

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam penyelenggaraan otonomi daerah, pemerintah kabupaten ataupun kota diberikan kekuasaan oleh pemerintah pusat untuk mengendalikan dan mengurus pemerintahannya dari non keuangan serta aspek fiskal. Dalam hal keuangan, seluruh daerah diminta agar meningkatkan kemandirian keuangan untuk mengurangi ketergantungannya kepada pemerintah pusat. Daerah perlu mencari berbagai sumber yang berpotensi supaya bisa memberikan kontribusi terhadap pendapatan daerah hal ini merupakan salah satu cara agar dapat meningkatkan kemandirian itu. Belum mampunya pemerintah daerah mengoptimalkan PAD menjadi permasalahan yang sering kali dialami seluruh daerah sehingga pelaksanaan otonomi daerah belum berjalan dengan semestinya karena daerah masih memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap pemerintah pusat.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah salah satu faktor penting dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Kota Bandung ialah Ibu Kota Provinsi Jawa Barat yang mempunyai potensi pendapatan asli daerah yang besar. Bisa dilihat dari daya tariknya yang luar biasa, terbukti dengan beberapa sebutan yang disematkan pada Kota Bandung, seperti kota kembang, kota kuliner, dan masih banyak lagi. Memiliki

potensi besar seperti itu, harapan besar kepada kota ini agar dapat membiayai pembangunan daerahnya melewati PAD .

PERMENDAGRI No 13 Tahun 2006 berhubungan dengan panduan tatakelola keuangan Daerah dikatakan bahwa sumber pendapatan asli daerah mencakup 4 bagian yaitu pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, serta lain- lain pendapatan yang sah. Menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, dapat dikatakan retribusi daerah adalah salah satu sumber pendapatan asli daerah yang berguna untuk pembiayaan dalam pelaksanaan program daerah selain daripenerimaan dana perimbangan dan pemerintah pusat maupun bantuan keuangan lain. Dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dijelaskan bahwa objek-objek retribusi daerah diantaranya yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu. Iuran atas pelayanan yang diberikan oleh pemerintah daerah bagi kepentingan umum disebut dengan retribusi jasa, yang dapat dirasakan oleh perseorangan atau badan. parkir di tepi jalan umum merupakan salah satu dari jenis retribusi jasa umum. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor roda dua dan roda empat, retribusi ini dinilai mempunyaikemampuan yang besar.

Salah satu kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah adalah kewenangan mengelola potensi daerah dalam rangka menggali Pendapatan Asli Daerah (PAD), salah satunya melalui pengelolaan retribusi pelayanan parkir. PAD

dari retribusi pelayanan parkir di Bandung pada saat ini telah dilengkapi dengan Terminal Parkir Elektronik (TPE) atau biasa disebut e-parkir. Pemerintah Kota Bandung membuat terobosan melalui mesin parkir elektronik sebagai bentuk implementasi dan juga merupakan salah satu bagian dari upaya mewujudkan Bandung *Smart City*. Kota Bandung mempunyai kawasan administratif yang sangat luas dan mempunyai ruas jalan raya yang lebar. Ketetapan tempat parkir dibadan jalan ditentukan dalam Keputusan Walikota Nomor 551/Kep.648-DisHub/2017 perihal Penentuan Posisi dan wilayah Parkir Di Tepi Jalan Umum dan Tempat Khusus Parkir di Kota Bandung. Pada Perda Kota Bandung No.4 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Parkir di tepi jalan umum merupakan salah satu sumber pendapatan daerah dari hasil retribusi pelayanan parkir (Undang-Undang No.28 Tahun 2009). Untuk itu tidak aneh apabila pendapatan parkir masuk menjadi salah satu sumber penerimaan paling utama pada daerah tersebut. Sejak dahulu Kota Bandung dikenal dengan sebutan kota wisata, membludaknya pengunjung dari beragam daerah yang ingin datang ke Kota Bandung untuk berwisata, oleh karena itu pemkot Bandung sangat tahu akan potensi pendapatan yang besar dari sektor retribusi parkir di badan jalan umum ini bagi pendatang domestik yang memakai kendaraan.

