dalam faktor ekonomi, meskipun pemerintah sudah memberikan solusi namun dirasa belum maksimal. Dampak kebijakan seperti ini yang kemudian dirasa perlu diberikan solusi dari pemerintah karena menyangkut kesejahteraan masyarakat , oleh karena itu

Dinas Perhubungan melakukan manajemen isu untuk mencari solusi dari permasalahan yang ditimbulkan akibat kebijakan area bebas parkir ini.

2. Manajemen isu yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam isu area bebas parkir

Adapun tahapan-tahapan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam melakukan manajemen isu kebijakan area bebas parkir kawasan Jeron Beteng adalah sebagai berikut :

1) Proses identifikasi isu

Dinas Perhubungan dalam melakukan manajemen isu memiliki tujuan untuk memberikan solusi terhadap isu yang terjadi sesuai dengan tujuan pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dan mengidentifikasi isu-isu yang kemungkinan akan terjadi. Dalam proses manajemen isu ini Dinas Perhubungan bekerja sama dengan instansi pemerintah yang lain yang memiliki keterkaitan dengan permasalahan isu yaitu Dinas Pariwisata DIY untuk pengelolaan parkir selanjutnya area Malioboro atau Abu Bakar Ali dan Dinas Perindagkop terkait permasalahan relokasi wilayah pedagang asongan dan pedagang kaki lima serta Dinas Perhubungan sendiri menangani masalah juru parkir untuk area Ngabean dan Senopati.

Kemudian Dinas Perhubungan dibantu dengan Dinas Pariwisata mengeluarkan surat undangan kepada seluruh pelaku wisata yang terkena

dampak kebijakan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan menyerahkan kepada Dinas Pariwisata karena yang bertanggung jawab dan memiliki wewenang atas permasalahan terkait pelaku wisata maupun wisatawan yang berada di Malioboro serta area Jeron Beteng dan sekitarnya. Dalam hal ini koordinasi yang dilakukan antara Dinas Pariwisata dan Dinas Perhubungan dilakukan dengan komunikasi langsung baik melalui media telpon ataupun email dan sebelumnya tahap perencanaan kegiatan sosialisasi telah dibahas pada saat rapat bersama pemkot, sehingga pada pelaksanaannya kedua instansi tinggal fokus pada tugas masing-masing dan mengkoordinasikan masalah teknis.

“sebelum sosialisasi kami ada rapat di pemkot, pada saat itu dibahas mengenai rencana akan diadakan sosialisasi, Dinas Pariwisata yang mengundang karena mereka yang memiliki wewenang, kemudian kami Perhubungan yang melakukan sosialisasi tersebut. saling berkoordinasi by phone, atau missal jika ada permasalahan yang itu bukan bagian dari tanggung jawab kami, kami akan langsung memforward ke email kepada instansi terkait”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E Kepala Bidang parkir 20 Desember 2016).

Rapat bersama pemkot pada tahap perencanaan tersebut menjadi cara antara instansi untuk saling berkoordinasi, tidak ada kegiatan rutin yang dilakukan antara instansi pemerintah terkait dalam menjalin kerjasama meskipun memiliki tujuan yang sama namun secara tugas , fungsi dan tanggung jawab setiap instansi melakukan tugas masing-masing. Dari penjelasan hasil wawancara Bapak Lukman diatas, beliau menyebutkan bahwa jika terjadi permasalahan yang bukan bidangnya maupun tugasnya

dan berkaitan dengan instansi pemerintah lain, mereka hanya melakukan forward kepada instansi yang bersangkutan atau menghubungi melalui telepon untuk bertukar informasi.

Sebelum informasi terkait kebijakan bebas parkir Jeron Benteng diresmikan, informasi ini sudah tersebar dari mulut ke mulut (*word of mouth*) kepada sebagian masyarakat Jeron Benteng.

Sehingga respon kontra dari masyarakatpun sudah mulai banyak terdengar, dan hal ini semakin menguat ketika Dinas Perhubungan mengeluarkan surat edaran tentang larangan bus parkir di Jeron Benteng.



PEMERINTAH KOTA YOGYAKARTA
DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Inogiri Timur No.1 (Komplek Terminal Gwungan) Telp/ Fax. (0274) 410002
YOGYAKARTA KODE POS 55163
EMAIL : perhubungan@logjacob.go.id; PMAH_INTRA@perhubungan.go.id; logjacob.go.id

Yogyakarta, 13 Mei 2015

K EPADA
Yth. SELURUH PELAKU PARIWISATA
DI -
YOGYAKARTA

SURATEDARAN

NOMOR: 551/285

TENTANG
UJI COBA MANAJEMEN TRANSPORTASI BUS WISATA
DI KOTA YOGYAKARTA

Dalam rangka Uji Coba Manajemen Transportasi Bus Wisata Tahap II Di Kota Yogyakarta, bersama ini disampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Bus Pariwisata di lingkungan kawasan Jeron Benteng, Karaton Ngayogyakarta Hadiningrat (KEKUCUAT) di endapkan di lokasi dimensi ukuran panjang body standar kurang dari atau sama dengan 5 (lima) meter.
2. Uji Coba Manajemen dan Pelayanan di Jalur Tabap II ini akan dimulai hari Kamis tanggal 14 Mei 2015 dan akan dilakukan monitoring dan evaluasi di lokasi pelaksanaan nya.
3. Kepada seluruh pelaku pariwisata di Kota Yogyakarta diminta untuk mematuhi ketentuan yang tercantum dalam Surat Edaran ini.
4. Surat Edaran Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Nomor 551/2813 Tanggal 5 Desember 2014 Tentang Ketentuan Penyelenggaraan Uji Coba Manajemen Transportasi Bus Wisata Di Kota Yogyakarta di yakuti dan tidak bertakladi.

Demikian surat perhiasan dan kerjasannya diucapkan terimakasih.

KEPADA

WIRAWAN HARJO WUDO, SH
NIP. 19661003 199403 1 002

Ditubuhkan di:
1. Walikota Yogyakarta, sebagaimana perum.

Gambar 3.2 Surat Edaran (terdapat dilampiran)

Sumber : Bagian Bidang Lalu lintas dan Angkutan

Surat edaran ini digunakan untuk menginformasikan kepada publik terutama pihak-pihak yang akan terkena dampak dari kebijakan, terutama para pelaku wisata Juru Parkir, pedagang asongan dan kaki lima, agen-agen tour travel, dan pemilik usaha menetap yang berada di kawasan Jeron Benteng seperti Bale Raos dll. Setelah surat edaran ini disebarluaskan, respon masyarakat terutama para pelaku wisata tidak menyetujui adanya kebijakan bebas parkir ini. Dinas Perhubungan banyak mendapat aduan dari para pelaku wisata, selain itu Dinas Perhubungan juga melakukan monitoring media, karena media sudah banyak memberitakan kontra para pelaku wisata akibat diberlakukannya kebijakan area bebas parkir. Hal ini juga diakui oleh Bapak Lukman Hidayat selaku Kepala Bidang parkir.

“ini kan kebijakan memang sudah direncanakan oleh Pemkot sejak 2012, sebelum kami mengeluarkan surat edaran kepada pelaku wisata, memang masyarakat dan para pelaku wisata sudah kontra, dan setelah kami keluarkan surat edaran, masyarakat seperti kepala kelompok parkir dan lain-lainnya itu tidak setuju, kami juga banyak mendapat aduan dari masyarakat setempat. Kita juga bisa melihat surat kabar harian banyak yang memberitakan kontranya para pelaku wisata, tapi tidak semua pemberitaan tersebut kita terima begitu saja, pasti kita lakukan pemilihan terlebih dahulu, karena tidak semua yang beritakan juga benar”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E Kepala Bidang parkir 20 Desember 2016).

Setelah banyaknya aduan dari masyarakat yang muncul, Dinas Perhubungan bermaksud mengadakan kegiatan sosialisasi yang akan

membahas terkait bagaimana nasib kelompok pelaku wisata yang terkena dampak kebijakan area bebas parkir ini.

2) Tahap analisis isu

Setelah mendapatkan banyaknya aduan dari masyarakat, Dinas Perhubungan melakukan rapat koordinasi untuk membahas isu-isu kebijakan area bebas parkir kawasan Jeron Beteng yang akan ditangani.

“saat mendapat aduan kami melakukan rapat koordinasi , dari sana kami melihat sumber permasalahan ini berasal dari kelompok pelaku wisata yang memiliki kepentingan ekonomi, sehingga kemudian kami harus memikirkan langkah seharusnya yang bisa kita ambil, juru parkir kemudian kita harus relokasi, pedagang juga kita relokasi jadi kita forward Dinas Peridagkop, dipasang rambu lalu lintas dan kita perlu adakan kegiatan sosialisasi untuk agen travel, pemilik usaha, parkir, PKL, maupun wisatawan ”(wawancara dengan bapak Imanudin Aziz seksi optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan 22 Juli 2016)

“selain itu, setelah kegiatan sosialisasi pun, kami memberikan kontak langsung, nomor telpon, email, jika ada aduan dari masyarakat atau kritik bisa langsung menghubungi kami, WA atau sms”(wawancara dengan bapak Imanudin Aziz seksi optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan 22 Juli 2016)

Dari hasil penjelasan Bapak Aziz tersebut, beliau menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan terfokus kepada penanganan isu terhadap beberapa kelompok parkir, terutama juru parkir yang harus direlokasi ke tiga titik parkir yaitu Ngabean, Senopati dan Abubakar Ali, sedangkan lainnya seperti tour travel dll hanya diberikan sosialisasi dan kontak langsung jika ada permasalahan maupun kritik yang ingin diberikan kepada Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan sendiri tidak memiliki program maupun

kegiatan rutin yang dikhususkan untuk kelompok pelaku wisata sebagai bentuk upaya menjalin relasi yang baik dengan para pelaku wisata.

