

**PERAN PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM
PENANGGULANGAN MASALAH PUNGUTAN LIAR PARKIR**



Disusun Oleh:

M Afifuddin Syaivia Siregar

2256041032

UNIVERSITAS LAMPUNG

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

ILMU ADMINISTRASI NEGARA

2023/2024

DAFTAR ISI

I. PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Rumusan Masalah.....
- C. Tujuan Penelitian.....
- D. Manfaat Penelitian.....

BAB II LANDASAN TEORI

- A. Parkir
- 1. Parkir Liar
- 2. Kebijakan Parkir

BAB III GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

- A. Gambaran Umum Bandar Lampung
- 1. Profil dan Sejarah Kota Bandar Lampung
- 2. Pemerintahan
- B. Gambaran Umum Dishub Bandar Lampung
- 1. Profil dan Sejarah
- 2. Visi dan Misi
- 3. Struktur dan Sumber Daya
- 4. Kebijakan Dishub Kota Bandar Lampung

BAB IV ANALISIS DATA

- A. Peran Pemerintah Kota Bandar Lampung

BAB V PENUTUP

- A. Kesimpulan
- B. Rekomendasi

DAFTAR PUSTAKA.....

A. Latar Belakang Strategi Penanganan Pungli oleh Dinas Perhubungan:

Latar Belakang Masalah Pada masa sekarang ini, fenomena perparkiran sudah menjadi fenomena yang sering dijumpai di dalam sistem transportasi. Fenomena ini terjadi di hampir seluruh daerah di Indonesia. Kegiatan parkir itu sendiri adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara⁹. Kemudian, kegiatan parkir juga dapat salah satu sumber peningkatan pendapatan daerah dimana kegiatan parkir akan menghasilkan apa pajak/retribusi yang nantinya akan masuk ke dalam kas pemerintah sebagaimana yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD). Undang-undang tersebut menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Pajak adalah kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Sedangkan yang dimaksud dengan retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. 9 Dirjen Perhubungan Darat, 1996 7 Salah satu sumber penerimaan daerah yang sangat penting adalah pajak parkir, sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 2 ayat (2) UU 28/2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) bahwa : Pasal 2 2. Jenis Pajak kabupaten/Kota terdiri atas: a. Pajak Hotel; b. Pajak Restoran; c. Pajak Hiburan; d. Pajak Reklame; e. Pajak Penerangan Jalan; f. Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan; g. Pajak Parkir; h. Pajak Air Tanah; i. Pajak Sarang Burung Walet; j. Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan; dan k. Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan. Di dalam Pasal 2 ayat (2) UU 28/2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) sebagaimana disebutkan di atas, bahwa salah satu pajak kabupaten/Kota adalah pajak parkir (point g). Strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan (Dishub) sangat penting untuk menjaga integritas dan transparansi dalam sektor perhubungan. Pungutan liar atau pungli adalah praktik ilegal di mana petugas atau pihak terkait meminta atau mengambil uang atau barang dari individu atau perusahaan sebagai imbalan untuk memberikan layanan atau fasilitas yang seharusnya disediakan secara gratis atau dengan biaya yang sah. Berikut adalah latar belakang strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan:

1. Meningkatkan Pelayanan Publik: Salah satu latar belakang utama adalah untuk meningkatkan pelayanan publik yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kepada masyarakat. Pungli dapat menghambat akses masyarakat terhadap layanan yang seharusnya mereka terima dengan mudah. Oleh karena itu, pemberantasan pungli adalah langkah penting dalam meningkatkan kualitas layanan.
2. Mencegah Kerugian Keuangan: Pungli dapat menyebabkan kerugian keuangan bagi pemerintah dan masyarakat. Dana yang seharusnya digunakan untuk pengembangan infrastruktur dan perbaikan sistem perhubungan bisa saja tercuri oleh pihak yang tidak bertanggung jawab.

Oleh karena itu, strategi penanganan pungli juga bertujuan untuk melindungi aset keuangan negara.

3. Meningkatkan Investasi dan Pertumbuhan Ekonomi: Praktik pungli dapat menjadi hambatan bagi investor dan perusahaan yang ingin berinvestasi dalam sektor perhubungan. Dengan memberantas pungli, Dinas Perhubungan dapat menciptakan lingkungan yang lebih ramah investasi, yang pada gilirannya dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja.

4. Meningkatkan Integritas Institusi: Pemberantasan pungli adalah langkah penting dalam meningkatkan integritas dan reputasi institusi Dinas Perhubungan. Institusi yang bersih dari praktik korupsi akan lebih dipercaya oleh masyarakat dan pihak-pihak terkait.

5. Kepatuhan pada Hukum: Strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan juga didorong oleh kewajiban hukum. Pungli adalah tindakan ilegal dan melanggar hukum, dan pemerintah harus memastikan bahwa hukum ditegakkan dengan tegas.

6. Mengoptimalkan Sumber Daya: Dengan mengurangi pungli, Dinas Perhubungan dapat mengalokasikan sumber daya yang sebelumnya digunakan untuk praktik ilegal ini ke dalam proyek-proyek dan program yang lebih bermanfaat untuk masyarakat dan sektor perhubungan secara keseluruhan. Strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan dapat mencakup langkah-langkah seperti peningkatan pengawasan, pelaporan whistleblower, edukasi masyarakat, dan penegakan hukum yang tegas. Tujuan akhirnya adalah menciptakan lingkungan di mana perhubungan dapat berjalan secara efisien, transparan, dan tanpa praktik pungli yang merugikan masyarakat dan perekonomian. Penanganan pungutan liar (pungli) oleh Dinas Perhubungan adalah isu yang krusial dalam rangka meningkatkan integritas, transparansi, dan efisiensi di sektor perhubungan. Berikut adalah latar belakang umumnya:

1. Korupsi dan Pungutan Liar: Korupsi dan pungli adalah masalah yang serius di banyak negara, termasuk dalam sektor perhubungan. Praktik ini merugikan pemerintah, masyarakat, dan pengusaha, serta menghambat pembangunan infrastruktur dan pelayanan perhubungan yang baik.

2. Penghambatan Investasi dan Pertumbuhan: Pungli dapat menjadi penghalang bagi investasi dalam sektor perhubungan. Investor dan perusahaan sering kali enggan berinvestasi dalam proyek-proyek perhubungan jika mereka harus membayar pungli atau suap untuk mendapatkan izin atau kontrak.

3. Tuntutan Reformasi: Masyarakat dan pemerintah sering menuntut reformasi dalam penyelenggaraan sektor perhubungan, termasuk dalam hal penanganan pungli. Tuntutan ini mendorong pemerintah dan Dinas Perhubungan untuk mengambil langkah-langkah tegas dalam pemberantasan praktik korupsi.

4. Kewajiban Hukum: Banyak negara memiliki undang-undang yang mengatur tindakan korupsi dan pungli. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan memiliki kewajiban hukum untuk menegakkan hukum dan memberantas praktik pungli.
 5. Peningkatan Pelayanan Publik: Meningkatnya pelayanan publik dalam sektor perhubungan adalah tujuan utama dalam penanganan pungli. Dengan menghilangkan pungli, pelayanan publik dapat ditingkatkan, memberikan manfaat langsung kepada masyarakat.
 6. Reputasi dan Kredibilitas: Penanganan pungli juga dapat meningkatkan reputasi dan kredibilitas Dinas Perhubungan, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat dan pihak terkait.
1. Masalah Korupsi dalam Sektor Perhubungan: Sektor perhubungan sering kali rentan terhadap praktik korupsi dan pungutan liar. Korupsi dapat merugikan pelayanan publik, menghambat pertumbuhan ekonomi, dan merusak reputasi institusi pemerintah (Snyder, 2010).
 2. Dampak Negatif terhadap Investasi dan Pengembangan Infrastruktur: Praktik pungli dapat menjadi hambatan bagi investasi dalam pengembangan infrastruktur transportasi. Ini dapat menghambat pertumbuhan ekonomi dan kualitas infrastruktur perhubungan (Tanzi & Davoodi, 2001).
 3. Tuntutan Reformasi Pemerintah: Tuntutan untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan, termasuk sektor perhubungan, telah mendorong pemerintah untuk mengambil tindakan tegas dalam penanganan pungli (World Bank, 2000).
 4. Kontribusi terhadap Pembangunan Berkelanjutan: Pemberantasan pungli di sektor perhubungan merupakan langkah penting dalam mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan, khususnya dalam hal infrastruktur yang berkelanjutan dan inklusif (UNDP, 2015).
 5. Kewajiban Hukum: Pemerintah memiliki kewajiban hukum untuk melindungi keuangan publik dan menghukum pelaku korupsi dan pungli sesuai dengan undang-undang yang berlaku (Transparency International, 2018).

