PERAN PEMERINTAH DAERAH DALAM PENGELOLAAN PARKIR *ON STREET* DI KOTA MALANG

(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

Diajukan untuk menempuh Gelar Sarjana
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

GANIS HARIANTO

NIM. 125030107111113

Dosen Pembimbing:

Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si

Drs. Romula Adiono, M.AP

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK

MALANG

2017

repository.ub.ac.id

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

MOTTO

Setiap Pengalaman Yang Tidak Dinilai Baik Oleh Dirinya Sendiri Ataupun Orang Lain Akan Tinggal Menjadi Sesobek Kertas Dari Buku Hidup Yang Tidak Punya Makna. Padahal Setiap Pengalaman Tak Lain Daripada Fondasi Kehidupan .

(PRAMOEDYA ANANTA TOER)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan Karyaku Kepada:

Kedua Orang Tua ku tercinta;

Kakak dan Adik ku yang ku sayang;

Sahabat seperjuangan seperantauan yang berada di Malang;

Keluarga LPM DIANNS FIA UB

Sahabat –Sahabat ku yang berada di Jakarta;

Terimakasih atas segala suport dan doa yang telah kalian berikan

Kalian Adalah Aku…

Karena Kalian Hidup ku…

Hanya kata terimakasih yang bisa ku ucapkan

Terimakasih.

Ganis

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul	:	Peran Pemerintah Dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)
Disusun Oleh	:	Ganis Harianto
NIM	:	125030107111113
Fakultas	:	Ilmu Administrasi
Jurusan	:	Administrasi Publik
Minat	:	-

Malang, 15 Desember 2016

Komisi Pembimbing

Ketua Komisi Pembimbing	Anggota Komisi Pembimbing
Prof. Abdul Hakim, Dr. M. Si	Drs. Romula Adiono, M.AP
NIP. 19610202 198503 1 006	NIP. 19620401198703 1 003

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Telah di pertahakan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada tanggal:

Hari	: Kamis
Tanggal	: 29 Desember 2016
Jam	: 11.00 WIB
Di susun oleh	: Ganis Harianto
Judul	: Peran Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

Dinyatakan LULUS

MAJELIS PENGUJI

Ketua	Anggota
Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si	**Drs. Romula Adiono, M.AP**
NIP. 19610202 198503 1 006	**NIP. 19620401 198703 1 003**
Anggota	Anggota
Dr. Hermawan, S.IP, M.Si	**Niken Lastiti, V.A, S.AP, M.AP**
NIP. 19720405 200312 1 001	**NIP. 19810210 200501 2 002**

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi yang berjudul **" Peran Pemerintah Dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)"** tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, 14 Desember 2016

Ganis Harianto
125030107111113

repository.ub.ac.id

RINGKASAN

Ganis Harianto, 2016, **Peran Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)** Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si dan Drs. Romula Adiono, M.AP,171 + xvi

---

Penelitian ini dilatar belakangi karena adanya parkir yang menggunakan badan jalan (parkir *on street)* yang ada di Kota Malang menimbulkan banyak permasalahan terkait kenyamanan, ketertiban dan keamanan. Pemerintah Kota Malang melakukan berbagai cara dan melakukan kunjungan pada pemerintah Kota Jakarta dalam mempelajari bagaimana pengelolaan parkir *on street* di Kota Jakarta. Pemerintah ingin memaksimalkan perannya dalam pengelolaannya. Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* dan faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaannya. Tujuan Penelitian ini untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana Peran Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Parkir *On Street* dan faktor pendukung dan penghambat dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Adapun yang menjadi fokus dalam penelitian ini yaitu (1) peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang a) peran stabilator; adanya persyaratan parkir *on street*, b) peran inovator; dibuatnya pelaporan *online*, c) peran mordenisator; penggunaan teknologi informasi d) peran pelopor; adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan e) peran pelaksana sendiri; penetapan marka dan rambu parkir (2) Faktor pendukung dan penghambat dalam peran pemerintah daerah.

Saran yang direkomendasikan antara lain : mencari, memperbaharui dan mempertimbangkan inovasi agar dapat memberikan solusi atas permalsalahan yang ada, meningkatkan dan menjaga kestabilan adanya sumberdaya juru parkir dan lahan juga sarana dan prasarana sehingga dapat memaksimalkan pengelolaannya, peningkatan pemahaman agar dapat mewujudkan keterbukaan informasi dan melakukan pembinaan terhadap pemberi dan penerima layanan yang

Kata Kunci : Peran Pemerintah Daerah, Pengelolaan, Parkir *On Street*

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

SUMMARY

Ganis Harianto, 2016, **The Role of Local Government in Order to Manage the On Street Parking in Malang (A study on Department of Transportation of Malang)** Prof. Dr. Abdul Hakim, M.Si dan Drs. Romula Adiono, M.AP,171 + xvi

---

This research is conducted for the fact that in Malang, people park their vehicles on the road (*on-street parking*), causing many problems, including safety and order. Malang government officials undertake many means to solve this, including learning the *on-street parking* system in Jakarta. The government wants to maximize its role in this matter. This research focuses on The Role of Local Government on *On-Street Parking* Management and its supporting and resisting factors in the management. The goal of this research is to understand, describe and analyze The Role of Local Government on *On-Street Parking* Management and the supporting and resisting factors in the *On-Street Parking* Management in Malang.

The method used in this research is descriptive research with quality approach. The main focuses in this research are as follows yaitu (1) local governement role on *on-street parking* management in Malang a) stabilitator role;*on-street parking* regulations, b) innovator role; all the reports made online, c) modernizor role; the use of information technology d) pioneer role; the socialization, development and supervision e) sole implenter role; determination of parking marks and signs (2) Supporting and resisting factors in local government's role.

The advices recommended as follows: find, renew and consider innovations to solve the matter on hand, improve and stabilize the presence of parking officers, land used and the infrastructure to maximize its use, increase the understanding to realize the open information and the development on the giver and the receiver of the service.

Keywords : Local Government Role, Management, *On-Street Parking*.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatakan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **"PERAN PEMERINTAH DAERAH DALAM PENGELOLAAN PARKIR *ON STREET* DI KOTA MALANG"** (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang). Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan oleh penulis untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya khususnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si., selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik.
3. Ibu Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si., selaku Ketua Prodi Administrasi Publik.
4. Bapak Prof. Dr Abdul Hakim, M.Si, selaku Ketua Pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan atas skripsi penulis.
5. Bapak Drs. Romula Adiono, M.AP, selaku Anggota Pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan atas skripsi penulis.

6. Seluruh dosen fakultas Ilmu Administrasi, khususnya dosen jurusan Administrasi Publik yang selama ini telah membimbing dan menularkan kajian keilmuannya kepada penulis selama proses perkuliahan ataupun diluar perkuliahan.
7. Bapak Kusnadi, selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang.
8. Bapak Moch. Syamsul Arifin , selaku Kepala Bidang Perparkiran.
9. Bapak Hebert Irianto Simamora, selaku Kasi Pemungutan.
10. Bapak Tigor Nainggolan, selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan.
11. Bapak Harry Dwi Yunianto, selaku Kasi Pendataan.
12. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung hingga selesainya skripsi ini.

Dengan demikian skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 14 Desember 2016

Penulis

DAFTAR ISI

MOTTO.....i
HALAMAN PERSEMBAHAN.....ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....iii
TANDA PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....iv
RINGKASAN.....v
SUMMARY.....vi
KATA PENGANTAR.....vii
DAFTAR ISI.....ix
DAFTAR TABEL.....xii
DAFTAR GAMBAR.....xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....xiv

BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang ……..…… 1
B. Rumusan Masalah …….....…….... .11
C. Tujuan Penelitian ……..…….....11
D. Kontribusi Penelitian ……....……..... 12
E. Sistematika Penulisan ……...…..…… 14

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 16
A. Administrasi Publik ……..…….....…16
1. Pengertian Administrasi Publik ……..……..……16
2. Unsur-Unsur Administrasi……..…….……20
B. Kebijakan Publik 23
1. Pengertian Kebijakan Publik.....23
2. Model Perumusan Kebijakan Publik…….....……25
3. Bentuk Kebijakan Publik ……..……..… .30
4. Tahapan-Tahapan Kebijakan Publik ……..……..…….. 31
C. Pemerintah Daerah…….....… 31
1. Otonomi Daerah.....31`
2. Pengertian Pemerintah Daerah…….....……33
3. Peran Pemerintah Daerah ……..……..... .35
4. Fungsi Pemerintah Daerah ……..……..…….. 41
D. Pengelolaan 43
1. Pengertian Pengelolaan.....43

2. Tujuan Pengelolaan……45
3. Fungsi Pengelolaan……47
E. Manajemen Sektor Publik……53
1. Sistem Pengendalian Manajemen Sektor Publik……53
2. Tipe Pengendalian Manajemen……54
3. Struktur Pengendalian Manajemen……55
4. Proses Pengendalian Manajemen Sektor Publik……59
F. Fasilitas……67
1. Pengertian Fasilitas……67
2. Unsur-Unsur Fasilitas……68
3. Faktor-Faktor Fasilitas……69
G. Parkir……72
1. Pengertian Parkir……72
2. Jenis Parkir……73
3. Jenis Tempat Parkir……74

BAB III METODE PENELITIAN……76

A. Jenis Penelitian……76
B. Fokus Penelitian……76
C. Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian……77
D. Jenis dan Sumber Data……78
E. Teknik Pengumpulan Data……82
F. Instrumen Penelitian……84
G. Analisis Data……85

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN……87

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian……87
1. Gambaran Umum Kota Malang……87
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang……109
B. Penyajian Data Fokus Penelitian……119
1. Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang……119
a. Peran Stabilator……119
b. Peran Inovator……122
c. Peran Modernisator……126
d. Peran Pelopor……128
e. Peran Pelaksana Sendiri……130
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Peran Pemerintah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang……133

a. Faktor Pendukung.....133
b. Faktor Penghambat.....137
C. Pembahasan Hasil Penelitian 142
1. Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang.....142
a. Peran Stabilator 142
b. Peran Inovator 143
c. Peran Modernisator 146
d. Peran Pelopor 148
e. Peran Pelaksana Sendiri 151
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Peran Pemerintah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang.....152
a. Faktor Pendukung.....152
b. Faktor Penghambat.....157

BAB V PENUTUP 163
A. Kesimpulan 163
B. Saran 165

Daftar Pustaka.....169

DAFTAR TABEL

No	Judul Tabel	Halaman
1.	Nama Informan Wawancara	81
2.	Persyaratan Pengelolaan Parkir Dinas Perhubungan	120
3.	Persyaratan Permohonan Penunjukan Petugas Parkir	121
4.	Jenis Kelompok Kepentingan	141

DAFTAR GAMBAR

No	Judul Gambar	Halaman
1.	Tahapan Analisis Data Model Interaktif	85
2.	Logo Lambang Kota Malang	106
3.	Peta Administrasi Kota Malang	108
4.	Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	118
5.	Alur Pengelolaan Pelaporan *Online*	124

DAFTAR LAMPIRAN

No **Judul**

1. Curicculum Vitae

2. Pedoman Wawancara

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemerintah merupakan sebuah organisasi yang memiliki tugas juga fungsi dalam mengelola sistem pemerintahan dan menetapkan kebijakan seperti hukum yang berlaku demi mencapai tujuan Negara. Salah satu tugas utama dari pemerintah adalah memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat. Masyarakat dirasa membutuhkan sebuah lembaga yang baik dalam rangka memberikan pelayanan yang prima.