Selain itu beliau juga menjelaskan relokasi juru parkir Alun-Alun di fokuskan ke Ngabean dan Senopati sedangkan Abubakar Ali akan digunakan untuk relokasi juru parkir Malioboro. Pembagian juru parkir Alun-Alun ke Senopati dan Ngabean selanjutnya diserahkan kepada pengurus parkir sebelumnya, sedangkan Dinas Perhubungan hanya melakukan pengawasan.

“parkir bus kita alihkan ketiga titik yaitu Abubakar Ali, Senopati dan Ngabean sedangkan untuk relokasi juru parkir alun-alun kita fokuskan di Senopati dan Ngabean saja, Abubakar Ali nantinya juga akan digunakan untuk relokasi parkir Malioboro. Untuk pembagian selanjutnya kita serahkan pada pengurus parkir disana, karena sebelumnya memang sudah ada, ini tolong dibina, kami selanjtnya melakukan pengawasan dan memfasilitasi”(wawancara dengan bapak Imanudin Aziz seksi optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan 22 Juli 2016)

Dari hasil paparan diatas Dinas Perhubungan mengambil kesimpulan pihak –pihak yang akan diberikan solusi terkait permasalahan area bebas parkir adalah komunitas-komunitas atau pelaku ekonomi yang terkena dampak kebijakan diantaranya adalah peneliti rangkum dan sajikan dalam bentuk tabel berdasarkan hasil data yang peneliti dapat dari lapangan.

No	Kelompok Pelaku wisata	Permasalahan	Solusi
1.	Juru Parkir	Kehilangan mata pencarian	Relokasi parkir ke Ngabean dan Senopati untuk Juru Parkir Jeron Benteng dan Malioboro ke Abu Bakar Ali
2.	Kelompok Pedagang	Tidak ada lokasi untuk berjualan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pedagang yang memiliki tenda direlokasi ke kios pedagang yang disediakan pemkot 2. Sedangkan untuk pedagang asongan tidak diberikan kios dengan pertimbangan jumlah kios yang terbatas dan pedagang asongan merupakan pedagang musiman yang datang hanya pada saat musim liburan atau bus wisata ramai. saat tidak musim liburan lokasi berjualan mereka pindah karena merupakan pedagang keliling.
3.	Tour Travel	Harus merubah rute paket wisata, lokasi parkir bus yang agak jauh dari keraton.	Sosialisasi pemahaman kebijakan dan penjelasan untuk rute wisata, serta disediakan shuttle untuk mengangkut wisatawan jika bus parkir di Ngabean
4.	Pemilik usaha disekitar Jeron Benteng, pusat oleh-oleh, dagadu, Bale raos, tamansari dll	Menurunnya pengunjung,	Sosialisasi pemahaman kebijakan penting diberlakukannya kebijakan area bebas parkir dan revitalisasi menjadi pra pedestrian
5.	Wisatawan	Kesulitan parkir kendaraan karena lokasi parkir yang cukup memakan waktu.	Sosialisasi pemahaman selain itu Dinas Perhubungan menilai lokasi parkir tidak menjadi masalah lantaran masih banyaknya alternative angkutan seperti becak dan andong.

Sumber : hasil reduksi peneliti dari data wawancara bersama pihak Dinas Perhubungan

Dari beberapa isu diatas. Dinas Perhubungan memilih dua isu yang dianggap memiliki dampak besar untuk organisasi dan kesejahteraan masyarakat. Isu tersebut merupakan nomor 1 dan 2 hal ini karena dampak yang diakibatkan akan cukup signifikan bila tidak diberikan solusi menyangkut kesejahteraan masyarakat, sedangkan yang lain hanya diberikan sosialisasi pemahaman untuk mendukung kebijakan.

3) Merumuskan program & proses pelaksanaan program oleh Dinas Perhubungan

Solusi yang diberikan Dinas Perhubungan dalam menanggapi isu area bebas parkir antara lain dengan merelokasi parkir ke beberapa lokasi parkir yang sudah ditetapkan oleh pemerintah yaitu Ngabean, Senopati dan Abu Bakar Ali, selain itu PKL dipindahkan ke kios-kios yang telah disediakan dan penyediaan layanan *shuttle* Thole untuk lokasi parkir Ngabean karena lokasinya yang cukup jauh dari tempat wisata jika berjalan kaki. Program-program tersebut peneliti uraikan sebagai berikut :

a. Relokasi Parkir

Lokasi – lokasi parkir yang digunakan pemerintah untuk memindahkan parkir-parkir liar yang terjadi di kawasan Jeron Beteng

hingga Malioboro. Juru parkir yang terkena dampak dari kebijakan area bebas parkir ini dipindahkan ke lokasi parkir yang telah disediakan oleh pemerintah. Dibawah ini merupakan kondisi parkir yang dijadikan sebagai tempat relokasi parkir.



Gambar 3.3 Kondisi Parkir Ngabean

(Sumber : hasil dokumentasi peneliti 14 Januari 2017)



Gambar 3.4 Kondisi Parkir Senopati
(Sumber : hasil dokumentasi peneliti 14 Januari 2017)



Gambar 3.5 Kondisi Parkir Abu bakar ali
(Sumber : hasil dokumentasi peneliti 14 Januari 2017)

b. Kios Pedagang

Kios – kios pedagang disediakan bagi pedagang kaki lima dan asongan di Alun-Alun yang terkena dampak kebijakan area bebas parkir ini. kios-kios diutamakan bagi pedagang yang sudah memiliki lapak. Pembagian kios ini selanjutnya dilakukan oleh Dinas Perindagkop.

c. *Shuttle Thole*

Shuttle thole ini merupakan hasil kerja sama pemerintah dengan swasta, penyediaan shuttle ini berfungsi untuk mengangkut penumpang atau wisatawan dari Ngabean ke tempat wisata yang berada disekitar Jeron Benteng.



Gambar 3.6 Shuttle Thole Ngabean

Sumber: Bidang parkir Dinas Perhubungan

- d. Sosialisasi terkait solusi yang diberikan bagi pihak-pihak yang terkena dampak kebijakan area bebas parkir kawasan Jeron Beteng.

Kegiatan sosialisasi yang dilakukan di pertengahan tahun 2015, dengan mengundang seluruh pelaku wisata terkait seperti Juru parkir Jeron Beteng, agent tour travel, pedagang serta pemilik usaha tetap yang berada di kawasan Jeron Beteng. Dalam kegiatannya sosialisasi ini dibentuk menjadi beberapa kelompok yaitu Peta Altar (Pelaku ekonomi wisata Alun-Alun Utara), Asita (Agen wisata) dan kelompok parkir Alun-Alun Utara. Masing-masing kelompok tersebut memiliki ketua yang menjadi penghubung antara pemerintah dan kelompok, serta menampung aspirasi kelompok untuk menyampaikan ke pemerintah.

Dalam kegiatan sosialisasi Dinas Perhubungan memberikan penjelasan program dan upaya penyelesaian.

“Terkait tindak lanjut dari Dinas Perhubungan itu kita lakukan sosialisasi kepada stakeholders terkait termasuk parkir dan wisatawan yang ada disana, setelah kita lakukan sosialisasi kepada pelaku wisata yang mau masuk ke taman sari, pelaku wisata itu Asita itu sebuah perkumpulan agen agen travel”(wawancara dengan bapak Imanudin Aziz seksi optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan 22 Juli 2016)

“terkait dengan penataan tersebut tentu ada pihak-pihak merasa dirugikan contohnya seperti Juru parkir dan pedagang, untuk kemudian kita lakukan sosialisasi sekaligus bertujuan sebagai mediasi untuk memberikan pemahaman dan solusi, pedagang berarti harus direlokasi ke kios-kios yang disediakan pemerintah kemudian juru parkir direlokasi ke Ngabean dan Senopati, dan Juru parkir malioboro direlokasi ke Abu Bakar Ali”(wawancara dengan Bapak yulianto Kepala Bidang lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan 22 Juli 2016)

Dari hasil wawancara tersebut Dinas Perhubungan memberikan sosialisasi serta mediasi kepada pelaku wisata terutama pedagang dan juru parkir terkait bagaimana penanganan yang akan diberikan Dinas Perhubungan.

e. Penertiban Area

Dua gambar diatas, merupakan proses penertiban area yang dilakukan Dinas Perhubungan dibantu oleh satpol PP. Setelah menginformasikan kebijakan ini kepada pelaku wisata, Dinas Perhubungan melakukan penertiban area, melakukan razia bagi para pedagang untuk dipindahkan ke kios yang telah disediakan serta juru parkir ke area parkir Ngabean dan Senopati.



Gambar 3.7 Proses penertiban kawasan Alun-alun
sumber : media cetak online Tribun



Gambar 3.8 Penertiban area PKL

Sumber: Dokumentasi Bidang Parkir Dinas Perhubungan

Selain itu khusus untuk parkir Ngabean karena memiliki lokasi yang agak jauh dari Jeron Beteng dan Malioboro, Pemkot juga menyediakan *shuttle* Thole, hal ini dimaksudkan selain untuk mempermudah wisatawan menuju tempat wisata juga menjadi pekerjaan baru bagi sebagian juru parkir. Hal ini dijelaskan oleh Bapak Lukman.