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah adalah tahap awal dalam perencanaan penelitian atau pengembangan strategi. Berikut adalah beberapa contoh rumusan masalah yang dapat digunakan sebagai dasar untuk merancang strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan:

1. Bagaimana dampak praktik pungli terhadap pelayanan dan keberlanjutan sektor perhubungan, dan bagaimana pengaruhnya terhadap masyarakat dan ekonomi?

2. Apa saja faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi penyebaran praktik pungli di lingkungan Dinas Perhubungan, dan bagaimana faktor-faktor ini dapat diidentifikasi dan diatasi?
3. Bagaimana tingkat kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang praktik pungli di sektor perhubungan, dan apa upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kesadaran mereka?
4. Bagaimana peraturan, kebijakan, dan mekanisme pengawasan saat ini dalam sektor perhubungan mendukung atau menghambat upaya penanganan pungli, dan bagaimana mekanisme ini dapat diperbaiki?
5. Apa strategi dan metode yang paling efektif dalam mencegah, mendeteksi, dan menindak praktik pungli di sektor perhubungan, serta bagaimana mengukur keberhasilan implementasi strategi ini?
6. Bagaimana peran pelaku utama dalam sektor perhubungan, seperti petugas pemerintah, pengusaha, dan masyarakat, dalam praktik pungli, dan bagaimana dapat mendorong keterlibatan positif mereka dalam upaya pencegahan?
7. Bagaimana kerja sama antara Dinas Perhubungan, lembaga penegak hukum, LSM, dan pihak-pihak terkait lainnya dapat ditingkatkan untuk meningkatkan efektivitas strategi penanganan pungli?
8. Bagaimana penggunaan teknologi informasi dan media sosial dapat dimanfaatkan dalam pengawasan dan pelaporan pungli, serta bagaimana menjaga perlindungan pelapor (whistleblower) yang takut akan represalias?
9. Bagaimana tingkat praktik pungli di sektor perhubungan dan apa jenis-jenis pungli yang paling umum terjadi?
10. Apa dampak praktik pungli terhadap pelayanan perhubungan dan infrastruktur transportasi, baik dari perspektif kualitas layanan maupun biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengenai strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan dapat mencakup berbagai aspek yang berfokus pada pemahaman, analisis, dan pemecahan masalah terkait praktik pungli di sektor perhubungan. Berikut beberapa contoh tujuan penelitian yang dapat diidentifikasi:

1. Menganalisis Tingkat dan Dampak Pungli: Tujuan utama penelitian dapat menjadi untuk mengidentifikasi dan mengukur tingkat pungli dalam sektor perhubungan serta menganalisis dampaknya terhadap layanan publik, ekonomi, dan masyarakat.

2. Menyelidiki Faktor-faktor Pendorong Pungli: Penelitian dapat bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor internal dan eksternal yang mendorong praktik pungli di lingkungan Dinas Perhubungan, seperti kebijakan yang lemah, kurangnya pengawasan, atau budaya korupsi.
3. Meningkatkan Kesadaran Masyarakat: Tujuan penelitian bisa mencakup upaya untuk mengevaluasi tingkat kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang praktik pungli di sektor perhubungan serta merancang kampanye penyuluhan untuk meningkatkannya.
4. Evaluasi Kebijakan dan Peraturan: Penelitian dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas peraturan, kebijakan, dan mekanisme pengawasan yang ada dalam sektor perhubungan, serta mengidentifikasi perbaikan yang diperlukan.
5. Mengembangkan Strategi Pencegahan: Salah satu tujuan penelitian dapat menjadi mengembangkan strategi dan metode yang efektif dalam mencegah praktik pungli termasuk pemberdayaan petugas pemerintah, pelaku bisnis, dan masyarakat.
6. Meningkatkan Kolaborasi: Penelitian bisa difokuskan pada meningkatkan kerja sama antara Dinas Perhubungan, lembaga penegak hukum, LSM, dan pihak-pihak terkait lainnya dalam upaya bersama penanganan pungli.
7. Menilai Penggunaan Teknologi: Tujuan penelitian dapat mencakup penilaian tentang bagaimana teknologi informasi dan media sosial dapat dimanfaatkan dalam pengawasan, pelaporan, dan pencegahan pungli.
8. Meningkatkan Efektivitas Sanksi dan Hukuman: Penelitian dapat bertujuan untuk memahami dampak hukuman dan sanksi terhadap pelaku pungli dan mencari cara untuk menerapkannya dengan lebih efektif dan adil.
9. Evaluasi Hasil Strategi Penanganan Pungli: Tujuan penelitian bisa mencakup evaluasi keberhasilan strategi penanganan pungli yang sudah diterapkan dalam hal meningkatnya integritas, transparansi, dan efisiensi dalam sektor perhubungan.
10. Pengembangan Metrik dan Indikator Kinerja: Penelitian dapat berfokus pada pengembangan metrik dan indikator yang sesuai untuk mengukur peningkatan integritas dan transparansi di sektor perhubungan serta mengevaluasi keberhasilan strategi penanganan pungli.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian mengenai strategi penanganan pungli oleh Dinas Perhubungan memiliki berbagai manfaat yang signifikan, baik bagi pemerintah, masyarakat, maupun sektor perhubungan itu sendiri. Berikut adalah beberapa manfaat utama dari penelitian tersebut:

1. Pemberantasan Korupsi dan Pungli: Penelitian ini membantu dalam identifikasi dan pemberantasan praktik korupsi dan pungli di sektor perhubungan, yang pada gilirannya meningkatkan integritas dan transparansi dalam pemerintahan.
2. Peningkatan Kualitas Layanan Publik: Dengan mengurangi pungli, strategi penanganan yang efektif dapat meningkatkan kualitas dan ketersediaan layanan publik yang disediakan oleh sektor perhubungan, seperti infrastruktur transportasi yang lebih baik dan akses yang lebih mudah bagi masyarakat.
3. Meningkatkan Kepercayaan Masyarakat: Penanganan pungli membantu meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dan lembaga-lembaga yang terlibat dalam sektor perhubungan. Kepercayaan ini penting dalam membangun hubungan yang baik antara pemerintah dan masyarakat.
4. Mendorong Investasi dan Pertumbuhan Ekonomi: Lingkungan bisnis yang bebas dari praktik pungli dapat menjadi lebih menarik bagi investor dan perusahaan. Ini dapat mendorong investasi dalam sektor perhubungan, yang pada gilirannya dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja.
5. Peningkatan Keadilan dan Kesenjangan: Upaya penanganan pungli dapat memastikan bahwa layanan perhubungan tersedia dengan adil dan setara bagi semua lapisan masyarakat, tanpa kepentingan pribadi atau pungutan ilegal.
6. Peningkatan Efisiensi Penggunaan Anggaran: Dengan mengurangi praktik pungli, Dinas Perhubungan dapat mengalokasikan sumber daya anggaran secara lebih efisien ke dalam pembangunan infrastruktur dan layanan perhubungan daripada ke tangan pelaku pungli.
7. Peningkatan Reputasi dan Citra Negara: Penelitian dan implementasi strategi penanganan pungli yang berhasil dapat meningkatkan citra negara di mata komunitas internasional dan organisasi internasional, yang berkontribusi pada reputasi yang lebih baik.
8. Pembelajaran dan Pertukaran Pengetahuan: Penelitian ini dapat memberikan wawasan yang berharga tentang strategi penanganan pungli yang efektif yang dapat digunakan oleh pemerintah dan lembaga di negara lain yang menghadapi masalah serupa.
9. Perlindungan Hak Asasi Manusia: Strategi penanganan yang adil dan berlandaskan hukum dapat membantu melindungi hak asasi manusia, termasuk hak individu yang mungkin menjadi korban praktik pungli.
10. Pengembangan Model Terbaik: Penelitian ini dapat membantu dalam mengembangkan model terbaik dan praktik terbaik dalam penanganan pungli yang dapat diterapkan di sektor perhubungan dan bahkan di sektor-sektor lainnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Peran

Peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan¹. Perbedaan antara kedudukan dengan peran adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tak dapat dipisahkan – pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peran tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peran. Sebagaimana dengan halnya kedudukan, peran juga mempunyai dua arti. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peran menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya. Pentingnya peran adalah karena ia mengatur perilaku seseorang. Peran menyebabkan seseorang pada batas-batas tertentu dapat meramalkan perbuatan-perbuatan orang lain. Peran yang melekat pada diri seseorang harus dibedakan dengan posisi dalam pergaulan kemasyarakatan. Posisi seseorang dalam masyarakat (social position) yang merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat. Peran lebih banyak menunjukkan pada fungsi, penyesuaian diri, dan sebagai suatu proses. Jadi, seseorang menduduki suatu posisi dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan, menurut Soekanto (2012:12) peran mencakupi tiga

hal yaitu :

1. Peran meliputi norma-norma yang dikaitkan dengan posisi seseorang di dalam masyarakat. Jadi, sebuah peran di sini dapat diartikan sebagai peraturan yang bisa membimbing seseorang dalam masyarakat.
2. Peran merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peran merupakan sebuah perilaku individu yang penting untuk struktur sosial masyarakat. Menurut Abu Ahmadi (1982) dalam buku psikologi sosial peran merupakan suatu kompleks pengharapan manusia terhadap caranya individu harus bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang berdasarkan status dan fungsinya. Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok. Dalam kehidupan berkelompok akan terjadi interaksi antara anggota masyarakat yang satu dengan anggota masyarakat lainnya. Tumbuhnya interaksi diantara mereka ada saling ketergantungan. Dalam kehidupan bermasyarakat itu munculah apa yang dinamakan peran (role). Apabila seseorang melaksanakan hak-hak dan kewajibannya maka orang yang bersangkutan menjalankan suatu peranan, untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas ada

baiknya terlebih dahulu kita pahami tentang pengertian peran 2 Peran serta dapat pula dikenali dari keterlibatan, bentuk kontribusi, organisasi kerja, penetapan tujuan, dan peran.

Mengemukakan bahwa peran serta mempunyai ciri-ciri :

1. Keterlibatan dalam keputusan : mengambil dan menjalankan keputusan.
2. Bentuk kontribusi : seperti gagasan, tenaga, materi, dan lain-lain
3. Organisasi kerja : bersama setara (berbagai peran)
4. Penetapan tujuan : ditetapkan kelompok bersama pihak lain.
5. Peran masyarakat : sebagai subyek

Struktur Peran dibagi menjadi dua yaitu :

1. Peran Formal (Peran yang nampak jelas) Yaitu sejumlah perilaku yang bersifat homogeny. peran formal yang standar terdapat pada keluarga.
2. Peran Informal (Peran tertutup) Yaitu suatu peran yang bersifat implicit (emosional) biasanya tidak tampak ke permukaan dan dimana hanya untuk memenuhi kebutuhan emosional individu dan menjaga keseimbangan. Pelaksanaan peran-peran informal yang efektif dapat mempermudah peran-peran formal.

Beberapa pengertian diatas, menyimpulkan bahwa peran adalah suatu sikap atau perilaku yang diharapkan oleh banyak orang atau sekelompok orang terhadap seseorang yang telah memiliki status atau kedudukan tertentu.

2.2 Definisi Kebijakan Publik

Istilah kebijakan publik adalah terjemahan istilah bahasa Inggris public policy. Kata policy ada yang menerjemahkan menjadi “kebijakan” (Samodra Wibawa, 1994: Muhadjir Darwin, 1998) dan ada juga yang menerjemahkan menjadi “kebijaksanaan” (Islamy, 2001; Abdul Wahaq, 1990), meskipun belum ada “kesepakatan”, apakah policy diterjemahkan menjadi “kebijakan” atau “kebijaksanaan”, nampaknya policy digunakan untuk istilah kebijakan. Oleh sebab itu dalam bab ini public policy diterjemahkan menjadi “kebijakan publik”. 3 “Menurut Thomas R. Dye (1992), “Public policy is whatever the government choose to do or not to do” (kebijakan publik adalah apa pun pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu). Menurutnya apabila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu, tentu ada tujuannya karena kebijakan publik merupakan “tindakan” pemerintah. Apabila pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu, hal ini pun merupakan kebijakan publik, yang tentunya ada tujuannya (Thomas Dye dalam Dadang Sufianto, 2015:103)” Kebijakan merupakan kumpulan keputusan yang diambil

seseorang/badan/lembaga yang pada umumnya memegang kekuasaan untuk mengatasi masalah-masalah atau tujuan tertentu, terutama dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Publik, artinya hal yang berkenan dengan masyarakat luas atau umum. Kebijakan publik pada dasarnya adalah kebijakan yang dinyatakan, dikeluarkan, dilakukan, atau yang tidak dilakukan oleh pemerintah yang memuat program dan kegiatan yang dijalankan. Kebijakan telah menjadi suatu kajian khusus. Dadang Sufianto, Pengantar Ilmu pemerintahan 2015:102 dalam disiplin ilmu pemerintahan, begitu pula dalam ilmu politik yang dimana didalam induk ilmu pemerintahan ialah ilmu politik. “William N. Dunn, secara etimologis kebijakan (policy) berasal dari kata Yunani. Akar kata dalam bahasa Yunani, akar kata dalam bahasa Yunani, yaitu polis (negara-kota). Dikembangkan dalam bahasa Latin menjadi politia (negara) dan pada akhirnya dalam bahasa Inggris pertengahan menjadi police yang berarti menangani masalah – masalah publik/ administrasi pemerintah. (William N. Dunn dalam Dadang Sufianto, 2015:98)” Tidak hanya kebijakan yang harus dibuat tetapi kebijaksanaan pun harus tidak luput dari kebijakan, perbedaan kebijak dan kebijaksanaan, bahwa kebijaksanaan adalah aturan-aturan yang semestinya dan harus diikuti tanpa pandang bulu, mengikat kepada siapa pun yang dimaksud untuk diikat oleh kebijaksanaan tersebut. Adapun kebijakan atau wisdom adalah suatu ketentuan dari pimpinan yang berbeda dengan aturan yang ada, yang dikenakan kepada seseorang karena adanya alasan yang dapat diterima untuk tidak memberlakukan aturan yang berlaku. Secara terminologis pengertian kebijaksanaan dikemukakan oleh para ahli sebagai berikut. Perlu diingat bahwa para penyusun kebijakan senantiasa memerlukan umpan balik mengimplementasikan kebijakan yang telah disusun atau dapat pula dikatakan bahwa dalam kenyataan sering terlihat gejala bahwa kebijakan tidak mutlak harus mendahului keputusan individual.

2.3 Makna Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah apapun pilihan pemerintah yang menjadi sikap dalam melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu itu bagian dari kebijakan publik, apabila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu, tentu ada tujuannya karena kebijakan publik merupakan “tindakan” pemerintah. Apabila pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu, hal ini pun merupakan kebijakan publik, yang tentu ada tujuannya (Menurut Thomas R.Dye dalam Dadang Sufianto, 2015:105)

2.3.1 Kebijakan Publik sebagai Public Policy

Kebijakan publik dalam keputusan internasional disebut sebagai public policy, yaitu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Aturan atau peraturan tersebut secara sederhana dapat kita pahami sebagai kebijakan publik. Dengan kata

lain, kebijakan publik dapat diartikan sebagai suatu hukum. Ketika kebijakan publik tersebut ditetapkan menjadi suatu kebijakan publik, Undang-undang, Peraturan Pemerintah atau Peraturan Presiden termasuk Peraturan Daerah, kebijakn publik tersebut berubah menjadi hukum yang harus ditaati. Menyatakan kebijakan publik harus bermanfaat bagi kehidupan bersama sehingga memerlukan pertimbangan yang holistik agar kebijakan tersebut mengandung manfaat yang besar bagi warganya dan sebaiknya tidak menimbulkan persoalan yang merugikan. Sekalipun demikian, pasti ada pihak yang diuntungkan dan ada yang dirugikan. Disinilah diperlukan kebijaksanaan pemerintah dalam menetapkan suatu kebijakan (Thomas Dye dalam Dadang Sufianto, 2015:104)