Salah satu langkah yang dilakukan Indonesia dalam memberikan pelayanan prima yaitu dengan memberlakukan desentralisasi, yang sebelumnya memakai sentralisasi yaitu pengaturan pemerintah daerah kepada pemerintah pusat untuk mengurusi urusan rumah tangganya sendiri berdasarkan prakarsa dan aspirasi dari rakyatnya dalam kerangka negara kesatuan Republik Indonesia. Di Indonesia sistem sentralisasi pernah diterapkan pada zaman kemerdekaan hingga orde baru. Sentralisasi adalah memusatkan seluruh wewenang kepada sejumlah kecil manajer atau yang berada di posisi puncak pada suatu struktur organisasi. Sentralisasi banyak digunakan pada pemerintahan lama di Indonesia sebelum adanya otonomi daerah. Kelemahan dari sistem sentralisasi adalah di mana seluruh keputusan dan kebijakan di daerah dihasilkan oleh orang-orang yang berada di pemerintah pusat, sehingga waktu yang diperlukan untuk

memutuskan sesuatu menjadi lama. Kelebihan sistem ini adalah di mana pemerintah pusat tidak harus pusing-pusing pada permasalahan yang timbul akibat perbedaan pengambilan keputusan, karena seluruh keputusan dan kebijakan dikoordinir seluruhnya oleh pemerintah pusat.

Dalam kaitannya dengan sistem pemerintahan Indonesia, desentralisasi akhir-akhir ini seringkali dikaitkan dengan sistem pemerintahan karena dengan adanya desentralisasi sekarang menyebabkan perubahan paradigma pemerintahan di Indonesia. Bahwa desentralisasi berhubungan dengan otonomi daerah. Sejak desentralisasi dikeluarkan pada era reformasi yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, menjadikan adanya otoritas dari pemerintah pusat kepada daerah untuk mengurusi urusan rumah tangganya sendiri. Kewenangan desentralisasi tersebut berhubungan dengan otonomi daerah, sebab otonomi daerah adalah kewenangan suatu daerah untuk menyusun, mengatur, dan mengurus daerahnya sendiri tanpa campur tangan pemerintah pusat.

Otonomi daerah bertujuan untuk mendorong upaya peningkatan kesejahteraan rakyat, pemerataan, keadilan, demokratisasi dan penghormatan terhadap budaya lokal serta memperhatikan potensi daerah. Dalam era otonomi daerah sekarang ini tantangan yang dihadapi oleh birokrasi pemerintahan cukup berat. Adanya masa transisi sistem pemerintahan daerah yang ditandai dengan diberlakukannya Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 yang telah diperbaharui menjadi Undang-

undang Nomor 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah (revisi UU No.32 Tahun 2004) telah membawa perubahan yang mendasar. Sebelum adanya otonomi daerah, pemerintah daerah hanyalah otonomi nyata dan bertanggung jawab saja. Namun setelah berlakunya Undang-undang otonomi daerah menjadi luas, nyata dan bertanggung jawab. Dengan semakin besarnya wewenang serta tanggung jawab yang dimiliki oleh pemerintah daerah perlu adanya aparatur birokrasi yang semakin bertanggung jawab pula. Keleluasaan daerah untuk menyelenggarakan kewenangan yang mencakup semua bidang pemerintahan. Selain itu, keleluasaan otonomi mencakup kewenangan yang bulat dan utuh dalam penyelenggaraannya mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian dan evaluasi.

Kemandirian daerah juga ditunjang dengan adanya Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) yaitu rancangan keuangan tahunan daerah yang ditetapkan berdasarkan peraturan daerah (PERDA) tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Seperti halnya dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Nasional (APBN), rencana APBD diajukan setiap tahun oleh pemerintah daerah kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) untuk dibahas dan kemudian disahkan sebagai PERDA. Adapun anggaran pendapatan, terdiri atas Pendapatan Asli Daerah (PAD), Bagian dana perimbangan, dan dana hibah atau dana darurat, sedangkan anggaran belanja yang digunakan untuk keperluan penyelenggaraan tugas pemerintahan di daerah.

Sejalan dengan otonomi yang diberikan menjadikan daerah dapat meningkatkan PAD dalam rangka penunjang kebutuhan daerah itu sendiri. Penyelenggaraan otonomi daerah dapat berjalan dengan baik bila didukung oleh sumber pendanaan yang cukup, diantaranya adalah meningkatkan jumlah kemampuan keuangan daerah untuk mendukung kebutuhan rumah tangga daerah. Namun dalam mengoptimalkan upaya peningkatan PAD seringkali kurang maksimal, karena kompleksitas permasalahan akibat belum siapnya terhadap pelimpahan kewenangan. Namun disisi lain globalisasi memerlukan persiapan yang maksimal agar dapat berperan aktif dan tidak hanya menjadi penonton.

Mengacu pada peraturan otonomi daerah, Kota Malang merupakan salah satu yang melakukan upaya peningkatan PAD pada sektor pajak dan retribusi. Berdasarkan Peraturan Daerah No 3 tahun 2002 yang menjadi Peraturan Daerah Nomor 3 tahun 2015 Tentang Perubahan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum. Pemerintah kota Malang telah menentukan pengoptimalisasian dalam ranah pelayanan jasa umum yaitu perparkiran. Dikarenakan semakin berkembangnya kepadatan penduduk dan pendatang juga pembangunan yang menjadikan kebijakan ini dirasa perlu dalam menekan peraturan untuk meningkatkan PAD melalui retribusi dan pajak parkir.

Kota Malang dengan luas 110,62 km2 dan memiliki jumlah penduduk sekitar 857.891 jiwa, bercirikan sebagai kota industri, pariwisata dan pendidikan. Kota Malang berencana melakukan penataan khususnya

dibidang perparkiran "Belasan Anggota Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Malang, Jawa Timur mengunjungi kantor Walikota Jakarta Utara, Senin (3/8) 2015. Kedatangan mereka untuk mempelajari penataan kota dan retribusi daerah, khususnya pelaksanaan penataan serta retribusi parkir *on street* di Jakarta Utara. Ketua Komisi B DPRD Kota Malang, Abdul Hakim mengatakan, Malang merupakan kota yang identik dengan pendidikan, pariwisata dan industri. Saat ini, Kota Malang tengah giat membangun dan pihaknya sengaja datang ke Jakarta Utara untuk mempelajari penataan serta pola retribusi parkir *on street*." (www.beritajakarta.com)

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum tidak dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecendrungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan Warpani (1990:111).

Namun seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya kepemilikan kendaraan di perkotaan akan mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kegiatan manusia didalamnya, terutama

pada kawasan yang memiliki presentase yang tinggi atas kegiatan perdagangan komersil. Tarikan pergerakan kendaraan yang terjadi sudah pasti diawali dan diakhiri di tempat parkir. Kondisi semacam ini tentunya akan membutuhkan ruang parkir yang memadai juga peraturan mengenai retribusi parkir yang tegas dan pengelolaan parkir yang mengetahui dan memahami peraturan yang berlaku. Namun kebanyakan pengelolaan parkir biasanya selalu lari dari peraturan yang mengakibatkan tidak maksimal dalam meningkatkan PAD.

Masalah utama dari retribusi dan pajak parkir adalah pengelolaan parkir yang buruk dan juga pengelolaan parkir yang tidak menjalankan peraturan perparkiran secara nyata. Masalah parkir juga merupakan masalah yang dialami oleh kota-kota besar di dunia. Masalah parkir ini jika tidak ditangani dengan baik akan memperparah masalah retribusi dan pajak parkir, kemacetan lalu-lintas dan pastinya mengganggu kenyamanan masyarakat. Maka untuk menanganinya di perlukan kebijakan dan pengelolaan perparkiran yang baik pula.

Menurut Santoso, 1997, masalah parkir juga merupakan masalah yang dialami oleh kota-kota besar di dunia. Masalah parkir ini jika tidak ditangani dengan baik akan memperparah masalah kemacetan lalu-lintas, maka untuk menanganinya di perlukan kebijakan dan pengelolaan perparkiran. Pada dasarnya kebijakan pengelolaan perparkiran dalam rangka pengendalian parkir memiliki dua fungsi sebagai pengontrol aktivitas pergerakan dan lalu-lintas, serta pertumbuhan ekonomi suatu

kawasan (Hendrawan, 1998). Hal ini disebabkan perparkiran merupakan bagian yang penting dalam manajemen lalu-lintas. Hal ini telah diterapkan oleh peraturan-peraturan sebelumnya, yaitu penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 Tentang Retribusi Daerah yang menyebutkan bahwa tarif parkir di kawasan rawan kemacetan dengan tujuan mengendalikan tingkat penggunaan parkir, dapat ditetapkan lebih tinggi dari kawasan kurang rawan kemacetan.

Pemerintah Daerah diberi kewenangan oleh Undang-undang untuk menetukan sendiri besaran dari tarif retribusi parkir. Zona parkir yang masuk kategori lahan beretribusi adalah "Tepi Jalan Umum" terbagi menjadi parkir badan jalan (*on street)* dan luar badan jalan (*off street)* (sesuai pasal 110 ayat (1) huruf e UU 28/2009). Retribusi parkir tepi jalan yang berlaku saat ini (sebelum penerapan tarif baru) berlandaskan pada PERDA Kota Malang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum, Pasal 37 dengan besaran sebagai berikut: a) Sepeda Motor Rp 700,- b) Mobil (sedan, pickup, jeep dan sejenisnya) Rp 1. 500,- c) Minibus, truk dan sejenisnya Rp 3.000,- d) Truk gandeng, bus besar, trailer Rp 6.000,-. Namun dalam kenyataannya, masyarakat atau pengguna layanan parkir tepi jalan umum ditarik tarif yang lebih tinggi yaitu: Rp 1.000 untuk sepeda motor dan Rp 2.000 untuk mobil. Anehnya masyarakat tidak keberatan atau tidak menunjukkan penolakan secara formal. (http://www.jurnalmalang.com).

Dengan kata lain, tarikan parkir beretribusi yang melampaui perintah PERDA di atas dimaklumi oleh publik meskipun banyak yang paham bahwa itu melanggar hukum. Perlu diakui, salah satu urusan publik yang paling rumit dibenahi di negeri ini adalah urusan parkir tepi jalan umum sehingga dalam reformasi kebijakan parkir juga butuh waktu dan hati-hati. Banyak aspek sosial ekonomi yang perlu dikaji secara mendalam.

Pemerintah Kota Malang pun kemudian mengesahkan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 Tentang Retribusi Jasa Umum atas kenaikan tarif parkir di Kota Malang berdasarkan pengkajian mendalam. "Kepala Dishub Kota Malang, Handi Priyanto mengatakan kenaikan tarif ini berlaku untuk seluruh jenis kendaraan. Untuk parkir umum, sepeda motor Rp 2.000, mobil sedan, jeep, pick up dan sejenisnya Rp 3.000, Minibus, Truk dan sejenisnya Rp 5.000, sedangkan bus, truk gandeng dan treiler Rp 10.000. Sedangkan untuk parkir insendentil atau parkir sementara hanya untuk kegiatan tertentu, dikenalan biaya sepeda motor Rp 3.000, mobil sedan, jeep, pick up dan sejenisnya Rp 5.000, sedangkan untuk truk, minibus dan sejenisnya Rp 20.000." (http://www.malangtimes.com)

Secara umum di dalam pasal 43 UU LLAJ Nomor 22 tahun 2009 Tentang Pedoman Teknis Penyelanggaraan Parkir, dikatakan bahwa Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas, dan/atau marka jalan. Akan

tetapi perkembangan di kota Malang ini dikhawatirkan akan menyebabkan berbagai masalah, terutama berkaitan dengan permasalahan pendapatan daerah dari retribusi dan pajak parkir yang pengelolaannya banyak melanggar tertib parkir sesuai peraturan yang berlaku di Kota Malang. Sering kali kita menemui juru parkir liar beroperasi di kota Malang yang belum tentu berguna dalam hal membantu memarkirkan kendaraan. Namun beberapa juru parkir liar dibiarkan melakukan parkir *On Street* yang tidak sesuai dengan ketetapan yang ada dan belum diberi tindakan oleh pemerintah kota Malang.