“setelah kita lakukan sosialisasi, kita tidak langsung melakukan pemindahan dan penertiban area karena masih menunggu proses sarana dan prasarana di Ngabean selesai, pembangunan parkir dan kios-kios belum selesai, serta *shuttle* Thole juga belum ada pada saat itu, setelah selesai baru kita lakukan penertiban area di tengah tahun 2015 untuk kemudian dikelola oleh pihak setempat”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E bagian Kepala bidang parkir 20 Desember 2016).

Selanjutnya pengelolaan parkir tersebut diserahkan kepada komunitas parkir setempat dan Dinas Perhubungan hanya melakukan pengawasan serta memfasilitasi tata kelola parkir.

f. Pemasangan rambu lalu lintas

Pemasangan rambu lalu lintas larangan bus dengan panjang lebih dari lima meter memasuki Jeron Beteng.



Gambar 3.9 Rambu lalu lintas larangan bus

Sumber: Dokumentasi Bidang Parkir



Gambar 3.10 proses pemasangan rambu lalu lintas

Sumber : dokumentasi bidang parkir

4) Mengukur program dan Evaluasi

Setelah proses penertiban selesai, Dinas Perhubungan melakukan evaluasi. Evaluasi ini berupa rapat yang dilakukan pertiga bulan untuk membahas permasalahan atau isu-isu yang kemungkinan akan muncul selanjutnya, namun sejauh ini pihak Dinas Perhubungan menganggap kebijakan ini sudah cukup efektif dan berhasil melihat kondisi kawasan Jeron Beteng dulu dan sekarang sudah sangat berbeda. Dalam hal ini, Bapak Lukman mengakui hal tersebut dan wawancara yang dilakukan bersama peneliti.

“awal setelah dilakukan penertiban kami setiap minggu melakukan evaluasi, lama kelamaan mundur menjadi dua minggu sampai akhirnya pertiga bulan sekali, kita sudah banyak sekali melakukan evaluasi mulai

dari tahap perencanaan, pelaksanaan selalu kita lakukan evaluasi, dari hasil evaluasi ini kita melihat apa yang kita terapkan itu seberapa besar tingkat keberhasilannya bukan apakah sudah diikuti oleh semua pelaku wisata, dan hasil evaluasi ya cukup berhasil, kita bisa lihat sekarang kalau mau ke alun-alun lalu lintas sudah jauh lebih rapi tidak terlalu macet, Alun-Alun juga lebih bersih dan kondusif, maka itu kita katakan berhasil”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E kepala bidang parkir 20 Desember 2016)

Dari hasil wawancara tersebut Dinas Perhubungan mengukur tingkat keberhasilan program dari hasil evaluasi dengan melihat langsung kondisi area Jeron Beteng saat ini dibandingkan dengan dahulu.

3. Tanggapan pelaku wisata yang terkena dampak kebijakan area bebas parkir

Manajemen isu yang sudah dilakukan Dinas Perhubungan dalam mengelola isu ini ternyata tidak berjalan dengan baik, meskipun pemerintah sendiri sudah banyak memberikan solusi bagi pelaku wisata yang terkena dampak akibat kebijakan area bebas parkir ini. ternyata solusi yang diberikan pemerintah masih dianggap belum efektif bagi mereka . seperti halnya yang terjadi di area parkir Ngabean dan Abu Bakar Ali. Banyak juru parkir yang mengeluhkan pendapat dibawah UMR, untuk area parkir Ngabean hanya ramai pada saat musim liburan sedangkan hari-hari biasa cenderung sepi, hal ini disebabkan karena lokasi parkir yang agak jauh meskipun sudah disediakan *shuttle*, karena sepi pengunjung di hari biasa *shuttle* Thole ini lebih banyak menganggur.

Selain itu kondisi parkir Ngabean juga masih belum optimal, masih dalam proses pembangunan sehingga area yang bisa digunakan hanya sebagian. Selain kondisi parkir, juru parkir juga mengeluhkan lambatnya respon Dinas Perhubungan dalam memberikan tanggapan terkait kritik maupun aduan dari pihak parkir terkait perbaikan fasilitas sehingga perbaikan fasilitas terkadang banyak dilakukan oleh juru parkir setempat. hal ini diakui oleh salah satu juru parkir Ngabean

“saya sudah banyak menyampaikan kritik masalah parkir liar, masalah fasilitas seperti toilet , lampu, sudah saya sampaikan lama tapi katanya masih menunggu prosedur segala macam, tapi sampai sekarang belum ada respon itu sudah dari awal tahun, terus masalah kapan pembangunan parkir ini akan selesai karena sampai sekarang sebagian belum bisa dipakai” (hasil wawancara dengan Firman, juru parkir Ngabean pada tanggal 10 Desember 2016)

Hal serupa juga diakui oleh juru parkir Abu Bakar Ali, yang mengalami penurunan pendapatan, selain itu masih banyaknya parkir liar di gang-gang Malioboro membuat parkir Abu Bakar Ali ini sepi pengunjung, karena lokasi yang agak jauh dari pusat perbelanjaan membuat wisatawan lokal enggan parkir di Abu Bakar Ali. Selain permasalahan parkir liar lahan parkir yang disediakan dengan jumlah juru parkir tidak sesuai, sehingga sebagian juru parkir kemudian beralih profesi menjadi kuli bangunan, Gojek, maupun buruh. Dalam hal ini seorang juru parkir Abu Bakar Ali mengakui hal tersebut.

“tapi itu omsetnya jauh dari yang dulu, soalnya saya satu keluarga, dari pada nggak kerja saya ya lebih baik ikut pemerintah. Tapi saya ya

kalau masih ada anak sekolah yang mau melanjutkan SMA ke Kuliah ya tidak bisa, soalnya ya omsetnya jauh 1 : 10. Kalau dulu sehari saya yang shift kedua yang sore minimal limapuluh ribu paling rame sehari bisa seratus sampai seratus lima puluh ribu rupiah. Beda banget sama disini, kalau disini dua shift omsetnya ya paling sehari tiga puluh sampai empat puluh ribu, berarti kalau dihitung sehari cuma dapat enam belas ribu” (wawancara dengan Bapak Mujiharto, Juru parkir Abu Bakar Ali tanggal 2 Desember 2016)

Selain itu beliau juga menambahkan sudah pernah memberikan aduan terkait parkir-parkir liar Malioboro namun tidak ada tanggapan dari pemerintah.

“pemerintah itu kalau mau ketat parkiran yang ilegal itu, pasti sini penuh. Soalnya pemerintah belum maksimal. Ya itu di gang – gang malioboro itu banyak parkir motor mobil mbak. Yaitu sana pindah sini, yang sana rame sini berkurang. Soalnya untuk naiknya kesini masih jauh mbak” (wawancara dengan Bapak Mujiharto, Juru parkir Abu Bakar Ali tanggal 2 Desember 2016)



Gambar 3.11 Parkir Ilegal kawasan Malioboro
Sumber : dokumentasi peneliti 14 Januari 2017

Gambar diatas merupakan parkir liar kawasan Malioboro, terlihat masih banyak motor yang parkir diarea tersebut. meskipun telah disediakan tempat parkir di Abu Bakar Ali. Keberadaan parkir liar seperti ini yang membuat parkir Abu Bakar Ali, Ngabean sepi pengunjung.

Namun disamping itu dampak positif dari pemindahan parkir ini juga diakui oleh para juru parkir, hal ini berkaitan dengan kenyamanan lokasi parkir. Yang cenderung lebih tertata dan nyaman.

“kalau dari sisi tempat parkir, kalo nyamannya pasti disini soalnya gak kepanasan, tapi kalau omsetnya ya masih besar yang dibawah dulu itu. Terus deket juga, kalau disini harus jalan kaki dulu” (wawancara dengan Bapak Mujiharto, Juru parkir Abu Bakar Ali tanggal 2 Desember 2016)

4. Tanggapan Pengunjung Wisata

Kebijakan area bebas parkir tentunya dapat meningkatkan sistem lalu lintas di kawasan Jeron Beteng dan Malioboro, program ini tentu menjadi salah satu upaya pemerintah dalam meningkatkan pariwisata Jogja, dengan konsep Jogja menjadi kawasan pra pedestrian. Hal ini banyak mendapat apresiasi dari masyarakat karena dari segi kenyamanan wisata tentu lebih baik dibandingkan sebelumnya. Pendapat ini diperkuat oleh salah satu pengunjung wisata Malioboro.

“suka dengan Malioboro yang sekarang, lebih nyaman kondisinya, ruas trotoar untuk pejalan kaki juga lebih banyak sekarang, lebih tertata rapi dan bersih, disini lain kemacetan juga agak berkurang” (Pengunjung wisata Malioboro, hasil wawancara tanggal 3 Desember 2016)

“lebih bagus Malioboro dan Alun-Alun yang sekarang, hanya saja kalau ingin ke Malioboro agak sedikit malas dengan lokasi parkirnya, harus jalan kaki dulu kalau mau ke mall nya, Cuma kalau dari kenyamanan lebih baik yang sekarang” (hasil wawancara dengan wisatawan lokal tanggal 5 Desember 2016)

“Nyaman sih lebih rapi yang sekarang, tapi parkirnya agak ribet, yang paling dekat sih parkir mall malioboro, tapi kadang juga penuh, penataannya bagus sih Cuma parkir aja ya mungkin jadi agak jauh dan harus jalan dulu” (hasil wawancara dengan pengunjung lokal, ibu Desta tanggal 5 Desember 2016)

Dari beberapa pernyataan diatas, dapat disimpulkan bahwa masyarakat dan wisatawan merasa lebih nyaman dalam berwisata di area Jeron Beteng dan sekitarnya, selain berwisata kondisi lalu lintaspun dirasa lebih baik karena sedikit mengurangi kemacetan. Namun disisi lain lokasi parkir yang agak jauh membuat wisatawan enggan berkunjung karena kesulitan memarkirkan kendaraan yang lokasinya agak jauh dari pusat perbelanjaan.