Adanya Terminal Parkir Elektronik (TPE) merupakan bentuk fasilitas dari sistem pendapatan pelayanan parkir saat ini di Kota Bandung. Program parkir

elektronik yang diresmikan pada bulan agustus 2017. Pada awal peresmiannya terdapat 445 unit terminal parkir elektronik (TPE) di 221 titik lokasi di Kota Bandung. Program ini diharapkan dapat mengatasi berbagai masalah terkait parkir di Kota Bandung dan mampu membantu peningkatan pendapatan asli daerah Kota Bandung, namun nyatanya masih terdapat berbagai kendala dalam pelaksanaannya. Pada tahun 2017, Pemerintah Kota Bandung menargetkan sebesar 140 miliar dalam realisasi yang diterima dari retribusi parkir, namun target tersebut tidak tercapai. Pemerintah hanya mendapatkan 5 Miliar lebih atau sekitar 5% dari target realisasi. Jalan Braga menjadi tempat pertama dipasangnya terminal parkir elektronik (TPE) di Bandung. Bahkan penerapan tersebut termasuk yang pertama di Indonesia. Kehadiran mesin itu diharapkan dapat meminimalisir penyelewengan uang penerimaan tersebut oleh pihak yang tidak bertanggungjawab dan juga dapat memaksimalkan total pendapatan parkir. Awalnya mesin parkir elektronik ini diimplemetasikan atau cara pemakaian mesin parkir elektronik ini memakai uang pecahan logam, namun kini menggunakan uang elektronik. Dengan berjalannya waktu, mesin-mesin parkir elektronik ini ditambah totalnya karena dinilai sukses dalam uji coba sebelumnya (Alaydrus, D. V., & Agustina, 2022).

Tempat parkir elektronik ini tidak bekerja secara maksimal, hal ini disebabkan pengoperasiannya yang kompleks, biaya yang mahal dan banyaknya tempat parkir liar. Masalah lain adalah orang lebih suka membayar kepada tukang parkir karena biayanya sama meskipun mereka parkir berjam - jam, yang berbeda dengan parkir

meteran. Selain itu, kurangnya sumber sosialisasi dari pelaksana program, sehingga banyak masyarakat yang belum mengetahui tentang program kios parkir elektronik.

Tabel 1. 1 Data Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung

Lokasi	Jumlah TPE	Lokasi	Jumlah TPE
Jalan Leuwi Panjang	9	Jalan Baranangsiang	5
Jalan Astana Anyar	9	Jalan Kemuning	4
Jalan Panjagalan	5	Jalan Cihapit	5
Jalan Pagarsih	9	Jalan Taman Pramuka	7
Jalan Kalipah Apo	6	Jalan Cilaki	16
Jalan Cibadak	9	Jalan Hasanuddin	6
Jalan Dalem Kaum	8	Jalan Surya Kencana	5
Jalan Jendral Sudirman	22	Jalan Imam Bonjol	4
Jalan Gardu Jati	5	Jalan Tengku Umar	5
Jalan Jamika	24	Jalan Japati	5
Jalan Dewi Sartika	4	Jalan Cisangkuy	11
Jalan Alkateri	4	Jalan Cimanuk	3
Jalan Gg. Suniaraja	4	Jalan Ciliwung	8
Jalan Sunia Raja	5	Jalan Progo	7
Jalan Rangka Gading	5	Jalan Ambon	7
Jalan Taman Sari	6	Jalan M.Toha	14
Jalan Badak Singa	1	Jalan Lengkong Kecil	17