2.3.2 Kedudukan dan Peran Strategi dari Pemerintah sebagai Public Actor

Untuk memahami kedudukan dan peran strategis dari pemerintah sebagai public actor, berkaitan dengan kebijakan publik, diperlukan pemahaman bahwa untuk mengaktualisasikannya diperlukan suatu kebijakan yang berorientasi pada kepentingan rakyat. Aminullah menyatakan bahwa kebijakan merupakan upaya atau tindakan untuk mempengaruhi sistem pencapaian tujuan yang diinginkan, uaya dan tindakan dimaksud bersifat strategis, yaitu berjangka panjang dan menyeluruh.(Aminullah dalam Dadang Sufianto, 2015:104)

2.4 Ciri-ciri Kebijakan

Kebijakan dalam arti policy merupakan bagian dari wisdom yang secara spesifik harus ditaati. Menurut Erma Suradinata (1993), ciri-ciri kebijakan adalah :

1. Mengandung hubungan dengan tujuan organisasi atau tujuan lembaga yang bersangkutan
2. Dikomunikasikan dan dijelaskan kepada semua pihak yang bersangkutan
3. Dinyatakan dengan bahasa yang mudah dipahami, dan sebaiknya dibuat secara tertulis
4. Mengandung ketentuan tugas dan bata-batasannyadan ukuran bagi tindakan pada kemudian hari
5. Memungkinkan diadakan pembahasan jika perlu meskipun secara relatif tetap dan stabil
6. Masuk akal dan dapat dilaksanakan, memberikan peluang untuk bertindak dan penafsiran oleh mereka yang bertanggung jawab dalam pelaksanaanya.

2.5 Makna Kebijakan Pemerintah

Kebijakan berbeda dengan kebijaksanaan karena kebijakan adalah sesuatu yang diputuskan oleh pemerintah pusat, sedangkan kebijaksanaan adalah cara penyelenggaraan oleh berbagai pejabat daerah. Kebijakan ini sangat penting bagi pemerintahan, pembangunan dan kemasyarakatan karena masyarakat tidak hanya menilai hal-hal yang dilaksanakan oleh pemerintah tetapi menilai segala hal yang dilaksanakan oleh pemerintah. Kebijakan pemerintah adalah pemeliharaan alternatif terbaik dari semua alternatif yang bersaing satu sama lain untuk mendominasi yang lainnya. Kegiatan ini berlangsung terus-menerus, hal ini sangat penting untuk mengatasi keadaan pemerintah, pembangunan, dan kemasyarakatan.

2.6 Esensi Konsep Kebijakan

Berdasarkan definisi yang telah dikemukakan oleh para ahli dapat ditemukan konsep inti kebijakan pemerintah, yaitu :

1. Tindakan pemerintah yang berwenang. Kebijakan pemerintah adalah tindakan yang dibuat dan dilaksanakan oleh badan pemerintah yang memiliki wewenang.
2. Sebuah reaksi kebutuhan dan masalah dunia nyata. Kebijakan pemerintah berupaya merespon masalah atau kebutuhan konkret yang sedang berkembang di masyarakat.
3. Seperangkat tindakan yang berorientasi pada tujuan. Kebijakan pemerintah bukan keputusan tunggal, melainkan terdiri dari beberapa pilihan tindakan atau strategis yang dibuat untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan orang banyak.
4. Keputusan untuk melakukan atau tindakan melakukan sesuatu. Kebijakan pemerintah pada umumnya merupakan tindakan kolektif untuk memecahkan masalah sosial
5. Justifikasi yang dibuat oleh seorang atau beberapa orang aktor. Kebijakan pemerintah berisi pernyataan atau justifikasi terhadap langkah-langkah atau rencana tindakan yang telah dirumuskan.

2.7 Model Kebijakan

Membuat kebijakan pemerintah merupakan studi tentang proses pembuatan keputusan karena kebijakan pemerintah (public policy) merupakan pengambilan keputusan (decision making) dan pengambilan kebijakan (policy making), yaitu memilih dan menilai informasi yang ada untuk memecahkan masalah. Tugas intelektual dalam persoalan tersebut , yaitu penjelasan tujuan, penguraian kecenderungan, penganalisaan keadaan, proyeksi penembangan masa depan dan

penelitian, serta penilaian dan pemilihan kemungkinan. Dalam merumuskan kebijakan Thomas R. Dye merumuskan model kebijakan, antara lain menjadi model kelembagaan, model elit, model kelompok, model rasional, model inkremental, model teori permainan, model pilihan publik dan model sistem. Model yang digunakan dalam pembuatan kebijakan pemerintah ada beberapa macam, yaitu sebagai berikut :

1. Model elite, yaitu pembentuk kebijakan pemerintah hanya berada pada sebagian kelompok orang tertentu yang sedang berkuasa. Walaupun pada kenyataannya mereka sebagai penguasa dari nilai-nilai elite tertentu, mereka masih merefleksikan tuntutan – tuntutan rakyat banyak.
2. Model kelompok Berbeda dengan model elite yang dikuasai oleh kelompok tertentu yang berkuasa, pada model kelompok terdapat beberapa kelompok kepentingan (interest group) yang saling berebut mencari posisi dominan. Setiap kelompok berjuang mempengaruhi pembentukan kebijakan pemerintah, membentuk koalisi mayoritas, tetapi dapat menimbulkan check and balance dalam persaingan antar kelompok untuk menjaga keseimbangan.
3. Model kelembagaan Kelembagaan disini adalah kelembagaan pemerintah, seperti eksekutif (presiden, menteri, dan departemennya), lembaga legislatif (parlemen), lembaga yudikatif, pemerintah daerah, dan lain lain, dalam model ini kebijakan pemerintah dikuasai oleh lembaga-lembaga tersebut.
4. Model proses Model ini merupakan rangkaian kegiatan politik mulai identifikasi masalah, perumusan usul pengesahan kebijakan, pelaksanaan, dan evaluasinya, model ini akan memerhatikan macam-macam jenis kegiatan pembuatan kebijakan pemerintah.
5. Model rasionalisme Model ini bermaksud untuk mencapai tujuan secara efisien, seluruh nilai diketahui seperti kalkulasi semua pengorbanan politik dan ekonomi, serta menelusuri semua pilihan dan segala konsekuensinya, pertimbangan biaya dan keuntungan.
6. Model inkrementalisme Model ini berpatokan pada kegiatan masa lalu dengan sedikit perubahan, model ini tidak banyak bersusah payah, tidak mengandung banyak resiko, perubahan-perubahannya tidak terlalu radikal, kestabilan terpelihara, tetapi tidak berkembang (\konservatif) karena hanya menambah dan mengurangi yang sudah ada.
7. Model sistem Model ini beranjak dari memerhatikan desakan-desakan lingkungan, yang antara lain berisi tuntutan, dukungan, hambatan, tantangan, gangguan, pujian, kebutuhan atau keperluan yang mempengaruhi kebijakan pemerintah. Desakan lingkungan dianggap masukan (input) sedangkan jawaban dianggap keluaran (output) yang berisi keputusan peraturan, tindakan, kebijakan dari pemerintah. Ada beberapa model pembentukan kebijakn antara lain :

8. Memperhatikan responsiveness, yaitu perhatian pertama pada tanggapan masyarakat, yang sejalan pemberian demokrasi daerah, yaitu berupa desentralisasi dan pemberian otonom berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah

9. Memperhatikan effectiveness, yaitu perhatian utama pada pencapaian hal-hal yang dikehendaki dalam tujuan politik atau ekonomi tertentu hal ini usaha untuk menciptakan persatuan dan kesatuan bangsa melalui sentralisasi, agar pemerintah otonom pada daerah tidak seluas luasnya seperti yang disebut Undang-undang Nomor 18 tahun 1965 tentang Pokok-pokok pemerintahan daerah. Ada istilah “kepala dilepas tetapi ekor dipegang”. Maksudnya agar daerah tetap merupakan subordinat, tidak merupakan negara bagian yang lepas kendali.

2.8 Penelitian Terdahulu

Dalam proses pembuatan pengajuan judul Proposal Skripsi Penulis mencari referensi dan judul-judul Skripsi yang sebelumnya untuk menjadi sumber pengetahuan atau penelitian terdahulu agar tidak adanya kesamaan dalam pembuatan judul Skripsi, tentu saja penulis mencari Judul yang berbeda dengan skripsi atau laporan orang lain.