Dalam hal ini, semakin parah lagi hasil dari retribusi dan pajak parkir ini tidak pula diserahkan kepada pemerintah Kota Malang sebagai pengawas dan pengelola parkir untuk meningkatkan PAD. Melainkan di nikmati para juru parkir liar tersebut dan tidak jarang hasil retribusi parkir ini diserahkan kepada preman setempat. Yang menggelikan adalah para pengguna lahan parkir tetap secara tidak langsung menyuburkan praktek-pratek parkir liar dengan memberikan uang parkir kepada mereka. Mungkin saja ini pengaruh dari rasa takut terhadap juru parkir tersebut.

Walikota malang Anton menjelaskan lalu lintas di Malang saat ini hampir selalu macet setiap hari. Kemacetan bertambah parah ketika akhir pekan. Masalah itu diperparah dengan banyaknya lokasi parkir *on street* yang bertebaran di tempat-tempat wisata. kemacetan juga disumbang oleh banyaknya mahasiswa di Kota Malang. Para mahasiswa biasanya menghabiskan akhir pekan dengan berkeliling kota. Ia memprediksi

keadaan ini akan bertambah buruk dalam kurun 5-10 tahun mendatang. "Kota Malang itu sudah mulai sakit, tapi belum kronis," katanya. Meski ada lokasi parkir *on street*, Anton berujar, retribusi parkir yang dikantongi pemerintah hanya Rp 3 miliar dalam setahun. Tahun ini, Pemerintah Kota Malang meningkatkan target penerimaan retribusi menjadi Rp 5 miliar. Kelak, penggunaan sistem elektronik pada parkir *on street* ditargetkan menghasilkan nilai retribusi 10 miliar (http//m.tempo.co)

Jika demikian halnya, maka dalam pengelolaan strategis maupun teknis sangat dibutuhkan peran pemerintah agar ada pengendalian parkir yang juga sebagai jaminan dalam meningkatkan PAD adalah tugas dan tanggung jawab pemerintah Kota Malang dan pihak yang berwajib. Oleh karena itu, untuk mengatasinya dilakukan kebijakan pembinaan dan pengelolaan perpakiran *On Street* di Kota Malang untuk kiranya semaksimal mungkin dapat meningkatkan peran pemerintah daerah kota Malang.

Akan tetapi dalam hal ini Kota Malang terus berusaha dalam mengelola perparkiran di Kota Malang. Hal ini selaras dengan apa yang didapatkan Kota Malang tidak hanya sebagai pemasukan PAD saja. Dengan demikian pemerintah Kota Malang sudah seharusnya terus berkomitmen untuk mengembangkan dan memberikan kontribusi aktif terhadap tumbuh kembangnya pengelolaan secara baik guna mewujudkan kesejahteraan, keamanan dan jaminan terhadap masyarakat. Untuk dapat menciptakan hal itu tentunya harus terdapat peran dari Pemerintah Daerah

sendiri untuk bisa tetap mewujudkan kebijakan maupun pengelolaan parkir yang baik. Maka peneliti tertarik untuk melakukan suatu penelitian dengan judul **"Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* Di Kota Malang (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)**"

B. Rumusan Masalah

Atas dasar uraian tersebut di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Bagaimanakah peranan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang?
2. Faktor-faktor apakah yang menjadi pendukung dan penghambat Pemerintah Daerah dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang?

C. Tujuan Penelitian

Dengan memperhatikan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis peran Pemerintah Daerah dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang.
2. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis apa faktor pendukung dan penghambat peran Pemerintah Daerah dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang.

D. Kontribusi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan nilai, baik secara akademis maupun praktis terhadap peran pemerintah daerah dalam mewujudkan kabupaten layak anak. Adapun kontribusi penelitian yang ingin dicapai antara lain :

1. Kontribusi Akademis :
   a) Fakultas
      1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian keilmuan, dalam hal ini kajian Ilmu Administrasi Publik pada umumnya tentang Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* Di Kota Malang.
      2) Diharapkan karya tulis ini dapat digunakan sebagai literatur, khusus mengenai Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street*.
   b) Mahasiswa
      1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana untuk menambah wawasan penulis sehingga berfikir secara kritis, sistematis, dan analisis.
      2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat sebagai implementasi ilmu yang diperoleh selama kuliah.
      3) Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan antara teori yang diperoleh di

perkuliahan dengan permasalahan yang ada di instansi, Khususnya di bidang pelayanan publik.

4) Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan informasi pembanding bagi penelitian-penelitian yang telah lalu dan sebagai referensi serta bahan masukan bagi penelitian yang akan dilakukan dimasa yang akan datang dalam judul dan topik yang sama.

2. Kontribusi Praktis :

a) Instansi

1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan instansi dalam menghadapi masalah-masalah yang berhubungan dengan Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* Di Kota Malang.

2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan, informasi dan referensi bagi Dinas Perhubungan dalam Pengelolaan Parkir *On Street* Di Kota Malang.

b) Masyarakat

1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat menganai kesejahteraan, keamanan dan jaminan parkir *on street* terhadap hak masyarakat yang diberikan Pemerintah Daerah.

2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi masyarakat secara luas untuk bersama-sama untuk mewujudkan Pengelolaan Parkir *On Street* Di Kota Malang.

E. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan pada penelitian ini terdiri dari 5 bab, yaitu dapat dijelaskan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Memuat uraian tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian, dan sistematika penelitian

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tinjauan pustaka yang merupakan bagian penulisan yang memberikan berbagai landasan teoritis yang akan digunakan untuk menjawab permasalahan yang diangkat

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini meliputi jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian dan analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang hasil dari penelitian yang merupakan olahan bahan-bahan dan data yang diperoleh peneliti setelah melakukan penelitian di lapangan. Pembahasan merupakan analisis antara hasil penelitian dan teori yang relevan. Bab ini juga merupakan jawaban dari masalah-masalah yang telah dirumuskan sebelumnya.

BAB V : KESIMPULAN

Bab ini merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dari seluruh uraian sebelumnya yang disertakan saran dan rekomendasi atas peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. ADMINISTRASI PUBLIK

1. Pengertian Administrasi Publik

Secara etimologi administrasi berasal dari bahasa latin (Yunani) yang terdiri atas dua kata, yaitu "*ad*" dan "*ministre*" yang berarti "*To serve*" yang dalam bahasa Indonesia berarti Melayani atau memenuhi (Pasolong, 2008:2). Kemudian (Pasolong, 2008:3) menyimpulkan bahwa " Administrasi adalah pekerjaan terencana yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam bekerja sama untuk mencapai tujuan atas dasar efektif, efisien dan rasional". Sedangkan menurut Hadari Nawawi dalam Kencana (2006:15) administrasi adalah " kegiatan atau rangkaian kegiatan sebagai proses pengendalian industri kerja sama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan sebelumnya."

Berdasarkan beberapa pendapat diatas tentang pengertian administrasi, dapat disimpulkan administrasi merupakan serangkaian kegiatan yang memerlukan kerjasama untuk melakukan pelayanan dan mencapai tujuan yang telah ditentukan. Kemudian Pasolong (2008:3) menyebutkan ada beberapa dimensi administrasi. " ada dua dimensi yang ada di dalam administrasi , yaitu dimensi karakteristik dan dimensi unsur-unsur yang melekat pada administrasi. Dimensi karakteristik administrasi terdiri atas: (1) efisien yang berarti tujuan dari administrasi adalah untuk

mencapai hasil hasil secara efektif dan efisien; (2) efektifitas berarti bahwa tujuan yang telah direncanakan sebelumnya dapat tercapai atau dengan kata lain sasaran tercapai karena adanya proses kegiatan; (3) rasional berarti tujuan yang telah tercapai bermanfaat untuk maksud yang berguna, tetapi tentu saja yang dilakukan dengan sadar dan sengaja. Sedangkan dimensi unsur-unsur administrasi, yaitu (1) adanya tujuan atau sasaran yang ditentukan sebelum melaksanakan suatu pekerjaan; (2) adanya kerja sama baik sekelompok orang atau lembaga pemerintah maupun lembaga swasta; (3) adanya sarana yang digunakan oleh sekelompok orang atau lembaga dalam melaksanakan tujuan yang hendak dicapai.

Dalam tingkat kehidupan, individu mempunyai peranan penting karena sebenarnya publik ialah bentuk kehidupan antar individu dalam suatu sistem untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, setiap individu berfungsi sebagai sumber daya publik sekaligus sumber daya administrasi.

Kemudian administrasi publik menurut Chamdler dan Plano dalam buku yang ditulis Pasolong (2008:7) mengatakan bahwa " administrasi publik adalah proses dimana sumber daya dan personel publik diorganisir dan dikoordinasikan untuk memformulasikan, mengimplementasikan dan mengelola (*manage*) keputusan-keputusan dalam kebijakan publik."

Dari pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa administrasi publik merupakan suatu proses dimana pengkoordinasian atau pengaturan dari

berbagai proses kerjasama antar kelompok atau lembaga di dalam pemerintahan, untuk membuat atau memformulasikan, mengimplementasikan dan mengelola beberapa keputusan dalam kebijakan publik. Sehingga administrasi publik dimaksudkan untuk lebih memahami pemerintah dengan publik serta meningkatkan responsibilitas kebijakan terhadap berbagai kebutuhan publik, dan juga melembagakan pratek-pratek manajerial agar terbiasa melaksanakan suatu kegiatan dengan efektif, efisien dan rasional.

Menurut Keban (2004:15) administrasi publik diadakan untuk memberikan pelayanan publik dan manfaatnya dapat dirasakan masyarakat setelah pemerintah meningkatkan profesionalismenya, menerapkan teknis efisiensi dan efektivitas, dan lebih menguntungkan masyarakatnya. Orientasi administrasi publik sekarang ini diarahkan kepada kepentingan dan kekuasaan pada rakyat dan lebih menekankan pada program aksi yang berorientasi kepada kepentingan publik. Sehingga eksistensi administrasi publik tidak hanya sekedar lukisan saja melainkan adanya manfaat bagi kepentingan publik. Jadi administrasi publik lebih menekankan pada peranan publik untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Oleh karena itu, setiap kegiatan dalam administrasi publik diupayakan tercapainya tujuan sesuai dengan yang direncanakan dan mengandung rasio terbaik antara input dan output.

Dari apa yang dijelaskan diatas administrasi publik dibentuk karena pada dasarnya masyarakat secara umum memerlukan suatu

pelayanan yang baik dan manfaatnya sendiri dapat dirasakan oleh masyarakat. Mulai dari profesionalisme, akuntabilitas, *responsive* dan efektifitas maupun efisiensi. Dari beberapa contoh pelayanan yang diberikan kepada masyarakat, salah satu pelayanan yang berorientasi terhadap kepentingan publik ini adalah pelayanan akan perlindungan terhadap masayarakat mulai tingkatan anak-anak sampai dengan tingkatan dewasa.

Untuk dapat memberikan pelayanan akan perlindungan terhadap masyarakat ini tentunya memerlukan adanya kerjasama antara sekelompok orang ataupun lembaga. Selaras dengan pengertian administrasi publik yang menyebutkan ilmu yang mempelajari hubungan atau kerjasama yang dilakukan lembaga untuk mencapai tujuan yang ditetapkan bersama secara efektif dan efisien. Dalam hal ini tentu dalam penetapan tujuan untuk memberikan perlindungan terhadap masyarakat lembaga disini pemerintah harus bekerja sama dengan masyarakat atau lembaga yang terkait guna menciptakan pelayanan akan perlindungan. Pelayanan sendiri disini tidak hanya memberikan perlindungan, akan tetapi juga merupakan memberikan fasilitas publik yang diperlukan oleh masyarakat, seperti dengan fasilitas taman bermain bagi anak. Jadi bisa dikatakan administasi publik dalam pengertianya dalam konteks ini diartikan sebagai memberikan pelayanan terhadap masyarakat mengenai perlindungan maupun fasilitas publik yang dilakukan bersama antara pemerintah dan masyarakat untuk bisa memenuhi kebutuhan masyarakat secara baik.