Jalan Cihampelas	7	Jalan Lengkong Besar	10
Jalan Pajajaran	15	Jalan Karapitan	9
Jalan Sultan Agung	6	Jalan Burangrang	9
Jalan Trunojoyo	5	Jalan Halimun	6
Jalan Bahureksa	4	Jalan Malabar	4
Jalan Sumatra	7	Jalan Talaga Bodas	4
Jalan Rembong	2	Jalan Lodaya	7
Jalan Naripan	2	Jalan Palasari	6
Jalan Vandefenter	7	Jalan A. Yani	34
Jalan Otista	17	Jalan Cianjur	5
Jalan Kebonjati	10	Jalan Gatot Subroto	4
Jalan Jawa	3		

Sumber : UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2020 (Data diolah penulis,2022)

Tabel diatas memaparkan tentang nama – nama ruas jalan yang dipasang mesin parkir elektronik di kota Bandung. Jalan A.Yani merupakan jalan yang paling banyak di pasang mesin parkir elektronik, hal ini berawal dari uji coba dalam program kota cerdas (*smart city*). Mesin parkir elektronik di jalan A.Yani pertama kali dipasang pada tahun 2018, yang dimana awal mula adanya mesin tersebut sangat efektif dan masyarakat pun sangat antusias. Tujuan dari adanya sistem pelayanan parkir berbasis elektronik ini selain untuk memaksimalkan retribusi parkir dan mencegah potensi penyalahgunaan dana yang dikelola, juga memastikan retribusi

yang dibayarkan pengguna layanan parkir diterima oleh Pemerintah Kota Bandung. Namun sangat disayangkan ke efektivannya hanya berlangsung 2 bulan saja, penggunaan transaksi langsung dengan juru parkir masih dilakukan oleh masyarakat kebanyakan, alasannya tentu karena masih banyak warga Bandung yang tidak paham akan cara mengaplikasikan mesin parkir tersebut, ada pula yang merasa terlalu ribet jika harus menggunakan mesin parkir elektronik tersebut.

Hampir semua mesin TPE yang ada di jalan A.Yani rusak karena terbengkalai begitu saja, dan satu persatu mesin sudah ada yang diangkut kembali. Masyarakat dan juru parkir beranggapan bahwa mesin parkir elektronik ini lebih cocok diterapkan di mall dari pada di badan jalan seperti ini, menurut mereka ini sangat menyusahkan sang pengguna parkir. Dan pada akhirnya masyarakat pengguna parkir memilih membayar seperti semula yaitu kepada juru parkir langsung.

Ada baiknya jika Dinas Perhubungan Kota Bandung lebih memfokuskan padakeadaan ini supaya konsep *smart parking* dapat diterapkan di Kota Bandung dengan baik. Adanya penggunaan Terminal Parkir Elektronik dinantikan dapat meningkatkan kualitas pelayanan terhadap masyarakat, terutama pada pelayanan parkir yang berbasis elektronik. Tarif yang ditetapkan berpatokan pada aturan daerah. Aturan yang digunakan yaitu Peraturan Daerah Kota Bandung No.4 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi dalam bidang perhubungan.

Dari hasil analisis kinerja implementasi kebijakan terminal parkir elektronik di Kota Bandung, implementasi kebijakan terminal parkir elektronik dapat dikatakan belum optimal. Meskipun begitu kebijakan ini tidak dapat dikatakan gagal, karena terdapat peningkatan retribusi parkir setelah kebijakan TPE ini diterapkan. Kebijakan ini memang membutuhkan waktu dan biaya yang relatif besar, namun yang harus diingat adalah potensi peningkatan PAD dari retribusi parkir sangatlah besar. Kendala yang disebutkan janganlah dijadikan penghalang dalam melaksanakan kebijakan ini. Pemda Kota Bandung harus tetap fokus dalam mengoptimalkan penggunaan TPE sebagai metode pembayaran retribusi parkir. Tentu tidak adil rasanya mengukur keberhasilan kebijakan ini dengan menilai jumlah modal yang dikeluarkan dalam implementasi kebijakan ini dengan kenaikan retribusi parkir dalam waktu satu atau dua tahun saja. Implementasi kebijakan TPE merupakan investasi jangka panjang yang manfaatnya bagi peningkatan retribusi daerah akan dirasakan bertahap dari tahun ke tahun.