2.1 Kerangka Pemikiran

Dalam hal ini peneliti menggunakan teori Peran/ Peranan yang dimana Pemerintah Daerah yang dimana pelaku dalam mengimplementasikan kebijakan yaitu Dinas Kebudayaan dan Pariwisata serta Dinas Perhubungan, setelah itu menganalisis data yang telah didapatkan dari informan atau sumber lainnya, dari situlah bisa menjawab semua dalam analisis menjadi kesimpulan bahwa apakah ada Peran Pemerintah dalam menangani Pungutan Liar yang terjadi di obyek wisata Cipanas Kabupaten Garut. Dalam hal ini Kerangka Pemikiran bertujuan untuk membuat pola dalam menyelesaikan suatu penelitian melalui pola Pemikiran yang disebut Kerangka Pemikiran, agar dalam penelitian tidak keluar jalur apa yang harus dicari untuk sebagai bahan peneliti dan materi dalam menyusun skripsi. Dengan demikian Kerangka Pemikiran menghubungkan segala materi dan data yang akan dicari dari informan melalui penelitian yang akan ditentukan secara metodologi peneliti.

BAB III

DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung

1. Profil dan Sejarah Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan ibu Kota Provinsi Lampung. Oleh karena itu, selain merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, Kota ini juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung. Kota Bandar Lampung terletak di wilayah yang strategis karena merupakan daerah transit kegiatan perekonomian antarpulau Sumatera dan pulau Jawa, sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata.

Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak pada $5^{\circ}20''$ sampai dengan $5^{\circ}30''$ lintang selatan dan $105^{\circ}28''$ sampa dengan $105^{\circ}37''$ bujur timur. Ibu Kota provinsi Lampung ini berada di Teluk Lampung yang terletak diujung selatan pulau Sumatera. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah $197,22 \text{ Km}^2$. Secara administratif Kota Bandar Lampung dibatasi oleh:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan kecamatan Natar kabupaten Lampung Selatan.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Teluk Betung.

- c. Sebelah Barat berbatasan dengan kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin kabupaten Pesawaran.
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan kecamatan Tanjung Bintang kabupaten Lampung Selatan.

Kota Bandar Lampung terletak pada ketinggian 0 sampai 700 meter di atas permukaan laut dengan topografi yang terdiri dari :

- a. Wilayah pantai terdapat di sekitar Teluk Betung dan Panjang dan pulau di bagian Selatan.
- b. Wilayah landai/dataran terdapat di sekitar Kedaton dan Sukarame di bagian Utara.
- c. Wilayah perbukitan terdapat di sekitar Teluk betung bagian Utara.
- d. Wilayah dataran tinggi dan sedikit bergunung terdapat di sekitar Tanjung.
- e. Karang bagian Barat yaitu wilayah Gunung Betung, Sukadana Ham, dan Gunung Dibalau serta perbukitan Batu Serampok di bagian Timur.

Tabel 3.1. Jumlah Letak Geografi dan Topografi Kota Bandar Lampung

No.	Kecamatan	Letak Geografi		Topografi	
		Pantai	Bukan Pantai	Datar	Berbukit
1.	Teluk Betung Barat	3	5	7	1
2.	Teluk Betung Selatan	4	7	7	4
3.	Panjang	5	2	-	7
4.	Tanjung Karang Timur	-	11	10	1
5.	Teluk Betung Utara	-	10	8	2
6.	Tanjung Karang Pusat	-	11	10	1
7.	Tanjung Karang Barat	-	6	2	4
8.	Kemiling	-	7	2	5

9.	Kedaton	-	8	8	-
10.	Rajabasa	-	4	4	-
11.	Tanjung Seneng	-	4	4	-
12.	Sukarame	-	5	5	-
13.	Sukabumi	-	6	5	1
	Jumlah	12	86	72	26

Sumber (BPS Tahun 2018)

Sebelum tanggal 18 Maret 1964 Provinsi Lampung merupakan keresidenan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah pengganti undang-undang No.14 Tahun 1964, keresidenan Lampung ditingkatkan menjadi provinsi Lampung dengan ibu Kotanya Tanjung Karang-Teluk Betung diganti namanya menjadi Kota madya Daerah Tingkat II Bandar Lampung terhitung sejak tanggal 17 Juni 1983, dan sejak tahun 1999 berubah nama menjadi Kota Bandar Lampung.

Berdasarkan Undang-Undang No.5 Tahun 1975 dan Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 1982 tentang perubahan wilayah maka Kota Bandar Lampung dimekarkan dari 4 kecamatan 30 kelurahan menjadi 9 kecamatan dengan 58 kelurahan. Berdasarkan surat keputusan Gubernur/KDH Tingkat I Lampung nomor G/185.B.111/Hk/1988 tanggal 6 Juli 1988 serta Surat Persetujuan MENDAGRI nomor 140/1799/PUOD tanggal 19 Mei 1987 tentang pemekaran kelurahan diwilayah Kota Bandar Lampung, maka Kota Bandar Lampung dimekarkan menjadi 9 Kecamatan dan 84 Kelurahan. Kemudian berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 04 Tahun 2001 tentang pembentukan,

penghapusan dan penggabungan kecamatan dan kelurahan, maka Kota Bandar Lampung menjadi 13 kecamatan dengan 98 kelurahan.

No.	Kecamatan	Luas (Km ²)
1.	Teluk Betung Barat	20,99
2.	Teluk Betung Selatan	10,07
3.	Panjang	21,16
4.	Tanjung Karang Timur	21,11
5.	Teluk Betung Utara	10,38
6.	Tanjung Karang Pusat	6,68
7.	Tanjung Karang Barat	15,14
8.	Kemiling	27,65
9.	Kedaton	10,88
10.	Rajabasa	13,02
11.	Tanjung Seneng	11,63
12.	Sukarame	16,87
13.	Sukabumi	1,64

Tabel 3.2.

Luas
Wilayah
Tiap
Kecamatan
di Kota
Bandar
Lampung

Sumber : BPS 2018

6. Drs. H. Zulkarnain Subing Periode 1981-1986
7. Drs. H.A. Nurdin Hidayat Periode 1986-1995
8. Drs. H. Sunarto Periode 1995-2005
9. Edy Sutrisno, S.Pd., M.Pd. Periode 2005-2010
10. Drs. H. Herman HN, MM Periode 2010-Sekarang

2. Pemerintahan

Secara administrasi Kota Bandar Lampung terdiri dari 13 kecamatan, 98 kelurahan, 248 lingkungan, dan 2.679 RT dengan klasifikasi kelurahan swasembada. Secara Umum Jumlah pegawai negeri sipil di lingkungan Pemerintahan Kota Bandar Lampung yang berjenis kelamin perempuan cenderung lebih banyak dibanding pegawai laki-laki. Hal ini menunjukkan bahwa kaum perempuan diperhitungkan dalam pemerintahan Kota Bandar Lampung.

Tabel 3.3. Jumlah Kelurahan, Lingkungan dan RT Kecamatan di Kota Bandar Lampung

No.	Kecamatan	Kelurahan	Lingkungan	RT
1.	Teluk Betung Barat	8	23	163
2.	Teluk Betung Selatan	11	26	313
3.	Panjang	7	18	211
4.	Tanjung Karang Timur	11	25	274
5.	Teluk Betung Barat	10	21	240
6.	Tanjung Karang Pusat	1	26	257
7.	Tanjung Karang Barat	6	5	162
8.	Kemiling	7	20	264
9.	Kedaton	8	23	256
10.	Rajabasa	4	10	101

11.	Tanjung Seneng	4	10	100
12.	Sukarame	5	14	273
13.	Sukabumi	6	17	165
Jumlah		98	248	2.679

(Sumber: Badan Pusat Statistik 2018)