2. Unsur – Unsur Administrasi

Dalam Bahasa Indonesia, unsur berarti bahan asal, zat asal bagian yang penting dalam suatu hal. Dalam kamus bahasa Inggris disebutkan bahwa unsur diterjemahkan menjadi *anasir, element, principle, raw, material, substance.* Menurut Sjamsuddin (2006:18-19) unsur administrasi adalah bagian-bagian penting dalam administrasi yang menjadikan administrasi itu utuh dan sempurna sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai. Ahli administrasi sepakat bahwa terdapat delapan unsur administrasi. Kedelapan unsur administrasi tersebut yaitu : organisasi, manajemen, tata hubungan/komunikasi, kepegawaian, keuangan, perbekalan, tata usaha/perkantoran dan perwakilan/hubungan masyarakat.

Kedelapan unsur administrasi tersebut saling berhubungan satu sama lain, sehingga merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak dapat dipisahkan. Artinya administrasi yang sempurna seharusnya memeliki kedelapan unsur tersebut. Berikut merupakan penjelasan mengenai unsur-unsur administrasi :

a) Organisasi sebagai Unsur Administrasi

Organisasi sebagai unsur administrasi memberi pengertian dalamnya ada suatu proses yang dimulai dari penyusunan bentuk dan pola usaha kerjasama, penggolongan kerja yang harus dijalankan, pembagian wewenang dari masing-masing pelaksana dan menentukan hubungan kerjasama yang seimbang serta tanggung jawab.

b) Manajemen sebagai Unsur Administrasi

Manajemen merupakan inti dari administrasi karena manajemen adalah alat pelaksana utama dari administrasi.

c) Tata Hubungan/komunikasi sebagai Unsur Administrasi

Tata hubungan/komunikasi administrasi merupakan suatu rangkaian kegiatan penyampaian warta dari seseorang kepada orang lain dalam rangka usaha kerjasama untuk mencapai tujuan.

d) Kepegawaian sebagai Unsur Administrasi

Kepegawaian sebagai unsur administrasi berkaitan dengan proses yang berhubungan dengan penggunaan tenaga kerja/pegawai dalam usaha kerjasama. Kegiatan berupa pencarian, pelamaran, pengujian, penerimaan, pengangkatan, penempatan, kepangkatan, pengembangan, kesejahteraan, pemutasian sampai ada pemberhentian tenaga kerja dalam suatu usaha kerjasama untuk mencapai tujuan tertentu.

e) Keuangan sebagai Unsur Administrasi

Praktik dan kebijakan yang diperlukan dalam unsur keuangan dalam administrasi adalah: analisa aspek keuangan dari seluruh keputusan, berapa banyak dan (uang) yang diperlukan untuk membiayai kerjasama untuk mencapai tujuan yang diharapkan, bagaimana cara memperoleh dana (dana) dan menyediakan untuk pembiayaan organisasi dalam rangka mencapai tujuan, bagaimana cara menggunakan dana (uang) tersebut secara efektif dan efisien,

bagaimana cara mempertanggungjawabkan dana(uang) yang digunakan secara sah dan benar.

f) Pembekalan sebagai Unsur Administrasi

Pelaksanaan administrasi pembekalan dimulai dari perencanaan, pengadaan, pengaturan, pemakaian, penyimpanan, pengendalian dan perawatan barang-barang keperluan kerja dalam usaha kerjasama yang bersangkutan.

g) Tata Usaha sebagai Unsur Administrasi

Tata usaha sebagai unsur administrasi yang sangat menentukan karena merupakan kegiatan utama dari administrasi itu sendiri. Kegiatan tata usaha memiliki ketentuan sebagai berikut: berencana, sistematis, menurut satuan tertentu, mempunyai suatu kegunaan, dan dilakukan dengan maksud dan tujuan tertentu.

h) Perwakilan/Hubungan Masyarakat sebagai Unsur Administrasi

Kegiatan perwakilan atau hubungan masyarakat sebagai unsur administrasi, artinya adalah kegiatan yang memerlukan ilmu, seni, dan moral.

Dari apa disebutkan diatas bahwa adminitrasi mempunyai beberapa unsur yang penting dalam mencapai tujuan. Terkait dengan peran pemerintah dalam pengelolaan parkir *On Stree*t. Untuk bisa dapat mewujudkan pengelolaan parkir *On Stree*t memang harus memerlukan unsur administrasi. Seperti halnya unsur organisasi, untuk dapat mewujudkan pengelolaan parkir *On Stree*t tentunya dimulai dari

penyusunan bentuk kerjasama untuk dapat menentukan hubungan kerjasama yang baik seimbang serta bertanggung jawab. Unsur kepegawaian ini dibutuhkan karena pada dasarnya jika ingin mewujudkan pengelolaan parkir *On Stree*t tentu harus adanya pegawai yang dimana untuk dapat melaksanakan rangkaian kegiatan yang sudah ditetapkan. Pada intinya disini jika melihat unsur administrasi seperti yang diatas, maka kedelapan unsur tersebut sangat diperlukan untuk mewujukan suatu program atau tujuan seperti pengelolaan parkir *On Stree*t karena pada dasarnya unsur-unsur tersebut saling berhubungan satu sama lain yang tidak dapat dipisahkan.

B. Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Banyak ragam penjelasan secara teoritik mengenai kebijakan publik (*public policy*) yang dikemukakan oleh para ahli. Adapun beberapa definisi dari kebijakan publik (*public policy*) adalah sebagai berikut. Menurut George C, Edwards III, dan Ira Sharavansky dalam Islamy (2009:18), mengartikan kebijakan publik sebagai "*what goverments say and do or not to do. It is goal or purpuses of goverments program"* (apa yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Kebijakan publik itu berupa sasaran atau tujuan program – program pemerintah). Definisi lainnya dari David Easton yang dikutip dalam

Islamy (2009:19) mengartikan kebijakan publik sebagai *"the authoritative allocation of values for the whole society"* (pengalokasian nilai-nilai secara paksa (syah) kepada seluruh anggota masyarakat). David Easton mewujudkan kewenangan pemerintah dalam membuat kebijakan tersebut dalam bentuk pengalokasian nilai – nilai kepada masyarakat. Pemerintah menurut Easton termasuk kedalam *"authorities in political system",* yaitu para penguasa dalam suatu sistem politik yang terlibat masalah sehari - hari dikarenakan tanggung jawab dan peranan yang dimilikinya.

Selanjutnya Islamy (2009:20-21) mengemukakan beberapa elemen penting tentang kebijaksanaan negara yaitu:

a. Bahwa kebijaksanaan negara itu dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan – tindakan pemerintah.
b. Bahwa kebijaksanaan negara itu tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuknya yang nyata.
c. Bahwa kebijaksanaan negara baik untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu.
d. Bahwa kebijaksanaan negara itu harus senantiasa ditunjukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Dari berbagai definisi yang telah dijelaskan, peneliti memahami kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan pemerintah yang ditetapkan dalam melakukan atau tidak melakukan sesuatu, dimana segala tindakan tersebut berorientasi pada tujuan tertentu untuk kepentingan publik dan biasanya kebijakan yang dibuat oleh pemerintah untuk melakukan sesuatu dituangkan dalam ketentuan – ketentan atau perundang – undangan sehingga memiliki atau kepentingan publik dengan sifat yang mengikat dan memaksa. Pilihan pemerintah untuk tidak melakukan

sesuatu juga diartikan sebagai suatu kebijakan publik. Hal ini disebabkan pemerintah tidak melaksanakan sesuatu dengan atas pertimbangan dampak apa yang dapat mempengaruhi masyarakat.

2. Model Perumusan Kebijakan Publik

Nicholas henry dalam Islamy (2007:36-76) mengelompokkan tipologi model pembuatan keputusan menjadi 2 (dua) klasifikasi besar, yaitu: (1) kebijaksanaan negara dianalisis dari sudut proses; (2) kebijaksanaan negara dianalisis dari sudut hasil dan akibat.

a. Kebijaksanaan Negara dari sudut proses

1) Model Kelembagaan (Institutional)

> Model ini adalah merupakan model yang tradisional dalam proses pembuatan kebijaksanaan negara. Fokus atau pusat perhatian model ini terletak pada struktur organisasi pemerintah. Hal ini disebabkan karena kegiatan – kegiatan politik berpusat pada lembaga – lembaga pemerintah, seperti misalnya lembaga legislative, eksekutif, yudikatif; pada pemerintahan pusat (nasional), regional, dan lokal.

Berdasarkan pengertian diatas, kemudian dapat dimaknai bahwa sebuah proses perumusan kebijakan dalam model institusi lebih diserahkan sepenuhnya kepada lembaga pembuat kebijakan. Lembaga pemerintah tersebut memiliki kewenangan membuat kebijakan apa yang pantas untuk digunakan sebagai salah satu solusi penyelesaian sebuah masalah, khususnya masalah publik.

2) Model Elit-Masa

> Model elit adalah sebuah model analisis yang dikembangkan dengan mengacu pada teori elit. Kelompok elit yang bertugas membuat dan

> melaksanakan kebijaksanaan digambarkan dalam model ini sebagai mampu bertindak/berbuat dalam suatu lingkungan yang ditandai dengan sikap massa yang apatis, keracunan informasi, sehingga massa menjadi pasif. Kebijaksanaan negara mengalir dari atas ke bawah, yaitu dari golongan elit ke golongan massa.

Sebuah kebijakan khususnya kebijakan publik cenderung hanya dirumuskan oleh para elit yang dianggap mampu membentuk dan mempengaruhi massa terhadap masalah – masalah yang sedang dialami. Oleh karena itu, seperti apa yang telah dikatakan dalam pengertian elit-massa diatas, masyarakat akan cenderung tampak pasif terhadap proses perumusan yang ada.

3) Model Kelompok

> Model ini menganut paham teori kelompoknya David B.Truman dalam bukunya *"The Govermental Process"* (1951) yang menyatakan bahwa interaksi diantara kelompok – kelompok adalah merupakan kenyataan politik. Individu – individu yang memiliki kepentingan yang sama mengaitkan baik secara formal maupun informal kedalam kelompok kepentingan *(interest group)* yang dapat mengajukan dan memaksakan kepentingan – kepentingannya kepada pemerintah.

Sangat jelas seperti yang telah diuraikan dalam pengertian model kelompok, bahwasannya dalam merumuskan kebijakan publik, akan sangat dipengaruhi oleh kelompok kepentingan. Kelompok kepentingan yang memiliki kepentingan dan latar belakang berbeda akan bergabung menjadi satu dalam rangka merumuskan kebijakan yang akan diimplementasikan.

4) Model Sistem-Politik

> Konsep "sistem politik" mempunyai arti sejumlah lembaga – lembaga dan aktivitas – aktivitas politik dalam masyarakat yang berfungsi mengubah tuntutan – tuntutan *(demands)*, dukungan – dukungan *(support)* dan sumber – sumber (*resources)* semuanya ini adalah masukan – masukan *(input)* menjadi keputusan – keputusan atau kebijaksanaan – kebijaksanaan yang otoritatif bagi seluruh anggota masyarakat *(outputs)*. Dengan singkat dapat dikatakan bahwa sistem politik berfungsi mengubah *inputs* dan *outputs.*
> Suatu sistem politik akan menyerap berbagai macam tuntutan (baik dari dalam maupun luar), dan dapat terjadi bahwa diantara tuntutan – tuntutan tersebut tidak relevan atau bertentangan satu sama lain. Dalam hal ini maka diperlukan pengaturan terhadap tuntutan – tuntutan tersebut dan memaksakan pengaturan terhadap tuntutan – tuntutan dan memaksakan pengaturan itu kepada pihak – pihak yang terlibat atau berkepentingan supaya tuntutan – tuntutannya dapat dikonservasikan (diproses) di dalam sistem politik sehingga menghasilkan keputusan atau kebijaksanaan.

Melalui pengertian inilah maka dapat disimpulkan model sistem-politik dalam proses perumusan kebijakan merupakan sebuah perumusan yang mencakup tuntutan, dukungan dan sumber daya yang kemudian akan menjadi sebuah masukan. Masukan ini menjadi modal awal dalam perumusan kebijakan publik.