Faktor utama yang sangat memengaruhi berhasil tidaknya kebijakan ini adalah kesadaran masyarakat dalam mendukung kebijakan pemerintah. Kesadaran masyarakat sangat penting untuk mendukung transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan dana daerah oleh Pemerintah Kota Bandung. Mengubah pola perilaku yang telah lama terbiasa bertransaksi secara tunai menjadi nontunai adalah bukan perkara mudah. Dibutuhkan upaya yang masif dan konsisten dalam meningkatkan PAD retribusi parkir melalui TPE. Ketegasan juga dibutuhkan sehingga memaksa

pengguna layanan parkir agar membayarkan retribusi parkirnya melalui TPE. Proses perubahan pola perilaku masyarakat ini memang akan membutuhkan waktu, namun pemerintah harus berupaya untuk melakukan percepatan proses perubahan tersebut. Faktor ini tidak hanya berupa perubahan metode pembayaran dari tunai menjadi menggunakan TPE, tetapi lebih kepada bagaimana mengubah pola perilaku masyarakat pada umumnya dan khususnya pada pengguna layanan parkir agar terbiasa melakukan transaksi nontunai. Untuk mewujudkan perubahan pola perilaku tersebut, dibutuhkan sinergi antara pihak regulator, eksekutor, operator dan masyarakat sebagai pengguna layanan. Namun, dapat dipastikan Pemda Kota Bandung memiliki kekuatan yang besar untuk mewujudkan perubahan ini.

Berdasarkan fenomena permasalahan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa mesin parkir elektronik di Kota Bandung terutama di jalan A.Yanike efektivitasnya hanya berlangsung selama kurang lebih 2 bulan, dikarenakan masyarakat masih banyak yang kurang paham dengan penggunaannya, dan mereka berpandangan bahwa menggunakan mesin tersebut sangatlah ribet .Pada akhirnya masyarakat membayar parkir seperti semula lagi yaitu langsung pada juru parkir. Semua permasalahan ini pada akhirnya berdampak ke penerimaan pendapatan dari terminal parkir elektronik menjadi tidak efektif dan tidak sesuai dengan tujuan awal. Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengambil judul **“Evaluasi Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung “**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, peneliti menentukan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Masih belum meratanya sosialisasi yang disampaikan oleh juru parkir dan pihak UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung bagi masyarakat. Hal ini menyebabkan masyarakat kebingungan untuk memakai mesin tersebut, adapula sebagian warga yang sudah tau cara menggunakan mesin tersebut namun enggan membayar parkir dengan mesin elektronik itu karena merasa ribet untuk dilakukan.
2. Terminal Parkir Elektronik (TPE) telah diterapkan sejak tahun 2017 di Kota Bandung, maka untuk itu sudah pantas diuji keefektifitasannya. Namun Adanya pembaruan mesin parkir elektronik belum berhasil mendobrak penerimaan retribusi pelayanan parkir di badan jalan umum Kota Bandung.

1.3 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana efektivitas dalam Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
2. Bagaimana efisiensi dalam Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
3. Bagaimana kecukupan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?

4. Bagaimana perataan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
5. Bagaimana responsivitas Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
6. Bagaimana ketepatan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan di atas ialah :

1. Untuk mengetahui efektivitas Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
2. Untuk mengetahui efisiensi Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
3. Untuk mengetahui kecukupan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
4. Untuk mengetahui perataan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
5. Untuk mengetahui responsivitas Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?
6. Untuk mengetahui ketepatan Penerimaan Terminal Parkir Elektronik (TPE) di UPT Parkir Kota Bandung ?