B. Gambaran Umum Dishub Kota Bandar Lampung

1. Profil dan Sejarah

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibentuk melalui Peraturan Daerah (PERDA) nomor 12 tahun 2000 tentang organisasi Dinas-Dinas Daerah, tentang struktur organisasi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang sebelumnya Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Dinas LLAJ) sekaligus melakukan tugas sebagai unsur pelaksana otonomi daerah yang melaksanakan urusan Pemerintah Daerah yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan dan bertanggung jawab kepada WaliKota melalui Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai tugas melaksanakan urusan Pemerintahan di bidang Perhubungan meliputi Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut, Bidang Sarana Prasarana dan Pembinaan Keselamatan serta Bidang Perparkiran dan tugas pembantuan. Dilihat dari sejarahnya Dinas perhubungan Kota Bandar Lampung yang sebelumnya Dinas lalu lintas dan angkutan jalan dipimpin oleh, sebagai berikut:

1. I Nengah Madra, S.H.

2. Darwis Ali, S.H.

3. Drs. Zainal Fanani Idris

4. Drs. Zainal Abidin Hasan
 5. Ruslan HD, S.E.
 6. Ir. Eddy D. Saleh
 7. Drs. Normansyah, M.Si.
 8. Rifa I, S.H.
 9. Kadek Sumarta, S.Sos., M.M.
 10. Ir. Ibrahim, M.M.
 11. Ahmad Husna, S. Stp., M.H.
2. Visi dan Misi
- a. Visi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Visi adalah pandangan jauh ke depan, ke mana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawa dan berkarya agar tetap konsisten dan dapat eksis, antisipatif, inovatif serta produktif. Visi merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan yang berisikan cita dan citra yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah. Penetapan visi sebagai bagian dari perencanaan strategis merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan suatu Instansi. Visi tidak hanya penting pada waktu mulai berkarya, tetapi juga pada kehidupan Instansi selanjutnya. Kehidupan Instansi sangat dipengaruhi oleh perubahan lingkungan internal dan eksternal. Oleh karena itu visi Instansi harus dapat menyesuaikan dengan perubahan tersebut.

" TERWUJUDNYA SISTEM TRANSPORTASI YANG HANDAL "

Artinya :

“Sistem transportasi yang handal memiliki arti bahwa pengembangan sistem transportasi di Kota Bandar Lampung mendapat kepercayaan yang besar dari masyarakat Kota Bandar Lampung karena masyarakat berharap bahwa dengan sistem transportasi yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dapat mengurangi dan mengurai kemacetan yang timbul akibat tidak seimbangnya jumlah kendaraan dan panjang jalan yang ada”.

b. Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Misi merupakan sesuatu yang harus diemban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah sesuai visi yang ditetapkan. Agar tujuan Dinas dapat terlaksana dan berhasil dengan baik untuk tercapainya Visi tersebut telah disusun Misi Dinas yang akan dipergunakan sebagai landasan tujuan utama ke arah mana perencanaan/program Dinas ingin dicapai.

Adapun Misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah:

1. Terwujudnya kondisi lalu lintas yang aman, nyaman, tertib dan terkendali.
2. Terwujudnya pelayanan angkutan umum yang aman dan nyaman.

3. Terwujudnya prasarana dan fasilitas perhubungan yang memadai.

Struktur Organisasi.

3. Struktur dan Sumber Daya

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai instansi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam rangka penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Kota Bandar Lampung dibidang perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dibentuk berdasarkan:

- a. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang pembentukan organisasi dari tata kerja Dinas Perhubungan Daerah Kota Bandar Lampung.
- b. Peraturan WaliKota Bandar Lampung Nomor 8 Tahun 2008 tanggal

29 Februari 2008 tentang Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah unsur pelaksana teknis bidang perhubungan berada di bawah tanggung jawab kepada WaliKota Bandar Lampung. Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas Perhubungan
 - b. Sekretaris Dinas Perhubungan, terdiri dari:
 1. Sub Bagian Umum dan kepegawaian
 2. Sub Bagian Keuangan dan Aset
-

3. Sub Bagian Program dan Informasi
- c. Bidang Lalu Lintas, terdiri dari:
 1. Seksi Manajemen dan Rekayasa
 2. Seksi Perlengkapan Jalan
 3. Seksi Pengendalian dan Pengawasan
 - d. Bidang Angkutan Jalan dan Perhubungan Laut, terdiri dari:
 1. Seksi Angkutan Orang
 2. Seksi Angkutan Barang dan Khusus
 3. Seksi Perhubungan Laut
 - e. Bidang Sarana Prasarana dan Pembinaan Keselamatan, terdiri dari:
 1. Seksi Teknis Sarana
 2. Seksi Teknis Prasarana
 3. Seksi Pembinaan Keselamatan
 - f. Bidang Perhubungan Laut, Terdiri dari:
 1. Seksi Pendapatan Perparkiran
 2. Seksi Pengawasan dan Penertiban Parkir

3. Seksi Pendapatan Perparkiran

g. Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan Kota Bandar

Lampung terdiri dari:

1. Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Terminal

2. Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor

Jumlah pegawai Dinas Perhubungan sebanyak 395 yang dibagi menjadi beberapa golongan yang terdapat pada tabel berikut:

Tabel 3.6. Jumlah Karyawan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

No.	Unsur	Jumlah
1.	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	
	GOL IV	6 Pegawai
	GOL III	82 Pegawai
	GOL II	53 Pegawai
	GOL I	53 Pegawai
2.	Pegawai Tenaga Kontrak (PTK)	112 Pegawai
	Jumlah	395 Pegawai

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2018)

4. Kebijakan Dishub Kota Bandar Lampung

Kebijakan adalah arah tindakan yang diambil oleh Pemerintah Daerah untuk mencapai tujuan. Kebijakan merupakan ketentuan-ketentuan yang telah disepakati pihak-pihak terkait dan ditetapkan oleh yang berkewenangan untuk dijadikan pedoman, pegangan atau petunjuk bagi setiap usaha dan kegiatan aparatur pemerintah ataupun masyarakat agar tercapai kelancaran dan keterpaduan dalam upaya mencapai sasaran, tujuan, misi, dan visi Dinas. Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai berikut:

1. Kebijakan Internal

- a. Pelaksanaan kinerja Dinas Perhubungan perlu ditunjang dengan manajemen administrasi perkantoran yang efektif dan efisien.
- b. Perlu adanya upaya peningkatan pengetahuan, kemampuan, kinerja, dan perilaku Sumber Daya Manusia SDM dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.
- c. Peningkatan kondisi prasarana jalan merupakan upaya mempertahankan tingkat pelayanan Level of Service, kenyamanan dan keamanan pemakaian jalan.
- d. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi fasilitas penunjang prasarana lalu lintas.
- e. Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan barang, maka perlu di bangun prasarana terminal yang representatif.
- f. Untuk menunjang ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, perlu diadakan fasilitas parkir umum, dengan diadakannya pengendalian dan pengawasan pelaksanaan parkir tersebut.
- g. Melaksanakan Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan wajib uji, sesuai ambang batas standar laik jalan yang sudah ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan.

- h. Guna mendukung kelancaran dan ketetapan pelayanan angkutan, perlu didukung dengan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan angkutan.
 - i. Perlu dilibatkannya Personil Dinas Perhubungan dalam membantu pengendalian arus lalu lintas, guna menunjang kelancaran dan ketertiban berlalu lintas.
 - j. Untuk meningkatkan ketertiban dan keselamatan lalu lintas dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
2. Kebijakan Eksternal

- a. Peningkatan kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang pentingnya transportasi.
- b. Pembinaan terhadap pemilik pengusaha angkutan yang berdomisili di dalam Kota Bandar Lampung.
- c. Peningkatan pelayanan terhadap masyarakat pengguna jasa transportasi.
- d. Pembangunan lanjutan terminal tipe A Rajabasa.

BAB IV

ANALISIS DATA

A. Peran Pemerintah Kota Bandar Lampung

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh mengenai pengawasan perusahaan daerah (PD) parkir dalam penertiban parkir liar di sepanjang jalan Kota Bandar Lampung yang dilakukan dengan menggunakan wawancara, observasi dan didukung oleh beberapa dokumen. Di mana pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam bentuk wawancara dan memperoleh respon pertanyaan yang positif dari para responden. Pengawasan instansi pemerintahan seperti kantor Perusahaan Daerah (PD) parkir Kota Bandar Lampung dalam penertiban parkir liar di sepanjang jalan.