Kebijakan publik ini merupakan perwujudan dari masukan *(inputs)* yang menghasilkan *output* dari kegiatan politik tersebut. Setelah munculnya *output*, faktor lingkungan juga akan turut serta menjadi faktor pendukung dalam *inputs* dari proses perumusan kebijakan.

b. Kebijaksanaan Negara dari sudut hasil atau efek

1) Model *Rational-Comprehensive*

Menurut YehezkelDror, salah seorang penganut model rasional-komprehensif, untuk membuat kebijaksanaan yang rasional, maka pembuat kebijakan harus:

a) Mengetahui semua nilai-nilai utama yang ada pada masyarakat
b) Mengetahui semua alternatif – alternatif kebijaksanaan yang tersedia
c) Mengetahui semua konsekuensi – konsekuensi dari setiap alternatif kebijaksanaan
d) Menghitung rasio antara tujuan dan nilai – nilai sosial yang dikorbankan setiap bagi setiap alternatif kebijaksanaan
e) Memilih alternatif kebijaksanaan paling efisien.

Model rasional-komprehensif menekankan pada "pembuatan keputusan yang rasional dengan bermodalkan pada komprehensivitas informasi dan keahlian pembuatan keputusan". Dalam model ini konsep rasionalitas sama dengan konsep efisiensi. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa suatu kebijakan yang rasional itu adalah suatu kebijakan yang sangat efisien- dimana rasio antara nilai yang dicapai dan nilai yang dikorbankan adalah positif dan lebih tinggi dibandingkan dengan alternatif-alternatif yang lain.

Melalui model rasional-komprehensif ini, sebuah proses rumusan kebijakan akan diprediksikan menjadi sebuah kebijakan yang nantinya akan memiliki tujuan – tujuan dan nilai – nilai sesuai dengan pentingnya sebuah masalah yang dialami. Unsur – unsur dalam proses perumusan kebijakan akan sangat ditekankan harus benar – benar memiliki nilai efisiensi sebelum pada akhirnya kebijakan yang dibuat tersebut mampu untuk diimplementasikan. Pendekatan rasional-komprehensif ini juga harus dipandang sebagai sebuah model perumusan kebijakan yang dilihat sebagai sebuah model yang mewakili keadaan sesuai yang diharapkan oleh semua pihak-pihak yang sangat berkepentingan .

2) Model *Incremental*

> Incremental model ini memandang kebijaksaan sebagai suatu kelanjutan kegiatan-kegiatan pemerintah dimasa lalu dengan hanya mengubahnya (modifikasi) sedikit-sedikit. Model *incremental* ini adalah merupakan kritik dan perbaikan terhadap model rasional komprehensif. Karakteristik yang terdapat paada model incremental jelas berbeda dengan model rasional komprehensif.

Melalui model *incremental* inilah proses sebuah perumusan kebijakanakan lebih menghemat waktu dikarenakan dalam model ini, pembuat kebijakan hanya lebih memperbarui kebijakan secara incremental (berbeda sedikit) dengan kebijakan yang sudah ada terdahulu. Pembuat kebijakan juga cenderung dibatasi oleh waktu, kecakapan, dan biaya maka menurut Linblom dalam Islamy, pembuat kebijakan tidak mungkin menganalisa semua nilai – nilai dan tujuan – tujuan masyarakat, keseluruhan alternatif, secara detail. Untuk itulah, dalam proses perumusan kebijakan secara incremental, tidak diperlukan semua informasi dan tidak menemukan analisa yang komprehensif. Dengan demikian perumusan kebijakan terasa sederhana dan lebih mudah dilaksanakan.

3) Model *Mixed-Scanning*

> Seorang ahli sosiolog Amitai Etzinoi mencetuskan suatu model hibrida (gabungan unsur-unsur kebaikan yang ada pada model rasional-komprehensif dan *incremental* yang disebut dengan model *Mixed-Scanning*). Menurut Etzioni kebaikan model *mixed-scanning* adalah setiap elemen/unsur pada masing-masing jenis keputusan diatas (fundamental dan *incremental*) cenderung saling menciptakan keseimbangan (*counter balance*) terhadap masing-masing kekurangannya.

Dalam model *mixed-scanning* inilah akan dirumuskan sebuah kebijakan dengan tujuan yang sudah ditetapkan dengan melalui beberapa kelebihan yang tercakup dalam pembuatan kebijakan sebelumnya. Pendekatan inkrementalisme akan memusatkan perhatiannya pada keadaan yang sama, yakni sebuah tujuan akhir dalam proses pencapaian perumusan kebijakan. Sedangkan pendekatan komprehensifini akan menyumbangkan sebuah gagasan dalam menganalisis sebuah kebijakan publik melalui penjelajahan dan pengamatan yang luas.

Dari beberapa model yang telah dijelaskan diatas, maka peneliti menggunakan model teori rasionalisme. Teori rasionalisme itu sendiri menjelaskan bahwa suatu keputusan dapat mencapai tujuan paling efektif dan mengedepankan gagasan bahwa pemerintah sebagai pembuat kebijakan harus memilih kebijakan yang memberikan manfaat optimum bagi masyarakat.

3. Bentuk-bentuk Kebijakan Publik

Secara sederhana, seperti yang dijelaskan Nugroho (2009:92), bentuk kebijakan publik dapat dikelompokan menjadi tiga, yaitu:

a. Kebijakan publik yang bersifat *makro* atau umum, atau mendasar, yaitu kelima peraturan meliputi;
    1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945
    2) Undang-Undang/ Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang
    3) Peraturan Pemerintah
    4) Peraturan Presiden
    5) Peraturan Daerah
b. Kebijakan publik yang bersifat *meso* atau menengah, atau penjelas pelaksanaan. Kebijakan ini dapat berbentuk Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan

Bupati, dan Peraturan Wali kota. Kebijakannya dapat pula berbentuk Surat Keputusan Bersama antar Menteri, Gubernur, dan Bupati atau Wali Kota.

c. Kebijakan publik yang bersifat *mikro* adalah kebijakan publik yang mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan diatasnya. Bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik di bawah Menteri, Gubernur, Bupati, dan Walikota.

4. Tahapan-Tahapan Kebijakan Publik

Proses pembuatan kebijakan publik terdiri dari beberapa tahapan. Menurut Dunn (2003:24) tahapan-tahapan yang ada dalam kebijakan publik tersebut adalah:

a. Tahap penyusunan agenda
b. Tahap formulasi kebijakan
c. Tahap adopsi kebijakan
d. Tahap implementasi kebijakan
e. Tahap evaluasi kebijakan

Berdasarkan tahapan-tahapan dalam proses pembuatan kebijakan dapat diartikan bahwa kebijakan publik merupakan suatu proses yang kompleks. Adanya kompleksitas tersebut tentunya menuntut adanya ketelitian dan keseriusan para pembuat kebijakan agar kebijakan publik yang akan dibuat nantinya dapat berkualitas.

C. Pemerintah Daerah

1. Otonomi Daerah

Menurut Undang-Undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah disebutkan bahwa Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus

sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sedangkan menurut Nurcholis (2007: 100), otonomi daerah adalah hak penduduk yang tinggal dalam suatu daerah sebagai kesatuan masyarakat hukum untuk mengatur, mengurus, mengendalikan, dan mengembangkan urusannya sendiri sesuai dengan aspirasi masyarakat setempat dengan tetap menghormati peraturan perundangan yang berlaku.

Konsep dasar otonomi daerah adalah memberikan wewenang kepada daerah untuk merencanakan dan melaksanakan pembangunan yang disesuaikan dengan keadaan, kemampuan, dan kebutuhan daerah yang bersangkutan. Dengan adanya otonomi daerah, peran daerah menjadi begitu besar. Otonomi daerah menggunakan prinsip otonomi yang seluas-luasnya, dalam artian daerah diberikan kewenangan untuk mengurus dan mengatur semua urusan pemerintahan di luar yang menjadi urusan pemerintah pusat yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014.

Dalam sistem otonomi daerah, wilayah negara dibagi dalam unit-unit yang lebih kecil. Masing-masing mempunyai wewenang untuk membuat kebijakan dalam batas yuridiksi administrasinya sendiri. Dengan cara demikian, urusan pemerintahan didekatkan kepada rakyat, sehingga pemerintahan menjadi lebih efektif dan efisien (Zainal, 2012). Dalam rangka meningkatkan efektifitas dan efisiensi penyelenggaraan otonomi daerah, maka peranan masyarakat lebih diberdayakan. Masyarakat

dilibatkan secara langsung dalam mengambil keputusan, baik perencanaan maupun pelaksanaannya, agar masyarakat mengetahui manfaat pengelolaan pembangunan di daerah. Penyelenggaraan otonomi daerah tentu memiliki suatu tujuan. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 menyebutkan tujuan otonomi daerah yaitu. mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat.

2. Pengertian Pemerintahan Daerah

Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyatakan pemerintahan daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintah oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip ekonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Penyelenggaraan pemerintah daerah disesuaikan dengan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu pemerintah daerah yang mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan, diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan, pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, keistimewaan

dan kekhususan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 2 Ayat (2), yaitu pemerintahan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Susunan dan tata tata cara penyelenggaraan pemerintahan daerah diatur dalam undang-undang. Sebagaimana yang dijelaskan menurut Haris (dalam Nurcholis 2007:100), menjelaskan bahwa pemerintahan daerah (*local self government)* adalah pemerintahan yang diselenggarakan oleh badan-badan daerah yang dipilih secara bebas dengan tetap mengakui supremasi pemerintahan nasional. Pemerintahan ini diberi kekuasaan, diskresi (kebebasan mengambil kebijakan) dan tanggung jawab tanpa dikontrol oleh kekuasaan yang lebih tinggi.

Transformasi penyelenggaraan pemerintahan yang terjadi di era reformasi, merubah model penyelenggaraan pemerintahan dari sentralisasi ke desentralisasi. Hal ini dapat dianalisis melalui mekanisme pembagian urusan pemerintahan atau pemeberian kewenangan dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah. Mekanisme tersebut sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999, mengalami perubahan kembali di dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan diubah kembali Undang-Undang No 23 Tahun 2014. Berbagai kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah pusat dan provinsi diserahkan dan dilimpahkan kepada

pemerintah daerah/kota yang dimaksud untuk meningkatkan demokrasi partisipatif dan efisiensi dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan. Berdasarkan pengertian diatas, maka dapat dikatakan bahwa pemerintahan daerah adalah suatu badan atau organisasi yang menyelenggarakan tugas dan fungsi pemerintah daerah serta berhak menentukan sendiri prioritas pembangunan daerah sesuai dengan potensi yang dimiliki.

3. Peran Pemerintah Daerah

Peran atau yang disering disebut "peranan" merupakan serangkaian perilaku yang sering dilakukan atau diharapkan untuk dilakukan oleh seseorang, biasanya peran selalu berkaitan dengan jabatan dan tanggung jawab. Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, yang disusun Poerwadarminto (2006:854) menyatakan "peranan adalah tindakan yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu peristiwa dan kata peran mempunyai arti seperangkat tingkat yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat. Sedangkan peranan diartikan sebagai bagian tugas yang harus dilaksanakan". Sedangkan menurut Soekanto (1990:67) pengertian perananan adalah:

> "peranan merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan seseorang. karena kedudukannya melakukan suatu tindakan atau gerak perubahan yang dinamis yang mana dari usahanya itu diharapkan akan tercipta suatu keadaan atau hasil yang diinginkan. Tindakan tersebut dijalankan dengan memanfaatkan kewenangan, kekuasaan serta fasilitas yang dimiliki karena kedudukannya".

Hal itu berarti peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta peranan menentukan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya. Soekanto (1990:269) berpendapat bahwa " pentingnya peranan

adalah karena ia mengatur perilaku seseorang dan peranan itu pula menyebabkan seseorang pada batas-batas tertentu dapat diramalkan perbuatan-perbuatan orang lain. Dengan demikian orang yang bersangkutan dapat menyesuaikan perilaku sendiri dengan orang sekelompoknya". Dari pendapat ini dapat ditarik kesimpulan bahwa peranan merupakan aspek-aspek dinamis dari seseorang dalam organisasi maupun di dalam kehidupannya. Peranan adalah serangkaian kegiatan atau aktivitas yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok berdasarkan ketentuan yang telah ditentukan sebelumnya. Atau pula dapat diberikan pengertian bahwa Peranan merupakan kewenangan yang dimiliki seseorang dalam menjalankan tugasnya, baik dalam berhubungan dengan pejabat, pemimpin bagian, pemerintah atau seluruh masyarakat.