5. Faktor pendukung dan penghambat Dinas Perhubungan dalam mengelola isu area bebas parkir kawasan Jeron Beteng

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta mengalami beberapa hambatan dalam melakukan manajemen isu. Salah satu faktor tersebut adalah kondisi beberapa kelompok pelaku wisata atau ekonomi yang kontra dengan adanya kebijakan area bebas parkir. Hal ini tentu sangat menghambat proses diberlakukannya kebijakan selain itu kondisi parkir Ngabean yang masih belum optimal.

“Untuk tantangan atau hambatan sendiri ya itu masih banyak yang tidak setuju, kemudian media massa yang dengan cepat menyebarkan berita, karena media massa itu harus kita saring, tidak semua berita kita terima mentah-mentah, dan kondisi parkir Ngabean yang saya akui memang belum maksimal”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E kepala bidang parkir 20 Desember 2016)

Selain faktor penghambat ada juga faktor pendukung yang membantu Dinas Perhubungan dalam mengelola isu karena adanya keterlibatan berbagai pihak dari beberapa instansi terkait.

“Pendukung karena semua SKPJ mendukung, ini kan juga program pemkot jadi banyak instansi yang terlibat sehingga itu akan menjadi *strength*, yang pekerjaan akan lebih mudah jika gotong royong, sehingga tugas sendiri sudah dibagi-bagi dengan instansi terkait” ”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E kepala bidang parkir 20 Desember 2016)

Hal tersebut diakui juga oleh Bapak Lukman, banyak instansi pemerintah yang turut terlibat dalam menangani permasalahan yang diakibatkan oleh kebijakan area bebas parkir. Dinas Perhubungan terfokus pada pengaturan permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas. contohnya seperti perencanaan pada saat sosialisasi sebelumnya juga telah dibahas dalam rapat perencanaan bersama pemkot dan instansi pemerintah lain yang terlibat karena memiliki wewenang dan tanggung jawab. Dalam penanganannya koordinasi antara instansi pemerintah satu dengan yang lain dibahas pada saat rapat perencanaan bersama pemkot, tidak ada komunikasi secara khusus maupun program atau kegiatan rutin yang dilakukan oleh instansi-instansi tersebut saling berkoordinasi dalam menangani isu area bebas parkir kawasan Jeron Beteng. Komunikasi

hanya dilakukan melalui telpon langsung kepada bidang-bidang terkait yang memiliki kepentingan antara instansi pemerintah.

“sebelum sosialisasi kami ada rapat di pemkot, pada saat itu dibahas mengenai rencana akan diadakan sosialisasi, Dinas Pariwisata yang mengundang karena mereka yang memiliki wewenang, kemudian kami Perhubungan yang melakukan sosialisasi tersebut. saling berkoordinasi by phone, atau missal jika ada permasalahan yang itu bukan bagian dari tanggung jawab kami, kami akan langsung memforward ke email kepada instansi terkait”(wawancara dengan Bapak Lukman Hidayat, S.E Kepala Bidang parkir 20 Desember 2016).

B. Analisis Data

Setelah peneliti melakukan penyajian data mengenai yang telah dilakukan. Peneliti akan menganalisis manajemen isu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam menangani isu area bebas parkir kawasan Jeron Benteng. Berikut analisis peneliti terkait penelitian di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

1. Deskripsi isu area bebas parkir kawasan Jeron Benteng

Menurut Regester & Larkin (2003:42) bahwa sebuah "*issue*" merepresentasikan 'suatu kesenjangan antara praktek korporat dengan harapan-harapan para *stakeholder* (*a gap between corporate practice and stakeholder expectation*). Dengan kata lain, sebuah isu yang timbul ke permukaan adalah suatu kondisi atau peristiwa, baik di dalam maupun di luar organisasi, yang jika dibiarkan akan mempunyai

efek yang signifikan pada fungsi atau kinerja organisasi tersebut atau pada target-target organisasi tersebut di masa mendatang.

Sesuai dengan definisi isu menurut Register dan Larkin isu terjadi akibat adanya perbedaan pendapat antara organisasi dengan harapan publiknya. Dengan kata lain, isu yang muncul kepermukaan adalah suatu kondisi atau peristiwa yang terjadi didalam maupun diluar organisasi, jika dibiarkan akan menimbulkan efek yang pada fungsi dan kinerja organisasi. Isu juga dapat muncul sebagai sebuah bentuk konsekuensi atas tindakan yang dilakukan atau diusulkan untuk dilakukan oleh organisasi yang dapat menimbulkan permasalahan bagi kebijakan publik melalui tindakan legislative atau perundang-undangan. Isu yang terjadi antara Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan pelaku wisata kawasan Jeron Benteng merupakan bentuk konsekuensi dari kebijakan yang akan diberlakukan Dinas Perhubungan terkait area bebas parkir untuk kawasan Jeron Benteng dan Malioboro. Akibat diberlakukannya kebijakan area bebas parkir Jeron Benteng, menyebabkan permasalahan beberapa kelompok pelaku ekonomi yaitu juru parkir, pedagang asongan dan pedagang kaki lima, tour travel, pemilik usaha kawasan Jeron Benteng dan wisatawan.

Dalam hal ini kelompok pelaku ekonomi adalah pihak yang paling banyak dirugikan. juru parkir yang kehilangan mata pencarian dan pedagang yang kehilangan lapak serta pelaku ekonomi yang lain terkena

dampak, sangat kontra dengan kebijakan area bebas parkir ini. dapat disimpulkan bahwa isu yang terjadi merupakan kondisi dimana antara Dinas Perhubungan dan publiknya memiliki perbedaan, antara harapan publik dengan kebijakan Dinas Perhubungan yang tidak sejalan, jika dibiarkan tanpa dikelola hal ini akan mengganggu dan mempengaruhi kepentingan Dinas Perhubungan dalam memberlakukan kebijakan.

Saat ini, manajemen isu yang dilakukan oleh organisasi memiliki area yang luas sehingga untuk mempermudah melakukan manajemen isu. Isu – isu tersebut diklasifikasikan dalam beberapa jenis. Menurut Gaunt dan Ollenburger (1995) isu dibagi menjadi dua jenis berdasarkan sumbernya yaitu isu internal dan isu eksternal. Isu internal adalah isu yang bersumber dari dalam organisasi ataupun manajemen, biasanya isu seperti ini hanya diketahui oleh pihak manajemen atau anggota organisasi sedangkan isu eksternal adalah isu yang bersumber dari luar organisasi mencakup fakta-fakta ataupun peristiwa yang beredar diluar organisasi dan berpengaruh secara langsung ataupun tidak langsung terhadap aktivitas organisasi. Dalam permasalahan isu area bebas parkir ini, jenis isu seperti ini termasuk jenis isu eksternal karena isu tersebut berkembang diluar Dinas Perhubungan dan memberikan pengaruh terhadap aktivitas Dinas Perhubungan secara langsung dalam proses pemberlakuan kebijakan area bebas parkir ini.

Menurut Harrison (2008) jenis – jenis isu dapat diklarifikasikan menjadi dua aspek yaitu berdasarkan dampaknya dan tingkat keluasan isu. Dilihat dari aspek dampaknya terdapat dua jenis isu yaitu *defensive* dan *offensive issues*. *Defensive issues* merupakan isu yang membuat cenderung memunculkan ancaman terhadap organisasi, oleh karena isu tersebut organisasi harus mempertahankan diri agar tidak mengalami kerugian reputasi sedangkan *Offensive issues* adalah isu-isu yang dapat digunakan untuk meningkatkan reputasi perusahaan. Jika dilihat dari aspek keluasan, jenis isu dibagi menjadi empat jenis yaitu :

- a. Isu universal merupakan isu yang mempengaruhi banyak orang secara langsung, bersifat umum dan berpotensi mempengaruhi personal sifatnya lebih *imminent*.
- b. Isu advokasi merupakan isu yang tidak mempengaruhi sebanyak orang seperti isu universal dan isu ini tersebar melalui beberapa kelompok yang mengaku representasi kepentingan publik, isu seperti ini bersifat potensial.
- c. Isu selektif merupakan isu yang mempengaruhi kelompok tertentu, bisa saja isu tersebut muncul berkaitan dengan kepentingan orang banyak tetapi hanya pihak tertentu saja yang terpengaruh oleh isu tersebut dan lebih memperhatikan isu ini.
- d. Isu praktis merupakan isu yang hanya berkembang dikalangan para pakar- pakar.

Berdasarkan teori diatas, isu kebijakan area bebas parkir ini jika dilihat dari dampaknya isu ini termasuk jenis Deffensive issues karena cenderung memunculkan ancaman terhadap Dinas Perhubungan sehingga Dinas Perhubungan harus mempertahankan diri atau mencari solusi agar tidak mengalami kerugian reputasi dan kebijakan tetap dapat diberlakukan.