1.5 Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

Pada hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam cakupan administrasi publik, terutama peningkatan pelayanan publik dalam parkir di Kota Bandung. Bagi Akademik, Hasil penelitian ini merupakan sebuah wujud dari penerapan ilmu yang telah didapat sebagai mahasiswa Administrasi Publik UIN Sunan Gunung Djati Bandung.

2. Secara Praktis

Bagi Instansi Terkait. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada kantor UPT Perparkiran Kota Bandung dalam mendukung serta meningkatkan kualitas pelayanan bagi masyarakat wilayah Kota Bandung, yang diupayakan dari parkir elektronik ini yang sudah sejak lama ketentuan tersebut dibuat dalam rangka perbaikan pelayanan publik dalam hal parkir yang ada di Kota Bandung.

Hasil dari penelitian ini sangat diharapkan tidak hanya memberikan manfaat kepada peneliti dan instansi terkait saja, tetapi juga kepada para penyelenggara pelayanan publik tingkat daerah dan masyarakat terutama demi memenuhi hak dan kewajibannya sebagai warga negara untuk mencapai kesejahteraan masyarakat.

1.6 Kerangka Pemikiran

Pada penelitian ini Grand Theory yang digunakan adalah administrasi publik yang dikutip dari Siagian (2004 : 2) mendefinisikan administrasi publik adalah proses kerjasama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu, untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Middle Theory yang digunakan adalah Keuangan daerah, menurut Mamesa dalam buku akuntansi keuangan daerah (Halim,2004:18), yaitu seluruh hak dan kewajiban yang bisa dinilai dengan uang, demikian pula seluruh sesuatu baik berupa barang ataupun uang yang dapat dijadikan kekayaan daerah sebelum dikuasai oleh Negara atau daerah yang lebih tinggi dengan beberapa pihak lain yang sesuai dengan ketentuan perundang – undangan yang berlaku.

Applied Theory yang digunakan mengenai Evaluasi Kebijakan, menurut William Dunn 2000:30 dalam buku Studi Evaluasi Kebijakan karya (Friyal, 2018) berpendapat bahwa evaluasi yaitu bisa disamakan dengan penaksiran (*Appraisal*), pemberian angka (*Rating*), dan penilaian. Evaluasi juga memiliki fungsi yang dapat memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya terhadap kinerja kinerja kebijakan atau program agar dapat menilai sejauh mana target dan tujuan yang sudah dicapai. Pengertian di atas menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan merupakan hasil kebijakan dimana pada kenyataannya mempunyai nilai dari hasil tujuan atau sasaran kebijakan, dimana bagian akhir dari suatu proses kebijakan adalah evaluasi kebijakan. Adapun dimensi dari evaluasi ini yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, penerapan, responsibilitas, dan ketetapan.

- 1) Efektivitas. William N. Dunn dalam bukunya yang berjudul Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua, menyatakan bahwa: Efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneter. (Dunn, 2003:429).
- 2) Efisiensi, William N. Dunn berpendapat bahwa: Efisiensi (*efficiency*) berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkos moneter. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien” (Dunn, 2003:430).
- 3) Perataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti sama dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik. William N. Dunn menyatakan bahwa kriteria kesamaan (*equity*) erat berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat (Dunn, 2003:434). Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif,

efisien, dan mencukupi apabila biaya manfaat merata. Kunci dari perataan yaitu keadilan atau kewajaran.

4) Kecukupan, William N. Dunn mengemukakan bahwa kecukupan (*adequacy*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah (Dunn, 2003:430). Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kecukupan masih berhubungan dengan efektivitas dengan mengukur atau memprediksi seberapa jauh alternatif yang ada dapat memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi.

5) Menurut William N. Dunn responsivitas (*responsiveness*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu (Dunn, 2003:437). Dunn pun mengemukakan bahwa kriteria responsivitas adalah penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan) masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan (Dunn, 2003:437).