Pemerintah daerah memiliki peran yang sangat besar dalam menyelenggarakan pemerintah yang baik, demi tercapainya kesejahteraan masyarakat dan perlindungan terhadap masyarakat. Pernyataan tersebut selaras dengan yang diungkapkan Muluk (2006:57) mengatakan bahwa, pandangan tradisional tentang peran pemerintah daerah selalu mengacu pada apa yang diungkapkan oleh Adam Smith dalam bukunya yang terkenal, "*Wealht of Nations"* bahwa "pemerintah memiliki tugas melindungi masyarakat dari pelanggaran dan invasi masyarakat lainnya dan sejauh mungkin bertugas melindungi setiap anggota masyarakat dari ketidakadilan atau tekanan dari anggota masyarakat lainnya".

Pemerintah juga mempunyai peranan yang penting untuk membangun pemerintah daerahnya sendiri agar menjadi lebih baik. Seperti yang diungkapkan Siagian (2009:142) yang mengatakan bahwa, pemerintah mempunyai peranan yang dominan dalam proses pembangunan nasionalnya diantaranya :

a. Peran selaku stabilator
   Peran pemerintah selaku stabilator yaitu dalam hal ini mewujudkan perubahan dengan menghindari terjadinya gejolak yaitu di bidang politik, ekonomi, dan sosial budaya. Apalagi yang dapat mengancam bagi keutuhan nasional serta kesatuan dan persatuan bangsa.
   1) Peran pemerintah dalam bidang politik adalah menjamin bahwa kehidupan politik bangsa tidak terjadi rongrongan, baik yang datang dari luar. Rongrongan politik yang bersumber dari dalam negeri dapat berupa pertentangan yang tiada henti-hentinya antara berbagai kekuatan politik, apalagi yang didasarkan pada perbedaan ideologi yang tajam. Bentuk lain dapat berupa timbulnya kekuatan oposisi yang mementingkan partainya sendiri, meskipun hal itu dilakukan dengan mengatasnamakan rakyat. Rongrongan dari luar biasanya datang dari Negara-negara kuat dan adikuasa yang ingin memantapkan pengaruhnya dan bahkan memperluar hegemoninya. Artinya ingin agar lingkungan pengaruh makin melebar yang antara lain berupa panutan ideologi dan sistem politik yang berlaku di Negara kuat tersebut yang diinginkan agar di terapkan di lingkungan makin banyak Negara yang akan diakui sebagai sekutunya. Kegiatan pembangunan dalam berbagai bidang kehidupan tidak akan dapat berlangsung dengan mantap tanpa adanya stabilitas politik.
   2) Dalam bidang ekonomi pemerintah diharapkan untuk dapat menjamin kondisi stabilitas ekonomi yang memungkinkan perekonomian nasional dapat terpelihara sedemikian rupa sehingga ekonomi tumbuh

secara wajar, suku bunga yang tidak tinggi, rendahnya inflasi, kesempatan berusaha makin luas, proses industrialisasioses industrialisasi berlangsung dengan baik, dan kebijakan moneter dan fiskal yang menguntungkan bagi kehidupan nasional.

3) Bidang sosial budaya, pemerintah diharapkan dapat dapat menjadi Negara dan bangsa menjadi masyarakat maju dan modern, tanpa kehilangan jati dirinya. Harus diakui bahwa pembangunan sosial budaya seolaholah mengandung dilema karena di satu pihak ada unsur-unsur budaya yang harus dipertahankan, akan tetapi di lain pihak bangsa yang bersangkutan harus siap menerima perubahan yang dituntut oleh kehidupan modern. Mempertahankan jati diri memang sangat penting karena dalam jati diri itulah kekhasan suatu bangsa diketahui, dikenali dan diakui oleh pihak atau bangsa lain. Peran tersebut dapat terwujud dengan menggunakan berbagai cara antara lain: (a) kemampuan selektif tinggi, (b) proses sosialisasi yang elegan tetapi efektif, (c) melalui pendidikan, (d) pendekatan yang persuasif, (e) pendekatan bertahap tetapi berkesinambungan.

b. Peran selaku inovator

Dalam memainkan peranan pemerintah daerah mempunyai peran dalam memainkan peran sebagai inovator, pemerintah harus menjadi sumber dari hal-hal yang baru. Pemerintah sebagai keseluruhan harus menjadi sumber yang perlu memiliki tingkat keabsahan yang tinggi agar hal-hal baru seperti temuan baru, metode barun system baru, dan yang terpenting adalah cara berpikir yang baru dan dapat diperkenalkan lebih mudah diterima oleh masyarakat.

c. Peran selaku modernisator

Melalui pembangunan setiap Negara menginginkan menjadi Negara yang modern. Untuk mewujudkan hal itu diperlukan antara lain penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, kemampuan dan kemahiran manajerial, kemampuan menolah kekayaan alam yang dimiliki, sistem pendidikan nasional yang handal, landasan kehidupan politik yang kukuh dan demokratis, memiliki visi yang jelas tentang masa depan, pemberdayaan rakyat, kesediaan mengambil resiko, orientasi masa depan, dan

bersedia menerima perubahan. Untuk mewujudkan hal itu diperlukan pembangunan yang sistematik, programis, dan berkelanjutan. Pemerintah bertugas untuk menuntun masyarakatnya kearah kehidupan modern seperti itu. Proses modernisasi harus terjadi di lingkungan birokrasi pemerintah sendiri. Selaku modernisator, pemerintah bertugas untuk menggiring masyarakat ke arah kehidupan modern, dimana negara tersebut lebih kuat, mandiri dan mempunyai ataupun memiliki derajat yang sejajar dengan negara-negara lain.

d. Peran selaku pelopor
   Pemerintah harus memainkan peranan selaku pelopor dalam berbagai segi kehidupan bernegara. Dengan kata lain dalam hal ini diartikan bahwa aparatur pemerintah harus bisa menjadi panutan bagi masyarakat. Kepeloporan yang dapat diberikan pemerintah misalnya kepeloporan dalam bekerja seproduktif mungkin dengan pemanfaatan waktu sebaik-baiknya dengan orientasi hasil yang semaksimal mungkin, kepeloporan dalam penegakan disiplin, kepeloporan dalam ketaatan kepada peraturan perundang-undangan dan sebagainya. Pentingnya pemerintah sebagai pelopor membuat warga negara akan relatif mudah merubah pandangannya, persepsi, cara berfikir, cara bertindak dan cara bekerjanya yang tentunya akan mempermudah jalannya roda pembangunan nasional.
e. Peran selaku pelaksana sendiri
   Meskipun pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan merupakan tanggung jawab nasional dan bukan menjadi beban pemerintah semata, karena berbagai pertimbangan seperti keselamatan Negara, modal terbatas, kemampuan yang belum diminati oleh masyarakat dan arena secara konstitusional memang merupakan tugas pemerintah, sangat mungkin terdapat berbagai kegiatan yang tidak bias diserahkan kepada pihak swasta melainkan harus diselenggarakan sendiri oleh pemerintah.

Dalam manajemen pemerintah modern yang memberi ruang ekspresi secara luas pada partisipasi masyarakat, masalah mendasar yang perlu diketahui dalam pembangunan daerah adalah menentukan peranan

(Role), yang dilakukan oleh pemerintah daerah dalam membangun daerah bersama masyarakat, yaitu (Sotyanti dalam Munir, 2010:19) :

1) *Entrepreneur*

   Artinya pemerintah daerah bertanggungjawab untuk melaksanakan usaha sendiri dalam mengelola sumber daya ekonomi, misalnya dengan mengelola PAD yang mengelola aset-aset daerah sumber ekonomi potensial, sehingga secara ekonomi menguntungkan dan memberi manfaat bagi masyarakat.

2) Koordinator

   Sebagai koordinator pemerintah daerah dapat menetapkan kebijaksanaan atau strategi bagi pembangunan daerah dan merangkul semua komponen masyarakat dan dunia usaha menjadi aktor dalam pembangunan.

3) Fasilitator

   Sebagai fasilitator pemerintah daerah dapat mempercepat pembangunan melalui perbaikan lingkungan attitudinal, yang berkaitan dengan perbaikan prosedur perijinan dan pelayanan, serta melakukan penetapan daerah untuk memantapkan pengaturan dimensi spatial dalam pembangunan.

4) Stimulator

   Artinya pemerintah daerah dapat menstimulasi penciptaan dan pengembangan usaha melalui kebijakan khusus yang dapat

menarik investor menanamkan invests di daerah dan sekaligus menjaga iklim usaha yang kondusif agar investor yang ada tetap bertahan, tidak eksodus keluar daerah. Sensitifitas pemerintah daerah dalam kaitan ini diperlukan. Keseluruhan peran tersebut akan dapat dilakukan pemerintahan daerah, jika disertai dengan kemampuan untuk mengembangkan kondisi strategis yang ada di daerah.

Berkaitan dengan apa yang diatas, dalam hal ini pemerintah daerah yaitu Kota Malang juga mempunyai peranan dalam pembangunan nasionalnya dengan peningkatkan kesejahteraan dan pengelolaan terhadap perparkiran salah satunya pengelolaan parkir *On Streer* di Kota Malang. Dengan dilakukanya berbagai peran seperti stabilator, inovator, modernisator, pelopor dan pelaksana sendiri yang seluruhnya merupakan peran dari pemerintah dalam mewujudkan pembangunan nasional terhadap masyarakat.

4. Fungsi Pemerintah Daerah

Pada dasarnya fungsi pemerintah dapat diartikan sebagai perangkat daerah yang menjalankan, mengatur, dan menyelenggarakan jalannya pemerintahan. Fungsi pemerintah daerah menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang pemerintah daerah adalah :

a. Pemerintah daerah mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan

b. Menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang menjadi urusan pemerintahan dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum dan daya saing daerah

c. Pemerintah daerah dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan memiliki hubungan pemerintahan pusat dengan pemerintahan daerah. Dimana hubungan tersebut meliputi wewenang, keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya.

Dibentuknya pemerintah pada mulanya merupakan untuk melindungi dan menjaga ketertiban, kenyamanan dan keamanan di masyarakat sehingga masyarakat keseluruhan dapat menjalankan aktivitas kehidupan dengan rasa aman dan tenang. Pemerintah daerah disini berfungsi bagaimana dari masayakat dapat mendapatkan perlindungan secara baik dan mendasar, sebagaimana yang tercancum pada Undang-Undang Dasar 1945. Bahwa setiap warga negara berhak untuk mendapatkan perlindungan keamanan sejak lahir. Ini selaras dengan apa yang diungkapkan oleh Nurcholis (2010:8.16) yaitu :

> " fungsi ketiga dari pemerintahan adalah memberikan perlindungan pada masyarakat (*protective function*). Fungsi perlindungan masyarakat, yaitu upaya pemerintah daerah untuk memberi perlindungan kepada masyarakat sehingga tercipta ketertiban, rasa tentram, dan rasa aman pada masyarakat. fungsi ini merupakan fungsi yang paling dasar dari pemerintahan karena *outputs* dan *outcome*nya merupakan prasyarat bagi bekerjanya dan berjalannya kegiatan pemerintahan, kemasyarakatan dan pembangunan".