Jika dilihat dari tingkat keluasan isu, isu ini termasuk kedalam isu selektif karena hanya mempengaruhi kelompok tertentu, yaitu para pelaku wisata yang memiliki kepentingan ekonomi. Dan bisa saja memiliki pengaruh bagi orang banyak, namun hanya kelompok tertentu saja yang akan terpengaruh. Hal ini dilihat dari banyaknya media massa yang memberitakan kontra masyarakat terhadap kebijakan area bebas parkir ini. berita tersebut dapat saja mempengaruhi orang banyak namun hanya kelompok tertentu yang memperhatikan dan terpengaruh terutama kelompok pelaku wisata yang terkena dampak. Namun secara umum, masyarakat luas yang tidak terkena dampak tidak akan merasakan akibatnya, justru mereka setuju karena sarana dan prasarana lebih terjaga sehingga masyarakat luas pada umumnya merasakan dampak positif dari kebijakan ini.

Dalam model yang dikembangkan oleh Hainsworth & Meng, proses isu yang terjadi dapat digambarkan sebagai sebuah siklus yang terdiri dari empat tahapan (Nova : 2014). Tahapan yang terjadi dalam isu area bebas parkir Jeron Benteng adalah sebagai berikut :

a. *Potential Stage*

Isu yang muncul dalam organisasi merupakan konsekuensi dari perkembangan, perubahan tren politik, undang-undang, ekonomi dan sosial. Isu juga dapat timbul karena organisasi memiliki kepentingan terhadap suatu masalah yang memiliki dampak bagi kelompok tertentu, dan isu mulai menguat saat organisasi berencana melakukan sesuatu yang memiliki konsekuensi bagi kelompok tertentu. Kesadaran dan perhatian dari kelompok tertentu terhadap organisasi menyebabkan kelompok-kelompok tertentu melakukan sesuatu, seperti penolakan yang menimbulkan konflik. Isu area bebas parkir ini berawal dari keinginan pemerintah untuk menerapkan kebijakan area bebas parkir kawasan Jeron Benteng, namun kebijakan tersebut berdampak pada kelompok pelaku ekonomi dikawasan tersebut. dalam hal ini kelompok pelaku ekonomi memiliki kesadaran penuh karena kebijakan area bebas parkir ini memiliki dampak bagi mereka akibatnya kelompok pelaku ekonomi melakukan penolakan, hal ini juga merupakan konsekuensi Dinas Perhubungan dalam menerapkan kebijakan karena memnyangkut kepentingan umum.

b. *Emerging stage*

Pada tahapan ini, isu yang ditimbulkan mulai menyebabkan tekanan terhadap organisasi akibat reaksi dari kelompok masyarakat yang mulai memberikan perhatian dan tindakan. Selain itu, media mulai memberitakan hingga isu berkembang menjadi isu publik. Dalam tahap ini

juga biasanya pihak ataupun kelompok yang terlibat seringkali menarik perhatian media sehingga isu semakin cepat berkembang Hal ini juga terjadi dalam Dinas Perhubungan. banyak sekali media yang mulai memberitakan isu area bebas parkir kawasan Jeron Benteng. Dari beberapa surat kabar yang berbeda yang peneliti cantumkan gambar pada bab sajian data , kita bisa melihat bahwa media-media tersebut mengangkat berita melalui sisi kelompok yang terkena dampak dari kebijakan area bebas parkir Jeron Benteng. Sehingga isi pemberitaan merupakan tanggapan dan konflik yang dialami oleh kelompok yang terkena dampak dari kebijakan.

c. Curent Stage dan Crisis Stage

Dalam tahapan ini, isu telah berkembang dan menyebabkan dampak yang serius . Akibat kebijakan area bebas parkir ini merugikan beberapa pihak seperti juru parkir dan pedagang yang kehilangan mata pencarian serta agen tour travel yang harus merubah rute wisata wisatawan. Selain itu, pelaku wisata lebih banyak mengalami kerugian dalam faktor ekonomi, meskipun pemerintah sudah memberikan solusi namun dirasa belum maksimal. Dampak kebijakan seperti ini yang kemudian dirasa perlu diberikan solusi dari pemerintah karena menyangkut kesejahteraan masyarakat.

d. Dormant stage

Dalam tahapan ini organisasi dapat mengatasi permasalahan dan isu yang terjadi, pemberitaan media mulai menurun dan seiring berjalannya waktu, masyarakat mulai teralihkan isu-isu lain yang lebih panas dan hilang seiring waktu. Meskipun solusi yang diberikan pemerintah dinilai belum maksimal namun hingga saat ini belum ada permasalahan yang menarik perhatian publik, terkait solusi yang berikan. Salah satunya adalah solusi yang diberikan pemerintah kepada juru parkir yang dipindahkan ke Ngabean. Kondisi parkir Ngabean sendiri belum selesai dan tidak berfungsi secara optimal.

Sebelum isu berkembang kedalam tahap-tahap selanjutnya, seharusnya pihak Dinas Perhubungan mampu menyadari dan mengambil tindakan pada saat isu berada dalam tahap *potential stage*, karena penanganan dini menjadi lebih penting untuk meminimalisir kemungkinan isu selanjutnya atau menjadi solusi saat isu belum berkembang. Dinas Perhubungan sendiri seharusnya sudah mengambil peran dalam pembuatan keputusan pada setiap fase isu yang terjadi, tidak berdiam diri atau mengabaikan isu, keterlambatan Dinas Perhubungan dalam menyadari hal ini membuat isu lebih cepat menyebar dan tidak terkendali informasi yang beredar terkait isu bebas parkir. Dalam model manajemen isu peran pembuatan keputusan manajemen pada setiap fase isu yang seharusnya dilakukan organisasi menurut Regester & Larkin (2003:99-102) yaitu kesadaran, eksplorasi, pembuatan keputusan, implementasi, modifikasi dan

penyelesaian. Fase kesadaran ini adalah tahap pertama dari siklus potensial, penekanan dalam fase ini mereka yang terlibat harus memiliki kesadaran, penasaran, rendah hati, terjaga dan tertantang serta terbuka. Dalam hal ini seharusnya Dinas Perhubungan memiliki kesadaran terhadap latar belakang informasi isu dan riset harus dilakukan selanjutnya mengadakan pemantauan infrastruktur. Jika hal ini dilakukan maka Dinas Perhubungan sudah memiliki persiapan dan kesiapsiagaan dalam menghadapi isu. Fase eksplorasi, tahap ini mengindikasikan urgensi yang meningkat terhadap pentingnya isu. Tanggung jawab khusus harus dibagikan kepada setiap struktur yang terlibat dalam kebijakan area bebas parkir, kesadaran pihak Dinas Perhubungan ditingkatkan dan proses analisa serta pembentukan opini dimulai. Suatu pembagian tugas kepada bagian-bagian struktur Dinas Perhubungan yang terlibat dapat dibentuk untuk memudahkan alokasi tanggung jawab. Hal ini jika dilakukan akan membantu mengurangi respon organisasi yang lamban dalam menangani isu, menjaga informasi penting dari kebocoran, mengarahkan informasi yang berkembang di masyarakat dengan satu sumber. Jika kesadaran ini dimiliki Dinas Perhubungan tentu dalam proses analisa dan pembentukan opini publik terkait kebijakan akan lebih mudah. Dan langkah selanjutnya adalah mengambil keputusan, implementasi hingga penyelesaian. Namun hal ini tidak dilakukan Dinas Perhubungan dalam merespon isu saat isu masih berkembang ditahap potential stage.

2. Manajemen isu yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam isu area bebas parkir kawasan Jeron Beteng

Manajemen isu Dinas Perhubungan merupakan upaya atau aktivitas yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk mengidentifikasi munculnya kecenderungan - kecenderungan situasi yang diprediksi dapat mempengaruhi aktivitas organisasi jangka pendek maupun jangka panjang serta membangun strategi untuk merespon permasalahan yang terjadi. *US Public Affairs Council* (Regester & Larkin, 2003:44-46) menyatakan bahwa fungsi-fungsi yang dibutuhkan bagi manajemen *issue* adalah pengidentifikasian berbagai *issue* dan tren, mengevaluasi dampak mereka dan menempatkan prioritas, menetapkan posisi suatu perusahaan, merancang tindakan dan respon dari perusahaan untuk membantu mendapatkan posisi tersebut serta mengimplementasikan rencana. Fungsi-fungsi ini harus ada secara konstan dan terintegrasi serta terfokus pada tugas utama yakni membantu organisasi, melalui manajemennya. Kunci dari tugas-tugas tersebut adalah *merencanakan, memonitor, menganalisa dan mengkomunikasikan*.