Namun seperti yang kita lihat saat ini, masih ada lahan parkir yang tidak semestinya atau dengan kata lain di paksakan sebagai lahan parkir. Tidak hanya di beberapa lokasi parkir yang tidak resmi, tetapi ada juga di beberapa lokasi parkir resmi. Hal ini disebabkan oleh karena pengunjung yang akan datang, terutama di gedung atau di kantor yang sudah seharusnya memiliki lahan parkir yang luas dan memadai dan juru parkir liar tidak menggunakan atribut dan identitas sebagai juru parkir resmi, dan dapat kita lihat bahwa kerja sama antara Perusahaan Daerah (PD) parkir dengan pihak kepolisian masih kurang maksimal, karena pihak kepolisian seakan masih membiarkan adanya parkir liar yang seharusnya sudah ditangani oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir.

Pengawasan Pemerintah Kota Bandar Lampung kurang maksimal dalam menjalankan pengawasannya seperti pengawasan preventif, adalah

pengawasan yang dilakukan sebelum terjadi. Pengawasan preventif artinya tindakan menjaga atau pemecahan yang dilakukan oleh Pihak Dinas Perhubungan terhadap situasi dan kondisi di lapangan. Melalui pengawasan yang efektif diharapkan dapat mencegah atau setidaknya segera dapat mengetahui, memperbaiki atau mengatasi setiap penyimpangan, penyelewengan, pemborosan atau hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi menuju pencapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya secara efisien dan efektif. Salah satu tujuan lahirnya Peraturan WaliKota Bandar Lampung No. 64 Tahun 2011 adalah untuk memperlancar arus kendaraan dan meminimalisir kemacetan sekarang maupun di masa yang akan datang. Adapun bentuk pengawasan Preventif adalah sebagai berikut: (1) sosialisasi, (2) teguran simpatik dan pengawasan represif yaitu patroli. Seperti halnya pengawasan preventif yaitu Sosialisasi adalah penyampaian atau memperkenalkan aturan Perwali tentang larangan parkir, baik dan bentuk ucapan maupun tulisan kepada seluruh masyarakat untuk tegas dalam menegakkan aturan, meskipun demikian masih banyak jukir liar yang tidak sadar atau bahkan tidak mengetahui bahwa lokasi jalan tersebut sudah dilarang. Ini pun perlu di sadari oleh pemerintah bahwa terjadinya pelanggaran itu bisa dikarenakan oleh sosialisasi yang kurang mengenai sasaran. Hal ini dibuktikan oleh wawancara penulis dengan informan yang berada di lapangan, yang dilakukan di seputar tempat parkir Kota Bandar Lampung.

Menurut bapak Ahmad Hasan jukir Indomart Sukabumi, bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas perhubungan Kota Bandar Lampung terhadap praktik-praktik pungutan liar parkir hanya dilakukan beberapa kali. Akan tetapi Dinas perhubungan tidak konsisten dalam pengawasannya karena mereka melakukan swiping terhadap praktik pungutan parkir liar tidak menentu kadang mengawasi dan kadang tidak hingga berminggu-minggu.⁵⁰

Menurut bapak Andri pegawai Indomart sukabumi, bahwa himbauan atau larangan-larangan terkait persoalan pungutan parkir liar yang dilakukan Dinas perhubungan berupa slogan dan spanduk bahkan tidak ada. Hal inilah yang menyebabkan banyaknya parkir liar yang dilakukan di Indomart Sukabumi.⁵¹

Menurut bapak Soleh jukir Bank BRI unit Sukarame, bahwa peran Dinas Perhubungan (pemerintah kota Bandar Lampung) dalam melakukan pengawasan pungutan liar parkir yang terjadi di sepanjang jalan P. Bawean belum maksimal, hal ini berdasarkan pengamatannya bahwa banyak terjadi suatu pungutan liar parkir yang dilakukan oleh jukir liar yang bahkan oknum-oknum ini masih di bawah umur.⁵²

Kemudian menurut bapak Nurdin dan bapak Ali warga Kemiling, bahwa pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan haruslah dimaksimalkan karena masih banyak warga masyarakat yang merasa resah

terhadap oknum-oknum jukir yang terkadang mengarah kepada suatu tindakan pemalakan.⁵³

Menurut bapak Galih dan Rudi salah satu juru parkir di Tanjung Karang, bahwa pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan kota Bandar Lampung haruslah semaksimal mungkin, walaupun tidak di temukan para jukir liar dan pungutan liar, namun kesemrautan kendaraan karena alokasi lahan parkir yang kurang oleh karena itu dibutuhkan suatu tindakan dan fasilitas dalam mengurangi kesemrautan kendaraan yang ada di seputaran jalan di Tanjung Karang.⁵⁴

Dilain pihak, Menanggapi persoalan ini Dishub sebagai pihak wewenang melalui, Kepala Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandar Lampung, Bandar Lampung 14 Oktober, Ahmad Husna mengakui telah berupaya semaksimal mungkin untuk melakukan penertiban terhadap juru parkir liar. Namun, mereka (para juru parkir liar) selalu '*kucing-kucingan*' dengan petugas. "Kami memang selalu memburu dan sering melakukan penertiban, tapi juru parkir liar ini setelah ditertibkan, mereka kembali lagi".⁵⁵ Bahkan Pihak Dinas Perhubungan melalui bidang perparkiran telah melakukan sosialisasi kepada para juru parkir liar dengan cara menyampaikan secara lisan berupa teguran-teguran serta pemasangan spanduk himbauan.⁵⁶

Berdasarkan hasil observasi peneliti adanya beberapa spanduk yang berisi tentang Larangan Parkir Liar sangatlah amat kurang karena hanya di tempatkan pada tempat-tempat tertentu. Hal ini dilakukan agar dapat diketahui oleh Masyarakat pengguna jalan, maka pemerintah harus secara giat melakukan sosialisasi dengan berbagai macam cara salah satunya pemerintah harus kembali melakukan pemasangan stiker di setiap kendaraan agar sosialisasi aturan pemerintah ini bisa tersampaikan kepada khalayak masyarakat umum. Meskipun sebelumnya pemerintah gencar melakukan sosialisasi akan tetapi itu hanya berjalan beberapa bulan dan tidak secara terus.

Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh Bapak Hartono Ali bahwa peran Dinas Perhubungan dalam pengawasan pungutan liar: (1) Regulator, maksudnya bahwa Dinas Perhubungan haruslah tepat dalam membuat suatu kebijakan, (2) Fasilitator, bahwa dalam pengawasannya Dinas Perhubungan haruslah bersinergi dengan masyarakat untuk menampung suatu keluhan-keluhan masyarakat, yang menjadikannya sebagai penyedia sarana dan prasarana khususnya perparkiran dan (3) Evaluator, pengawasan yang dilakukan oleh Dinas haruslah selalu dievaluasi agar terciptanya suatu pelayanan yang baik bagi masyarakat.⁵⁷

Jika memang demikian seharusnya sampai sekarang himbuan itu tetap ada dipampang di pelataran jalan Kota Bandar Lampung. Sehingga ketika masyarakat pengguna jalan yang memang baru melewati kawasan itu

dapat mereka ketahui. Jika spanduk itu hanya dipasang dalam beberapa hari saja kemungkinan juga yang membacanya hanya beberapa orang juga.

Pelaksana pengawasan yang disertai dengan penegakan hukum yang tegas merupakan langkah yang penting dalam pengendalian parkir untuk mempertahankan kinerja lalu lintas. Langkah yang penting adalah pengawasan parkir antara lain meliputi patroli oleh Perusahaan Daerah (PD) parkir, Dinas Perhubungan mengawasi bersama kepolisian setempat melakukan pengawasan represif agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelanggar yang melanggar peraturan pemerintah tentang larangan parkir. Kemudian menyampaikan surat teguran berbentuk sosialisasi untuk menyampaikan surat teguran telah dilakukan oleh pihak.

Perusahaan Daerah (PD) Parkir Kota Bandar Lampung telah menyampaikan surat teguran serta rambu-rambu larangan parkir di sepanjang jalan Balai Kota Bandar Lampung. Seolah dicuekin oleh para juru parkir liar apalagi para pengendara angkutan Kota (angkot) jenis pete-pete dan mobil pribadi apalagi motor yang tetap parkir, seperti terlihat di depan Kantor Wali Kota Bandar Lampung dan lainnya di sepanjang jalan Kota Bandar Lampung. Penyampaian surat teguran larangan parkir masih sangat sedikit dan pemerintah dalam hal ini Peraturan Daerah (PD) parkir harus jeli melihat keadaan tempat-tempat titik parkir. Bila perlu ditampilkan juga sanksi yang akan diberikan kepada pengguna jalan apabila melanggar aturan tersebut. Peneliti melihat hanya ada beberapa jukir yang mendapat surat teguran larangan yang telah diberikan oleh Perusahaan Daerah (PD) parkir.