Dari penjelasan diatas bahwa memang fungsi pemerintah dalam memerikan perlindungan pada masyarakat merupakan fungsi yang penting karena tanpa menciptakan rasa aman, rasa tentram dan ketertiban maka masyarakat tidak bisa melakukan kegiatan untuk memenuhi kebutuhan hidupanya secara normal dan baik. Dalam melakukan hal tersebut pemerintah daerah harus mempunyai ukuran kinerja yang dapat dipertanggungjawabkan. Maka dari itu untuk bisa mengetahui kualitas pemerintah daerah dalam melaksanakan fungsi *protective* ini dilakukan pengukuran dengan indikator-indikator seperti ; masyarakat taat akan peraturan, taat pranata sosial, taat hukum, patuh terhadap pemerintah, angka tingkat pelanggaran rendah, peringkat sopan satun tinggi, keributan tidak ada, angka harmoni sosial tinggi dan angka kriminalitas rendah.

D. Pengelolaan

1. Pengertian Pengelolaan

Kata "Pengelolaan" dapat disamakan dengan manajemen, yang berarti pula pengaturan atau pengurusan (Suharsimi Arikunto, 1993:31). Banyak orang yang mengartikan manajemen sebagai pengaturan, pengelolaan, dan pengadministrasian, dan memang itulah pengertian yang populer saat ini. Pengelolaan diartikan sebagai suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujan tertentu.

> Griffin (1990:6) mendefinisan manajemen sebagai berikut: "*Management is the process of planning and decision making*,

organizing, leading and controlling and organization human, financial, physical and information recources to archieve organizational goals in an efficient and effective manner"

Dikatakan manajemen adalah suatu proses perencanaan dan pengambilan keputusan, pengorganisasian, memimpin dan pengendalian organisasi manusia, keuangan, fisik dan informasi sumber daya untuk mencapai tujuan organisasi secara efisiensi dan efektif. Nanang Fattah, (2004:1) berpendapat bahwa dalam proses manajemen terlibat fungsi-fungsi pokok yang ditampilkan oleh seorang manajer atau pimpinan, yaitu perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organising*), pemimpin (*leading*), dan pengawasan (*controlling*). Oleh karena itu, manajemen diartikan sebagai proses merencanakan, mengorganising, memimpin, dan mengendalikan 15 upaya organisasi dengan segala aspeknya agar tujuan organisasi tercapai secara efektif dan efisien.

Pengertian manajemen telah banyak dibahas para ahli yang antara satu dengan yang lain saling melengkapi. Stoner yang dikutip oleh Handoko menyatakan bahwa manajemen merupakan proses perencanan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan, usaha-usaha para anggota organisasi dan pengguna sumber daya organisasi lainya untuk mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Stoner menekanan bahwa manajemen dititik beratkan pada proses dan sistem. Oleh karena itu, apabila dalam sistem dan proses perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, penganggaran, dan sistem pengawasan tidak baik, proses manajemen secara keseluruhan tidak lancar sehingga proses pencapaian

tujuan akan terganggu atau mengalami kegagalan (Shyhabuddin Qalyubi, 2007:271).

Bedasarkan definisi manajemen diatas secara garis besar tahap-tahap dalam melakukan manajemen meliputi melakukan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan. Perencanaan merupakan proses dasar dari suatu kegiatan pengelolaan dan merupakan syarat mutlak dalam suatu kegiatan pengelolaan. Kemudian pengorganisasian berkaitan dengan pelaksanaan perencanaan yang telah ditetapkan. Sementara itu pengarahan diperlukan agar menghasilkan sesuatu yang diharapkan dan pengawasan yang dekat. Dengan evaluasi, dapat menjadi proses monitoring aktivitas untuk menentukan apakah individu atau kelompok memperolah dan mempergunakan sumber-sumbernya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan.

2. Tujuan Pengelolaan

Tujuan pengelolaan adalah agar segenap sumber daya yang ada seperti, sumber daya manusia, peralatan atau sarana yang ada dalam suatu organisasi dapat digerakan sedemikian rupa, sehingga dapat menghindarkan dari segenap pemborosan waktu, tenaga dan materi guna mencapai tujuan yang diinginkan. Pengelolaan dibutuhkan dalam semua organisasi, karena tanpa adanya pengelolaan atau manajemen semua usaha akan sia-sia dan pencapaian tujuan akan lebih sulit. Disini ada beberapa tujuan pengelolaan :

a. Untuk pencapaian tujuan organisasi berdasarkan visi dan misi.

b. Untuk menjaga keseimbangan di antara tujuan-tujuan yang saling bertentangan dari pihak yang berkepentingan dalam suatu organisasi.
c. Untuk mencapai efisien dan efektivitas suatu kerja organisasi dapat diukur dengan banyak cara yang berbeda. Salah satu cara yang umum yaitu efisien dan efektivitas.

Tujuan pengelolaan akan tercapai jika langkah-langkah dalam pelaksanakan manajemen di tetapkan secara tepat, Afifiddin (2010:3) menyatakan bahwa langkah-langkah pelaksanaan pengelolaan berdasarkan tujuan sebagai berikut :

a. Menentukan strategi.
b. Menentukan sarana dan batasan tanggung jawab.
c. Menentukan target yang mencakup kriteria hasil, kualitas dan batasan waktu.
d. Menentukan pengukuran pengoperasian tugas dan rencana.
e. Menentukan standar kerja yang mencakup efektivitas dan efisiensi.
f. Menentukan ukuran untuk menilai.
g. Mengadakan pertemuan.
h. Pelaksanaan.
i. Mengadaan penilaian.
j. Mengadakan *review* secara berkala.

k. Pelaksanaan tahap berikutnya, berlangsung secara berulang-ulang.

Berdasarkan uraian diatas bahwa tujuan pengelolaan tidak akan terlepas dari memanfaatkan sumber daya manusi, sarana dan prasarana secara efektif dan efisien agar tujuan organisasi tercapai.

3. Fungsi Pengelolaan

Bedasarkan fungsi manajemen (pengelolaan) di atas secara garis besar dapat disampaikan bahwa tahap-tahap dalam melakukan manajemen meliputi: perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan. Fungsi-fungsi manajemen tersebut bersifat universal, di mana saja dan dalam organisasi apa saja. Namun, semuanya tergantung pada tipe organisasi, kebudayaan dan anggotanya. Pada penelitian ini, peneliti cenderung berpedoman pada pendapat Terry dalam The Liang Gie (2000:21), yang menyatakan bahwa kegiatan atau fungsi manajemen, meliputi: perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pengarahan (*actuating*), dan pengawasan (*controlling*).

a. Perencanaan (*Planning*)

Batasan atau pengertian perencanaan bermacam-macam sesuai dengan pendapat para ahli manajemen. Menurut Sutarno NS (2004:109), perencanaan diartikan sebagai perhitungan dan penentuan tentang apa yang akan dijalankan dalam rangka mencapai tujuan tertentu, dimana menyangkut tempat, oleh siapa pelaku itu atau pelaksana dan bagaimana tata cara

mencapai itu. Cropper (1998:1) berpendapat: "*Planning is the basis from which all other function are spawned. Without a congruent plan, organizations usually lack a central focus"*. Bahwa perencanaan adalah dasar yang akan dikembangkan menjadi seluruh fungsi berikutnya. Tanpa rencana yang tepat dan padu sebuah organisasi akan kehilangan fokus sentral berpijak bukan sekedar daftar kegiatan yang harus dilakukan.

Perencanaan merupakan suatu proses mempersiapkan serangkaian pengambilan keputusan untuk dilakukanya tindakan dalam mencapai tujuan organisasi, dengan dan tanpa menggunakan sumber-sumber yang ada. Adapun aspek perencanaan menurut (Suharsimi Arikunto, 1993:38) meliputi:

1) Apa yang dilakukan?
2) Siapa yang melakukan?
3) Dimana akan melakukan?
4) Apa saja yang diperlukan agar tercapainya tujuan dapat dilakukan?
5) Bagaimana melakukannya?
6) Apa saja yang dilakukan agar tercapainya tujuan dapat maximum?

Dengan demikian kunci keberhasilan dalam suatu pengelolaan atau manajemen tergantung atau terletak pada perencanaanya. Perencanaan merupakan suatu proses dan

kegiatan pimpinan (manager) yang terus menerus, artinya setiap kali timbul sesuatu yang baru. Perencanaan merupakan langkah awal setiap manajemen. Perencanaan merupakan kegiatan yang akan dilakukan di masa depan dalam waktu tertentu untuk mencapai tujuan tertentu pula. Sebuah perencanaan yang baik adalah yang rasional, dapat dilaksanakan dan menjadi panduan langkah selanjutnya. Oleh karena itu, perencanaan tersebut sudah mencapai permulaan pekerjaan yang baik dari proses pencapaian tujuan organisasi.

Berdasarkan uraian diatas, perencanaan pada hakekatnya merupakan proses pemikiran yang sistematis, analisis, dan rasional untuk menentukan apa yang akan dilakukan, bagaimana melakukanya, siapa pelaksananya, dan kapan kegitan tersebut harus dilakukan.

b. Pengorganisasian (*Organizing*)

Rue dan Byars (2006:6) berpendapat: *Organizing is grouping activities, assigning activities an providing the authority necessary to carry out the activities*. Pengorganisasian merupakan pengelompokan kegiatan-kegiatan penugasan kegiatan-kegiatan penyediaan keperluan, wewenang untuk melaksanakan kegiatannya.

Dalam suatu organisasi dituntut adanya kerja sama antara dua orang atau lebih untuk mencapai siatu tujuan secara

efektif dan efisien. Organisasi merupakan suatu proses untuk merancang struktur formal, pengelompokan dan mengatur serta membagi tugas-tugas atau pekerjaan diantara para anggota organisasi agar tujuan organisasi dapat tecapai. Untuk mencapai tujuan tersebut maka perlu dipilih orang yang memiliki kemampuan dan kompetensi dalam melaksanakan tugas. Oleh karena itu, perlu memilih dan menentukan orang yang akan dipercaya atau diposisikan dalam posisi tersebut. Sehubungan dengan hal tersebut, perlu diperhatikan dalam hal proses penarikan, penempatan, pemberian latihan dan pengembangan anggota-anggota organisasi.

c. Pengarahan (*Actuating*)

Pengarahan (*Direction*) adalah keinginan untuk membuat orang lain mengikuti keinginannya dengan menggunakan kekuatan pribadi atau kekuasaan jabatan secara efektif dan pada tempatnya demi kepentingan jangka panjang perusahaan. Termasuk didalamnya memberitahukan orang lain apa yang harus dilakukan dengan nada yang bervariasi mulai dari nada tegas sampai meminta atau bahkan mengancam. Tujuannya adalah agar tugas-tugas dapat terselesaikan dengan baik.

Pengarahan berarti para manajer mengarahkan, memimpin dan mempengaruhi bawahan. Manajer tidak

melakukan semua kegiatan sendiri, tetapi menyelesaikan tugas-tugas esensial melalui orang-orang lain. Mereka juga tidak sekedar memberikan perintah, tetapi menciptakan iklim yang dapat membantu para bawahan melakukan pekerjaan secara paling baik.

Fungsi pengarahan adalah suatu fungsi kepemimpinan manajer untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi kerja secara maksimal serta menciptakan lingkungan kerja yang sehat, dinamis, dan lain sebagainya.

d. Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan adalah kegiatan membandingkan atau mengukur yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma standar atau rencana-rencana yang sudah ditetapkan sebelumnya (Sutarno NS, 2004:128).

Pengawasan atau kontrol yang merupakan bagian terakhir dari fungsi manajemen dilaksanakan untuk mengetahui:

1) Apakah semua kegiatan telah dapat berjalan sesuai dengan rencana sebelumnya.
2) Apakah didalam pelaksanaan terjadi hambatan, kerugian, penyalahgunaan kekuasaan dan wewenang, penyimpangan dan pemborosan.

3) Untuk mencegah terjadinya kegagalan, kerugian, penyalahgunaan kekuasaan dan wewenang penyimpangan, dan pemborosan.
4) Untuk meningkatkan efisien dan efektifitas organisasi.

Tujuan Pengawasan adalah :

1) Menentukan dan menghilangkan sebab-sebab yang menimbulkan kesulitan sebelum kesulitan itu terjadi.
2) Mengadakan pencegahan dan perbaikan terhadap kesalahan-kesalahan yang terjadi.
3) Mendapatkan efisiensi dan efektifitas.