Biasanya dalam sebuah organisasi manajemen isu ini dilakukan oleh tim manajemen isu khusus atau bagian humas pemerintah. Namun dalam manajemen isu yang dilakukan Dinas Perhubungan, tim manajemen isu tidak dibentuk secara khusus untuk menangani isu area bebas parkir kawasan Jeron Beteng, bagian yang menangani isu merupakan bidang

yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya, tim tersebut terdiri dari beberapa bagian yang mengatur lalu lintas dan parkir, bagian lalu lintas dan angkutan serta bagian perparkiran. Tidak ada humas karena Dinas Perhubungan sendiri tidak memiliki bagian khusus humas. Namun pada praktiknya bidang yang bertanggung jawab ini tetap melakukan fungsi humas pemerintah. Sesuai dengan fungsi humas pemerintah yang diatur dalam Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara nomor 8 tahun 2007 tentang Pedoman Umum Hubungan Masyarakat di Lingkungan Instansi Pemerintah pada pasal 6 menjelaskan bahwa fungsi Humas pemerintah adalah sebagai juru bicara, fasilitator, memberi pelayanan informasi kepada publik, menindaklanjuti pengaduan publik, menyediakan informasi tentang kebijakan, program, produk dan jasa lembaga, menciptakan iklim hubungan internal dan eksternal yang kondusif, dinamis, serta menjadi penghubung lembaga dengan pemangku kepentingan. Bidang yang bertanggung jawab tetap melakukan fungsi humas meskipun dirasa belum maksimal, karena background Dinas Perhubungan sendiri bukan dari humas, sehingga dalam menjalankan tugas dan fungsi sebagai humas belum maksimal, seperti dalam memberikan informasi, pesan tidak dirancang khusus untuk menarik simpati atau dukungan publik, hanya berisi penjelasan terkait teknis larangan bus memasuki Jeron Beteng didalam surat edaran. Penjelasan

terkait bagaimana proses dan tahapan Dinas Perhubungan dalam manajemen isu, peneliti uraikan sebagai berikut :

1) Mengidentifikasi isu

Identifikasi isu bertujuan untuk mengetahui isu-isu dan mengenal isu yang akan mempengaruhi kepentingan organisasi. Adapun langkah-langkah yang digunakan organisasi dalam mengidentifikasi isu (Kriyantono :2015) adalah sebagai berikut Polling Opini, FGD, monitoring berita, menyediakan kotak opini publik, menjalin komunikasi secara langsung dengan kelompok publik yang terlibat, memonitoring dan menjalin relasi melalui sosial media.

Tujuan utama identifikasi *issue* menurut Regester & larkin (2003) adalah untuk menempatkan prioritas awal atas berbagai *issue* yang mulai muncul. *Issue-issue* tersebut dapat diklasifikasikan berdasarkan jenis, sumber respon, geografi, jarak terhadap kontrol, penting/tidak, faktor seperti tingkat dampak serta kemungkinan bahwa *issue* akan berkembang dalam periode waktu yang dapat diprediksi juga harus dipertimbangkan. Dalam proses identifikasi ini, yang dilakukan Dinas Perhubungan menyebarkan informasi melalui surat edaran. Surat edaran tersebut berisi tentang larangan bus memasuki kawasan Jeron Benteng dan penjelasan terkait kendaraan yang diperbolehkan memasuki Jeron Benteng.

Dalam hal ini Dinas Perhubungan telah melakukan salah satu fungsi humas yaitu menyebarkan informasi terkait kebijakan, namun dalam surat edaran tersebut kurang dijelaskan mengapa perlunya diberlakukan kebijakan area bebas parkir sehingga masyarakat terutama pelaku wisata yang memiliki kepentingan ekonomi langsung kontra terhadap kebijakan tersebut, tanpa tahu penyebab mengapa kebijakan ini diperlukan. Akibatnya timbul persepsi negatif dan kurang terciptanya pengertian dari publik. Kontra masyarakat tersebut yang mengundang media untuk melakukan pemberitaan negatif tentang kebijakan, selain pemberitaan media massa, Dinas Perhubungan juga banyak mendapat aduan dari para pelaku wisata. Dalam identifikasi ini Dinas Perhubungan sejak awal memang tidak menyediakan layanan polling opini maupun FGD ataupun upaya yang dilakukan untuk mencari opini ataupun pendapat publik. Aduan-aduan dari masyarakat terutama pelaku wisata yang kemudian diproses ulang oleh Dinas Perhubungan untuk kemudian diberikan solusi.

Dapat disimpulkan dari hal ini, pelaku wisata umumnya memiliki sikap yang lebih aktif dibandingkan dengan Dinas Perhubungan, walaupun pada akhirnya isu juga dapat teridentifikasi oleh organisasi, namun sebaiknya Dinas Perhubungan juga menyediakan kotak opini publik ketika mengeluarkan informasi

terkait kebijakan. Setidaknya membuat publik merasa bahwa pemerintah juga memiliki tanggung jawab sehingga ketika media massa memberitakan, Dinas Perhubungan tidak memiliki reputasi yang terlalu buruk dan publik juga tidak akan berbicara seolah-olah pemerintah adalah pihak yang bersalah. Dengan demikian pemberitaan media massa tentu juga tidak akan membuat isu tersebut semakin panas meskipun telah tersebar luas. Disisi lain penyediaan media opini tersebut juga mempermudah Dinas Perhubungan dalam menyaring isu-isu yang memiliki potensi mengganggu kepentingan organisasi, selain lebih terorganisir, hubungan Dinas Perhubungan dan para pelaku wisata tentu akan semakin dekat karena terjalin dua arah.

Dalam proses identifikasi ini, seharusnya jika Dinas Perhubungan tidak menyediakan kotak opini publik untuk menampung aspirasi masyarakat, ketika isu mulai muncul Dinas Perhubungan seharusnya membuat media center atau pusat layanan informasi khusus terkait isu area bebas parkir ini, hal ini juga dapat meminimalisir pemberitaan negative yang berkembang dan dapat menciptakan komunikasi dua arah antara publik dan organisasi sehingga tercipta pengertian.

2) Melakukan analisis isu-isu

Setelah Dinas Perhubungan mengetahui isu-isu yang terjadi dan melakukan pengelompokan. Kelompok-kelompok mana saja yang

paling terkena dampak dari kebijakan. Isu-isu tersebut kemudian dianalisis hingga menemukan lima kelompok yang terkena dampak kebijakan dan 2 kelompok yang harus diberikan solusi. Pengategorian ini melihat dari dampak dan jumlah publik yang terlibat. Kelompok pelaku wisata tersebut antara lain Juru parkir, kelompok pedagang asongan/kaki lima, tour travel, pemilik usaha kawasan Jeron Benteng dan wisatawan.

Dari kelima kelompok pelaku wisata hanya juru parkir dan pedagang asongan/kaki lima yang diberikan solusi. Hal ini karena menyangkut kesejahteraan mereka, sedangkan kelompok yang lain hanya diberikan sosialisasi pemahaman agar mendukung kebijakan ini. Dinas Perhubungan sendiri sebenarnya sudah tepat dalam melakukan pengkategorian isu-isu yang terjadi. terfokus pada publik yang paling terkena dampak, sesuai dengan Humas dapat menggunakan kriteria dampak seberapa besar yang diakibatkan dan seberapa besar jumlah publik yang terlibat dan dipengaruhi untuk menentukan skala prioritas menurut Kriyantono (2015), meskipun ada beberapa kelompok pelaku wisata yang tidak sepenuhnya mendapat solusi karena hal tersebut juga dilihat dari tidak begitu besar dampak yang dirasakan kelompok pelaku wisata seperti tour travel dan pemilik usaha yang hanya mengalami sedikit penurunan pendapatan, namun hal tersebut juga akan membaik seiring berjalannya waktu. Langkah

dalam karakterisasi dan prioritas dalam manajemen isu juga kemukakan oleh Lesly (1992 : 24) dalam Yosol Iriantara (2004) menjelaskan bahwa karakterisasi titik fokus isu dengan menggunakan evaluasi isu dilihat dari dampak, daya ganggu, kematangan ,pengungkit, kemungkinan dll.

3) Merumuskan program dan proses pelaksanaan program

Merumuskan program dalam hal ini juga bisa diartikan sebagai upaya atau sikap organisasi terhadap isu artinya organisasi menentukan sikap untuk merespon isu agar menguntungkan bagi kepentingan organisasi dan publiknya. Seperti yang dilakukan Dinas Perhubungan setelah melakukan analisis isu dan pengkategorian isu-isu mana saja yang akan ditangani dan diberikan solusi, serta isu apa saja yang hanya diberikan respon sosialisasi. Dari pembahasan sebelumnya terkait solusi yang diberikan Dinas Perhubungan dalam merespon isu untuk para pelaku wisata, antara lain ;

a. Relokasi Parkir

Pemerintah menyediakan lokasi parkir resmi yaitu Ngabean, Senopati dan Abu bakar Ali. Penyediaan lahan parkir resmi ini tentu memiliki dampak yang sangat baik, selain kondisi parkir yang nyaman tentu membuat juru parkir lebih nyaman saat bekerja, lebih rapi dan terorganisir. Langkah pemerintah untuk merelokasi tukang parkir ke lahan parkir yang

disediakan merupakan langkah yang tepat, tapi pada praktiknya pembagian lahan parkir sendiri tidak merata, jumlah tukang parkir dan lahan parkir yang disediakan tidak seimbang, akibatnya banyak tukang parkir yang kemudian beralih profesi menjadi ojek ataupun kuli bangunan. Selain itu kondisi parkir Ngabean sendiri belum optimal, lahan parkir yang bisa digunakan hanya di lantai 1. Dapat disimpulkan bahwa langkah pemerintah sudah tepat dalam memberikan solusi, namun pemerintah sendiri belum maksimal dalam menyediakan fasilitas, bisa dikatakan bahwa persiapan pemerintah sendiri belum optimal.