Sesuai dengan observasi peneliti bahwa penyampaian surat teguran yang di berikan itu masih belum kuat dalam penertiban parkir liar. Teguran simpatik yang di maksud dengan teguran simpatik adalah peneguran yang dilakukan oleh Perusahaan Daerah (PD) parkir kepada parkir liar yang memakai badan jalan sebagai tempat parkir. Tindakan peneguran ini dilakukan agar memberikan perhatian penuh kepada masyarakat tentang pelaksanaan aturan WaliKota No. 64 Tahun 2011 itu, sehingga ada harapan ke depan tidak ada lagi parkir-parkir liar.

Perusahaan Daerah (PD) parkir melakukan peneguran kepada juru parkir liar yang diketahui melanggar atau parkir di bahu jalan. Bentuk teguran simpatik ini masih bersifat menyampaikan serta mengingatkan kepada semua juru parkir liar sehingga di suatu hari nanti ketika masyarakat yang belum mengetahui aturan itu maka di berikan semacam dispensasi hukum berupa nasehat karena berbeda dengan orang yang betul telah mengetahui aturan dengan orang yang memang belum mengetahui aturan.

Beberapa informan yang diwawancarai berbeda, pihak dari Perusahaan Daerah (PD) parkir Kota Bandar Lampung telah melakukan teguran simpatik akan tetapi hanya sebatas pada pengguna jalan yang memarkir di daerah tersebut sehingga dikemudian hari atau sekarang ini masih banyak parkir-parkir liar (Jukir Liar) di sepanjang jalan Balai Kota salah satunya di Kantor WaliKota Bandar Lampung karena mereka belum pernah mendapati sosialisasi tentang aturan Perda tersebut.

Pihak dari Perusahaan Daerah (PD) parkir Kota Bandar Lampung telah melakukan teguran simpatik akan tetapi hanya sebatas pada pengguna jalan yang memarkir di daerah tersebut sehingga dikemudian hari atau sekarang ini masih banyak parkir-parkir liar (Jukir Liar) di sepanjang jalan Balai Kota salah satunya di Kantor WaliKota Bandar Lampung karena mereka belum pernah mendapati sosialisasi tentang aturan tersebut.

Pengawasan represif adalah pengawasan penindakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini adalah Perusahaan Daerah (PD) parkir Kota Bandar Lampung memberikan tindakan untuk menertibkan parkir liar. Patroli harian adalah bentuk tindakan yang dilakukan oleh Perusahaan Daerah (PD) parkir terhadap pelanggaran yang dilakukan pengendara yang memarkir di jalan Sepanjang Kota. Patroli merupakan cara yang paling umum dilakukan untuk menertibkan parkir liar.

Tanggapan lain mengenai parkir liar adalah mengadakan pengawasan atau patroli rutin untuk menertibkan parkir liar apabila ada laporan yang didapati di lapangan. Masyarakat sangat merespon terhadap patroli harian yang dilakukan oleh pihak Perusahaan Daerah Parkir karena mampu mengurangi kemacetan di jalan ini

Dapat dilihat betul adanya pengawasan yang kurang optimal dari Perusahaan Daerah (PD) Parkir terkait untuk menertibkan parkir liar dengan baik, walaupun terkadang mendapat rintangan dari para parkir liar yang tidak patuh. Selain masalah di atas ada beberapa hambatan dalam pengawasan parkir yang berakibat pada kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung

antara lain yaitu: (1) kurangnya petugas di lapangan, (2) adanya beberapa kantor dan sekolah di jalan Balai Kota, (3) pinggir jalan yang dijadikan tempat parkir darurat/dadakan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan dan hasil penelitian yang telah dilakukan Penulis dalam skripsi tentang pengawasan pemerintah Kota Bandar Lampung dalam perspektif hukum Islam di seputaran wilayah Kota Bandar Lampung maka penulis menyimpulkan ada beberapa hal, sebagai berikut.

1. Peran pemerintah kota Bandar Lampung dalam penanggulangan pungutan liar parkir melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung bahwa melakukan pengawasan preventif dan represif dalam penertiban parkir liar di sepanjang jalan Kota Bandar Lampung itu belum maksimal, ini bisa dilihat dari indikator keluhan-keluhan masyarakat dan kurangnya pengawasan di mana sosialisasi serta teguran simpatik yang dilakukan oleh Perusahaan Daerah Parkir yang bekerja sama dengan Dinas Perhubungan kurang mengenai sasaran dan tidak terus-menerus.
2. Pandangan perspektif Hukum Islam terhadap Peran pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sudah amat memuaskan, bahwa peran pemerintah melalui Dinas perhubungan Kota Bandar Lampung dalam penanggulangan masalah pungutan liar parkir sudah sesuai dengan unsur-unsur agama Islam. Hal ini terlihat adanya beberapa aspek-aspek agama Islam yang dipakai dalam kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

B.Rekomendasi

3. Kepada aparat penegak hukum, diharapkan mampu untuk lebih tanggap dan dapat memberikan hukuman yang tegas kepada oknum-oknum yang melakukan pungutan liar parkir.
4. Kepada Masyarakat, diharapkan mampu untuk menolak hal-hal yang sekiranya tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Dimulai dari parkir sembarangan, maupun melakukan kegiatan parkir liar, maupun memberikan uang kepada oknum-oknum yang melakukan pungutan liar parki

Daftar Pustaka

Snyder, D. (2010). Corruption and development. *The Oxford Handbook of Comparative Politics*, 271-293.

Tanzi, V., & Davoodi, H. R. (2001). Corruption, Growth, and Public Finances. IMF Working Paper, WP/01/182.

LIANZAH, Rio. Efisiensi Pengelolaan Manajemen Parkir Terhadap Penerimaan Pendapatan Asli Daerah Kota Bandar Lampung. 2017. PhD Thesis. UIN Raden Intan Lampung.

GALANG DHARMA JOLIAN, J. O. L. PERAN PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG

DALAM PENANGGULANGAN MASALAH PUNGUTAN LIAR PARKIR DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung). 2020. PhD Thesis. UIN Raden Intan Lampung.

APRIAN, M. Dhian Bagus, et al. Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Parkir di Pasar Tengah Kota Bandar Lampung. 2019.

Abdullah, Abdul Ghani, *Pengantar Komopilasi Hukum Islam dalam Tata Hukum Indonesia*, Jakarta: Gema Insani Press, 1994.

Aibak, Kutbuddin, *Metodologi Pembaruan Hukum Islam*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2008.

Ali, Zainuddin, *Hukum Islam, Pengantar Ilmu Hukum Islam di Indonesia*,(Jakarta, Sinar Grafika, 2006.

Anwar, Syamsul, *Hukum Perjanjian Syariah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.az-
Zuhaili, Wahbah, *Ushul al-Fiqh*, Damaskus: al-Fikr, 1986.

Brotodiharjo, R. Santoso, *Pengantar Ilmu Hukum Pajak*, Bandung: PT Eresco,1993.

Hasan, Husain Hamid, *Nadzariyyah al-Malahah fi al-Fiqh al-Islami*, Mesir: Daran-Nahdhah al-Arabiyah, 1971.

Hazairin, *Hukum Kewarisan Bilateral Menurut Al-Qur'an dan Hadist*, Malang: Penerbit IKIP Malang, 1982.

Khairul Umam, Achyar Aminuddin, *Ushul Fiqih II*, Bandung: CV. Pustaka Setia, 1998.

Latupono, Barzah, et. all., *Buku Ajar Hukum Islam*, Yogyakarta: CV Budi Utama, 2007.M.

Friedman, Marilyn, *Family Nursing. Theory & Practice*, Jakarta: EGC, 1985.

Martono, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.

Marzuki, *Prinsip Dasar Pendidikan Karakter Perspektif Islam*. Yogyakarta: UIN Press, 2002.

Nasikun, *Sistem Sosial Budaya*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002.

Nata, Abuddin, *Metodologi Studi Islam*, Ed. 1, Cet. 3, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1999.