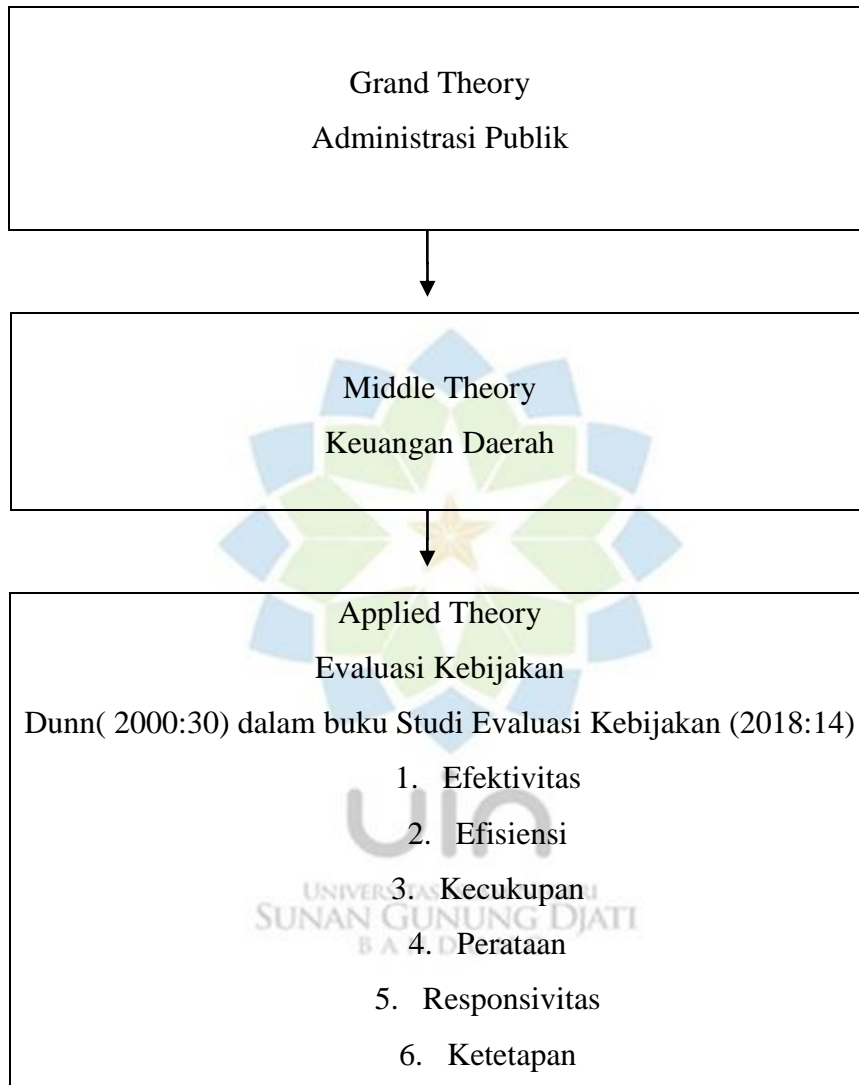
6) Ketepatan. Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. William N. Dunn menyatakan bahwa kelayakan (*Appropriateness*) adalah :

“Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan

tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif, karena kriteria ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrumen untuk merealisasikan tujuan tersebut” (Dunn, 2003:499). Artinya ketepatan dapat diisi oleh indikator keberhasilan kebijakan lainnya (bila ada). Misalnya dampak lain yang tidak mampu diprediksi sebelumnya baik dampak tak terduga secara positif maupun negatif atau dimungkinkan alternatif lain yang dirasakan lebih baik dari suatu pelaksanaan kebijakan sehingga kebijakan bisa lebih dapat bergerak secara lebih dinamis.



Tabel 1. 2 Kerangka Pemikiran



Sumber :Data diolah peneliti, 2022