b. Kios pedagang

Penyediaan kios pedagang oleh pemerintah juga menurut peneliti merupakan langkah yang tepat, karena tentu kondisi kios lebih nyaman dan lebih baik dari tenda-tenda pedagang sebelumnya. Namun sangat disayangkan pada pembagiannya, tidak semua pedagang mendapatkannya. Hanya pedagang yang memiliki kios yang berhak mendapatkan sedangkan pedagang asongan tetap berjualan bebas disekitar Jeron Benteng, meskipun telah diberikan larangan.

c. Shuttle Thole

Penyediaan shuttle juga menurut peneliti merupakan langkah yang tepat, shuttle ini hanya disediakan di area parkir Ngabean, karena lokasi parkir ini memang yang agak jauh dari lokasi wisata. Namun wisatawan cenderung malas karena dianggap cukup memakan waktu dan terkesan ribet. Akibatnya shuttle ini sendiri lebih banyak menganggur, kecuali memang disaat musim liburan.

d. Sosialisasi

Sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan menunjukkan aksi nyata Dinas Perhubungan dalam merespon isu, memberikan tindakan berupa sosialisasi untuk meminimalisir gap yang terjadi antara Dinas Perhubungan dan publiknya. Dalam proses sosialisasi Dinas Perhubungan juga telah menjelaskan terkait solusi yang akan diberikan pemerintah untuk para pelaku wisata yang terkena dampak, seperti relokasi parkir dan penyediaan kios pedagang. Dalam hal ini tim manajemen isu telah mengkomunikasikan programnya kepada publik dalam sosialisasi yang dilakukan. Namun peserta dalam sosialisasi ini tidak semua hadir. Dinas Perhubungan sendiri juga mengakui bahwa peserta sosialisasi tidak seluruhnya hadir. Hal ini membuat informasi masih tidak merata, namun setiap perwakilan kelompok pelaku

wisata hadir, sehingga informasi tetap bisa tersebar. Kegiatan sosialisasi ini juga hanya dilakukan satu kali sehingga dirasa kurang efektif. Padahal dalam menangani isu untuk menciptakan opini publik yang serah dibutuhkan cara komunikasi pesan yang tepat, karena dalam memberikan pemahaman dan menciptakan pengertian publik tidak bisa hanya dilakukan spontan dan satu kali, butuh waktu yang berulang-ulang. Menurut Breinstein (2000) ada beberapa hal yang harus dilakukan dalam mengkomunikasikan pesan yang bisa menjadi aset dalam memberi respon terhadap isu atau krisis, antara lain :

- Mengembangkan satu sampai tiga pesan pokok yang cukup sederhana untuk dipahami tentang situasi dan kondisi yang ada, sehingga mudah diingat.
- Menjelaskan secara berkala kepada publik, memberikan informasi secara berkala
- Menentukan juru bicara
- Membuat sistem control desas-desus

Breinstein (2002) mengatakan bahwa menyampaikan keberhasilan menyampaikan program komunikasi akan

membuat pesan yang disampaikan lebih baik, lebih lama dan berkelanjutan.

e. Penertiban Area

Penertiban area ini dilakukan Dinas Perhubungan bersama dengan satpol PP. langkah ini juga merupakan langkah yang tepat karena meskipun himbauan larangan telah dikeluarkan, masih ada beberapa oknum pelaku wisata yang tetap berjualan dilokasi Jeron Benteng. Menanggapi hal tersebut Dinas Perhubungan melakukan tindakan tegas.

f. Pemasangan rambu lalu lintas

Pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sekitar kawasan Jeron Benteng juga merupakan langkah yang tepat, hal ini membantu dalam menyebarkan informasi larangan parkir kawasan Jeron Benteng kepada seluruh lapisan masyarakat, terutama bus-bus yang sering melintasi kawasan Jeron Benteng. Dengan adanya rambu-rambu tersebut, juga membantu mencegah pengendara ataupun sopir bus dalam melakukan pelanggaran.

Dari beberapa solusi yang diberikan Dinas Perhubungan diatas, menurut peneliti solusi tersebut juga merupakan langkah yang sudah

tepat, karena merelokasi dari lokasi sebelumnya dan difasilitasi dengan sarana dan prasarana yang lebih baik serta disediakan alternative angkutan Thole untuk lokasi parkir yang jauh dari tempat wisata.

4) Mengukur program dan evaluasi

Dalam melakukan evaluasi Dinas Perhubungan melakukan rapat yang dilakukan setiap pertiga bulan diawal pelaksanaan, namun dalam evaluasi tersebut Dinas Perhubungan lebih terfokus pada evaluasi jenis kendaraan yang diperbolehkan melewati Jeron Benteng. Pada awalnya seluruh bus dilarang memasuki kawasan Jeron Benteng, namun kemudian dari hasil evaluasi bus dengan maksimal 8 kursi yang diperbolehkan melewati Jeron Benteng. Selain itu Dinas Perhubungan menilai program sudah efektif dan berhasil, melihat hasil dan kondisi Jeron Benteng saat ini, yang jauh lebih rapi dan bersih dari sebelumnya. Evaluasi Dinas Perhubungan hanya terfokus pada capaian tujuan Dinas Perhubungan dalam memberlakukan kebijakan, tanpa melakukan riset untuk mengidentifikasi isu-isu yang kemungkinan akan terjadi. dapat disimpulkan bahwa evaluasi yang dilakukan Dinas Perhubungan hanya berorientasi pada capaian bahwa kebijakan berhasil diberlakukan namun tidak melihat dari sisi publik yang terkena dampak, seperti melakukan riset kepada juru parkir yang telah di relokasi, karena pada kenyataannya masih banyak keluhan dari pelaku wisata meskipun telah diberikan solusi. Seharusnya Dinas

Perhubungan melakukan evaluasi secara menyeluruh terhadap tindakan ataupun program yang telah diberlakukan sehingga Dinas Perhubungan tidak menyadari bahwa masih ada isu-isu potensial yang kemudian diabaikan oleh Dinas Perhubungan. Menurut Kriyantono (2015) untuk menilai apakah respon yang diberikan berjalan dengan baik maka diperlukan riset, metode yang digunakan sama dalam mengidentifikasi isu, diawali dengan riset terhadap program yang telah dilaksanakan. Hal ini bertujuan untuk mengidentifikasi isu-isu yang kemungkinan akan terjadi.

3. Tanggapan pelaku wisata yang terkena dampak kebijakan area bebas parkir

Indikator keberhasilan program ataupun kebijakan pemerintah salah satunya dapat diukur dengan respon masyarakat terutama publiknya. Secara umum solusi yang diberikan Dinas Perhubungan sudah cukup baik, hal ini juga dilihat dari tanggapan juru parkir yang sudah direlokasi, kondisi parkir yang nyaman dan bersih tentu membuat mereka merasa jauh lebih nyaman dibandingkan kondisi lahan parkir sebelumnya, yang panas dan jika hujan, mereka kehujanan. Namun solusi tersebut ternyata masih belum optimal, karena relokasi parkir tersebut menyebabkan juru parkir mengalami penurunan pendapatan, akibat sepi pengunjung.

Hal ini disebabkan oleh masih banyaknya parkir liar yang berada di gang-gang Malioboro maupun lokasi yang dilarang untuk parkir kendaraan. Seharusnya Dinas Perhubungan juga melakukan penertiban terhadap oknum parkir liar tersebut sehingga kebijakan juga tidak jalan secara setengah-setengah, karena apabila tidak dilakukan penertiban, umumnya masyarakat Jogja cenderung malas untuk parkir di lokasi yang telah disediakan, selain lokasi yang membutuhkan waktu untuk berjalan kaki, kecenderungan masyarakat untuk merubah kebiasaan lama yang sudah dilakukan bertahun-tahun memang membutuhkan waktu dan dukungan kesadaran dari masyarakat, sehingga sebaiknya Dinas Perhubungan memberikan tindakan tegas terhadap parkir liar kendaraan, karena masyarakat Jogja sendiri lebih memilih untuk parkir kendaraan di parkir liar tersebut karena lokasi yang lebih dekat dengan tempat wisata dan kebiasaan yang sudah dilakukan bertahun-tahun. Jika penertiban tersebut dilakukan, maka antara publik dan Dinas Perhubungan sama-sama mencapai tujuannya. Relokasi parkir ini sebenarnya merupakan penataan yang tepat karena kondisi parkir liar di Jogja sendiri sudah sangat banyak dan cenderung mengganggu lalu lintas, karena sering memakan badan jalan, sehingga ruang lalu lintas menyempit dan menyebabkan kemacetan.

Selain masalah kondisi parkir liar ini, peneliti melihat tidak meratanya pembagian lahan parkir yang sudah dijanjikan pemerintah sehingga tidak

semua juru parkir saat relokasi mendapatkan bagian lahan parkir, dan akhirnya beralih ke profesi lain. Dinas Perhubungan harus lebih cermat dalam proses mengaplikasikan kebijakan dan lebih cepat tanggap dalam merespon isu yang terjadi. Dinas Perhubungan sendiri cenderung pasif dalam mengidentifikasi isu-isu yang terjadi.

4. Tanggapan Pengunjung Wisata

Secara umum kondisi Jeron Benteng dan Maliboro saat ini, jika dilihat secara kasap mata tentu kita dapat merasakan wisata di kota Jogja sendiri saat ini dirasakan lebih hidup dari sebelumnya, setelah dilakukannya kebijakan area bebas parkir ini. kondisi Alun-Alun yang tetap terjaga kelestariannya, di dukung dengan lingkungan wisata yang nyaman dan kondusif, Malioboro yang saat ini mulai ramai dikunjungi wisatawan pejalan kaki, hal ini juga didukung oleh upaya pemerintah dalam memperbaiki sarana dan prasana umum di tempat-tempat wisata tersebut, sehingga menambah kenyamanan pengunjung.

Upaya yang dilakukan pemerintah memberlakukan kebijakan area bebas parkir ini, tentu memiliki tujuan yang baik untuk mendukung perkembangan pariwisata kota Jogja. Perkembangan wisata ini banyak mendapatkan apresiasi dari pengunjung wisata, seperti halnya pengunjung wisata asing maupun luar kota, dari hasil wawancara yang peneliti sajikan di bab sajian data, kita dapat melihat bagaimana

pengunjung wisata luar kota sangat mendukung dan merasa nyaman dengan kebijakan yang diberlakukan pemerintah, selain kenyamanan dalam berwisata sarana dan prasarana yang diberikan pemerintah tentu sangat mendukung pengunjung dalam melakukan wisata, sehingga usaha yang dilakukan pengunjung wisata luar kota untuk datang ke Jogja tidak merasa kecewa dengan kondisi tempat wisata yang memuaskan, setidaknya mampu memberikan nyaman dan memiliki fasilitas umum yang dibutuhkan pengunjung wisata luar kota.

Namun hal ini sedikit berbeda dengan wisatawan lokal yang tinggal di Jogja itu sendiri. Dari hasil wawancara yang peneliti sajikan pada bab sebelumnya menunjukkan pengunjung sebenarnya menyukai kondisi Jeron Benteng dan Malioboro saat ini yang jauh lebih baik dari sebelumnya dari sisi kenyamanan tempat, namun perubahan ini membuat pengunjung wisata lokal malas dengan kondisi parkir yang agak jauh dari tempat wisata sehingga membutuhkan waktu untuk berjalan kaki sekitar 10 -15 menit. Sebenarnya permasalahan lokasi parkir menurut peneliti bukanlah hal yang negatif akibat diberlakukannya kebijakan area bebas parkir, karena banyak sisi positif yang belum disadari oleh wisatawan lokal.

Hal positif yang seharusnya disadari oleh wisatawan lokal dengan kondisi dan lokasi parkir yang lebih terorganisir tentu akan memudahkan pemerintah dalam melakukan pengawasan, dari sisi keamanan kendaraan

juga lebih terjamin, selain itu berjalan kaki juga baik untuk kesehatan, jika pengunjung wisata malas untuk berjalan kaki, mereka dapat menggunakan andong atau becak yang memiliki harga cukup terjangkau disisi lain juga dengan menggunakan becak atau andong, pengunjung wisata ikut melestarikan kendaraan tradisional.

Dari beberapa penjelasan peneliti diatas, hal itu seharusnya menjadi tantangan bagi Dinas Perhubungan dalam membangun kesadaran wisatawan lokal. Dinas Perhubungan seharusnya melakukan kampanye atau kegiatan yang mempersuasif masyarakat Jogja mendukung kebijakan area bebas parkir ini, untuk menciptakan kota wisata nyaman sesuai dengan slogan Jogja “Jogja berhati nyaman”. Namun sangat disayangkan kampanye ini kurang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

5. Faktor pendukung dan penghambat Dinas Perhubungan dalam mengelola isu area bebas parkir kawasan Jeron Benteng

Tidak bisa dipungkiri bahwa setiap kebijakan ataupun program yang akan diberlakukan oleh Dinas Perhubungan dalam prosesnya pasti terdapat pendukung dan hambatan. Faktor pendukung tentu berasal dari dukungan instansi pemerintah lain yang ikut terlibat dalam menangani masalah isu yang terjadi, sehingga hal ini sangat membantu Dinas Perhubungan.

Keterlibatan instansi pemerintah lain dalam kebijakan area bebas parkir, mempermudah kerja Dinas Perhubungan dalam melakukan pembagian tugas saat menangani isu, seperti yang dibahas pada bab sebelumnya dalam sajian data, beberapa isu yang terjadi akibat kebijakan ditangani oleh instansi pemerintah yang lain seperti masalah pedagang yang kemudian ditindaklanjuti oleh Dinas Perindagkop. Dalam hal ini Dinas Perhubungan seharusnya bisa lebih fokus dalam menangani permasalahan parkir. Kerja sama antara instansi pemerintah ini menjadi hal yang sangat mendukung.

Namun faktor pendukung ini oleh Dinas Perhubungan tidak dimanfaatkan secara maksimal, kurangnya koordinasi antara instansi pemerintah berpengaruh terhadap hasil manajemen isu yang telah dilakukan akibatnya upaya pemberian solusi tidak berjalan maksimal. Dalam kebijakan area bebas parkir ini setiap instansi terkait memiliki tujuan yang sama namun dalam pelaksanaannya tugas dan tanggung jawabnya masing-masing, meskipun demikian jika mereka bisa berkoordinasi dengan baik tentunya setiap program akan berjalan dengan baik, seperti diadakan rapat rutin yang membahas teknis antara instansi terkait bagaimana melakukan pendekatan dengan komunitas-komunitas pelaku wisata agar program relokasi parkir dan PKL berjalan maksimal, Dinas Perhubungan dan Dinas Perindagkop membutuhkan Dinas Pariwisata untuk melakukan pendekatan tersebut, karena Dinas Pariwisata

yang banyak memiliki keterkaitan dengan para pelaku wisata seperti komunitas juru parkir maupun PKL. Ketiga instansi tersebut seharusnya melakukan upaya pendekatan yang dilakukan bersama-sama dalam menjalin relasi dengan komunitas pelaku wisata, agar relokasi parkir dan PKL berjalan maksimal. Pada kenyataannya meskipun telah direlokasi ternyata kios-kios pedagang juga masih banyak yang kosong tidak ditempati oleh PKL selain itu permasalahan parkir liar, jika Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata melakukan penertiban area parkir liar dikawasan malioboro hingga nol kilometer, program relokasi parkir juga akan berjalan maksimal.

Dinas Perhubungan sendiri merasa bahwa penertiban parkir yang berada dijalan malioboro bukan tanggung jawabnya, jika parkir liar ini tidak ditertibkan akan berdampak pada sepi nya pengunjung yang parkir di Ngabean, Senopati dan Abubakar Ali. Padahal jika dilakukan penertiban program relokasi ini akan berjalan dengan lebih baik.

Faktor yang menjadi penghambat dalam proses pemberlakuan kebijakan. Seperti yang kita ketahui faktor utama yang menjadi penghambat adalah kontra masyarakat atau publik yang terkena dampak kebijakan. Masyarakat kontra terhadap kebijakan bukan tanpa sebab, hal ini dikarenakan mereka kehilangan mata pencarian, tempat berjualan, lahan parkir yang digunakan juru parkir. Masyarakat kontra karena faktor ekonomi, pekerjaan yang biasa sehari-hari mereka lakukan terancam

dipindahkan atau ditiadakan, hal ini juga didukung dengan kurangnya informasi dari pemerintah terkait kejelasan nasib mereka sehingga masyarakat tidak mendukung kebijakan area bebas parkir ini.

Jika ditelaah lagi, menurut peneliti kontra masyarakat dalam setiap pemberlakuan kebijakan pasti selalu ada. Namun hal tersebut juga berpengaruh pada bagaimana sebuah instansi merespon isu yang terjadi. Jika sejak awal Dinas Perhubungan lebih terbuka dalam menyampaikan informasi kepada publik tentu tidak akan banyak menimbulkan kontra, karena akan tercipta pengertian dari publik dengan adanya keterbukaan informasi sehingga meminimalisir kesalahpahaman dan kontra. Dinas Perhubungan hanya menyampaikan informasi melalui surat edaran dan sosialisasi. Sehingga publikpun tidak banyak mengetahui latar belakang mengapa diberlakukannya kebijakan, serta pemberitaan media massa juga cenderung negatif, hal ini tentu akan membentuk persepsi negatif publik.

Dinas Perhubungan yang cenderung pasif, baru bergerak ketika ada masalah atau aduan, seharusnya Dinas Perhubungan bisa lebih aktif dalam merespon kemungkinan yang akan terjadi, selain itu keaktifan instansi terhadap publik tentu akan semakin meningkatkan kedekatan antara instansi dan publiknya. Apabila kedekatan telah terjadi, instansi tentu akan lebih mudah dalam mencari dukungan publik.

Namun disisi lain, Dinas Perhubungan sendiri mengalami keterbatasan dalam menyampaikan informasi, hal ini bukan karena

keterbatasan media yang dimiliki Dinas Perhubungan, jika kita lihat tim manajemen isu Dinas Perhubungan sendiri tidak ada tim khusus yang bertugas menangani isu, hanya bidang-bidang yang memiliki keterkaitan dengan tugasnya yang bertanggung jawab, selain itu Dinas Perhubungan tidak memiliki bagian humas didalamnya. Sehingga peran humas sendiri yang dijalankan tim manajemen isu belum maksimal karena keterbatasan sumber daya manusia. Hal tersebut juga bisa dilihat dari cara Dinas Perhubungan dalam mengelola isu yang lebih mengoptimalkan pada kepentingan instansi dan lambat dalam memberikan respon kepada publik.

Padahal jika dilihat dari faktor pendukungnya, kebijakan area bebas parkir ini didukung oleh beberapa instansi pemerintah terkait. Seharusnya Dinas Perhubungan lebih bisa memanfaatkan kerja sama yang baik antara instansi pemerintah terkait untuk menciptakan pengertian publik.