Dengan demikian, perencanaan merupakan proses awal dari suatu kegiatan pengelolaan yang keberadaanya sangat diperlukan dalam memberikan arah atau patokan dalam suatu kegiatan, kemudian pengorganisasian berkaitan dengan penyatuan seluruh sumber daya yang ada untuk bersinergi dalam mempersiapkan pelaksanaan kegiatan. Tahap berikutnya pengarahan dan pelaksanaan kegiatan yang selalu berpedoman pada perencanaan yang telah ditetapkan. Tahap terakhir adalah pengawasan yang meliputi kegiatan monitoring dan evaluasi tersebut, dapat dilakukan perbaikan selama kegiatan berlangsung atau untuk memperbaiki program kegiatan

berikutnya sehingga tujuan yang telah direncanakan tercapai dengan baik.

E. Manajemen Sektor Publik

1. Sistem Pengendalian Manajemen Sektor Publik

Setiap organisasi publik maupun swasta memiliki tujuan yang hendak dicapai. Untuk mencapai tujuan organisasi tersebut diperlukan strategi yang dijabarkan dalam bentuk program-program atau aktivitas. Organisasi memerlukan sistem pengendalian manajemen untuk memberikan jaminan dilaksanakannya strategi organisasi secara efektif dan efisisen sehingga tujuan organisasi dapat dicapai. Pengendalian manajemen meliputi beberapa aktivitas, yaitu: (1) Perencanaan, (2) Koordinasi antar berbagai bagian dalam organisasi, (3) Komunikasi informasi, (4) Pengambilan keputusan, (5) Memotivasi orang-orang dalam organisasi agar berperilaku sesuai dengan tujuan organisasi agar berperilaku sesuai dengan tujuan organisasi, (6) Pengendalian, (7) Penilaian kinerja.

Kegagalan organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan dapat terjadi karena adanya kelemahan atau kegagalan pada salah satu atau beberapa tahap dalam proses pengendalian manajemen. Sistem pengendalian manajemen sektor publik berfokus pada bagaimana melaksanakan strategi organisasi secara efektif dan efesien sehingga tujuan organisasi dapat dicapai. Sistem pengendalian manajemen tersebut

harus didukung dengan perangkat yang lain berupa struktur organisasi yang sesuai dengan tipe pengendalian manajemen yang digunakan, manajemen sumber daya manusia, dan lingkungan yang mendukung.

Struktur organisasi harus sesuai dengan desain sistem pengendalian manajemen, karena sistem pengendalian manajemen berfokus pada unit-unit organisasi sebagaui pusat pertanggungjawaban tersebut merupakan basis perencanaan, pengendalian, dan penilaian kinerja. Manajemen sumber daya manusia harus dilakukan sejak proses seleksi dan rekruitmen, training, pengembangan, dan promosi hingga pemberhentian karyawan. Faktor lingkungan meliputi kestabilan politik, ekonomi, sosial, keamanan, dan sebagainya. Kesemua unsur tersebut hendaknya dapat mendukung pelaksanaan strategi organisasi.

2. Tipe Pengendalian Manajemen

Tipe pengendalian manajemen dapat dikategorikan menjadi tiga kelompok, yaitu:

a. Pengendalian preventif (*preventif control*)

Dalam tahap ini pengendalian manajemen terkait dengan perumusan strategi perencanaan strategik yang dijabarkan dalam bentuk program-program.

b. Pengendalian operasional (*operational control*)

Dalam tahap ini pengendalian manajemen terkait dengan pengawasan pelaksanaan program yang telah ditetapkan melalui alat

berupa anggaran. Anggaran digunakan untuk menghubungkan perencanaan dengan pengendalian.

c. Pengendalian kinerja

Pada tahap ini pengendalian manajemen berupa analisis evaluasi kinerja berdasarkan tolok ukur kinerja yang telah ditetapkan.

3. Struktur Pengendalian Manajemen

Sistem pengendalian manajemen harus didukung dengan struktur organisasi yang baik. Struktur organisasi termanifestasi dalam bentuk struktur pusat pertanggungjawaban (*responsibility centers*). Pusat pertanggungjawaban adalah unit organisasi yang dipimpin oleh manajer yang bertanggungjawab terhadap aktivitas pusat pertanggungjawaban yang dipimpinnya. Suatu organisasi merupakan kumpulan dari berbagai pusat pertanggungjawaban tersebut adalah:

a. Sebagai basis perencanaan, pengendalian, dan penilaian kinerja manajer dan unit organisasi yang dipimpinnya;

b. Untuk memudahkan mencapai tujuan organisasi;

c. Memfasilitasi terbentuknya *goal congruence*;

d. Mendelegasikan tugas dan wewenang ke unit-unit yang memiliki kompetensi sehingga mengurangi beban tugas manajer pusat;

e. Mendorong kreativitas dan daya inovasi bawahan;

f. Sebagai alat untuk melaksanakan strategi organisasi secara efektif dan efisisen; dan

g. Sebagai alat pengendalian anggaran;

Tanggung jawab manajer pusat pertanggungjawaban adalah untuk menciptakan hubungan yang optimal antara sumber daya input yang digunakan dengan output dihasilkan, kemudian dikaitkan dengan target kinerja. input diukur dengan jumlah sumber daya yang digunakan sedangkan output diukur dengan jumlah produk/output yang dihasilkan.

Pusat-Pusat Pertanggungjawaban

Pada dasarnya terdapat empat jenis pusat pertanggungjawaban, yaitu:

1. Pusat biaya (*expense center*)

Pusat biaya adalah pusat pertanggungjawaban yang prestasi manajernya dinilai berdasarkan biaya yang telah dikeluarkan. Suatu unit organisasi disebut sebagai pusat biaya apabila ukuran kinerja dinilai berdasarkan biaya yang telah digunakan (bukan nilai output yang dihasilkan. Contoh pusat biaya adalah Departemen Produksi, Dinas Sosial, dan Dinas Pekerjaan Umum.

2. Pusat Pendapatan (*revenue center*)

Pusat pendapatan adalah pusat pertanggungjawaban yang prestasi manajernya dinilai berdasarkan pendapatan yang dihasilkan. Contoh pusat pendapatan adalahDinas Pendapatan Daerah dan Departemen Pemasaran.

3. Pusat Laba (*profit center*)

Pusat laba adalah pusat pertanggungjawaban yang membandingkan input (*expense*) dengan output (*revenue*) dalam satuan moneter. Kinerja manajer dinilai berdasarkan laba yang dihasilkan. Contoh: BUMN dan BUMD, obyek pariwisata milik PEMDA, Bandara, dan Pelabuhan.

4. Pusat investasi (*investment center*)

Pusat investasi adalah pusat pertanggungjawaban yang prestasi manajernya dinilai berdasarkan laba yang dihasilkan dikaitkan dengan investasi yang ditanamakan pada pusat pertanggungjawaban yang dipimpinnya. Contoh pusat investasi adalah Departemen Riset dan Pengembangan dan Balitbang.

Pengendalian manajemen berfokus pada pusat pertanggungajawaban merupakan alat untuk melaksanakan strategi dan program-program yang telah diseleksi melalui proses perencanaan strategik. Pusat-pusat pertanggungjawaban organisasi mempunyai peran yang sangat penting dalam melakukan perencanaan dan pengendalian anggaran. Melalui pusat pertanggungjawaban tersebut anggaran dibuat, dan jika disahkan anggaran dikomunikasikan kepada manajer level, menengah, dan bawah untuk dilaksanakan.

Manajer pusat pertanggungajawaban, sebagai *budget holder* memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan anggaran. Pusat pertanggungjawaban memperoleh sumber daya input berupa tenaga kerja, material, dan sebagainya yang dengan input tersebut diharapkan dapat menghasilkan output dalam bentuk barang atau pelayanan pada tingkat kuantitas dan kualitas tertentu.

Idealnya, struktur pusat pertanggungjawaban sebagai alat pengendalian anggaran sejalan dengan program atau struktur aktivitas organisasi. Dengan perkataan lain, tiap-tiap pusat pertanggungjawaban

bertugas untuk melaksanakan program atau aktivitas tertentu, dan penggabungan program-program dari tiap-tiap pusat pertanggungajawaban tersebut seharusnya mendukung program pusat pertanggungjawaban pada level yang lebih tinggi, sehingga pada akhirnya tujuan umum organisasi dapat tercapai.

Setiap jenis pusat pertanggungjawaban membutuhkan data mengenai belanja (pengeluaran) yang telah dilakukan dan output yang dihasilkan selama masa anggaran. Laporan kinerja disiapkan dan dikirimkan ke semua level manajemen untuk dievaluasi kinerjanya, yaitu dibandingkan antara hasil yang dicapai dengan angggaran. Jika sistem pengendalian anggaran berjalan dengan baik, maka informasi yang dikirimkan kepada manajer harus relevan dan tepat waktu.

Anggaran sebagai alat untuk melaksanakan strategi organisasi harus dipersiapkan dengan sebaik-baiknya agar tidak terjadi bias atau penyimpangan. Pusat pertanggungjawaban merupakan bagian yang paling kompeten untuk menyiapkan anggaran karena merekalah yang paling dekat dan berhubungan langsung dengan aktivitas pelayanan masyarakat. Pusat pertanggungjawaban dapat berfungsi sebagai jembatan untuk dilakukannya bottom-up budgeting. Keberadaan departemen anggaran dan komite anggaran pada pusat pertanggungjawaban sangat perlu untuk membantu terciptanya anggaran yang efektif.

Informasi yang terkait dengan sistem pengendalian anggaran biasanya banyak diketahui oleh bagian departemen anggaran. Departemen anggaran memiliki fungsi sebagai berikut:

a. Menetapkan prosedur dan formulir untuk persiapan anggaran;

b. Mengkoordinasikan dan membuat asumsi-asumsi sebagai dasar anggaran (asumsi tersebut misalnya tingkat inflasi, nilai tukar, dan harga migas);

c. Membantu mengkomunikasikan anggaran ke seluruh bagian organisasi;

d. Menganalisis anggaran yang diajukan dan membuat rekomendasi kepada budgette (*budget holder*) dan manajer pusat pertanggungajawaban;

e. Menganalisis kinerja anggaran yang dilaporkan, mengintepretasikan hasil, dan menyiapkan ikhtisar laporan untuk manajer pusat pertanggungjawaban; dan

f. Menyiapakan pembuatan revisi anggaran jika diperlukan.

4. Proses Pengendalian Manajemen Sektor Publik

Proses pengendalian manajemen pada organisasi sektor publik dapat dilakukan dengan menggunakan saluran komunikasi formal dalam organisasi yang meliputi:

1. Rumusan strategi (*strategy formulation*)
2. Perencanaan startegik (*strategic plannning*)
3. Penganggaran

4. Operasional (pelaksanaan anggaran), dan
5. Evaluasi kinerja

Saluran komunikasi informal dapat dilakukan melalui komunikasi langsung, pertemuan informal, diskusi, atau melalui metoda *management by walking around.*

Sistem pengendalian manajemen suatu organisasi dirancang untuk mempengaruhi orang-orang didalam organisasi tersebut agar berperilaku sesuai dengan tujuan organisasi. Pengendalian organisasi dapat berupa aturan dan prosedur birokrasi atau melalui pengendalian dan manajemen informasi yang dirancang secara formal.

Dalam tujuan organisasi setiap orang memiliki tujuan personal (*individual goal*). Untuk menyikapi hal tersebut perlu adanya suatu "jembatan" yang mampu mengantarkan organisasi mencapai tujuannnya, yaitu tercapainya keselarasan antara *individual goal* dengan*organization goal*. Dalam hal ini, sistem pengendalian manajemen hendaknya dapat menjadi jembatan dalam mewujudkan adanya *goal congruence*, yaitu keselarasan antara tujuan organisasi dengan tujaun personal.

Faktor-faktor yang mempengaruhi *goal congruence* tersebut dapat dikategorikan dalam dua kelompok, yaitu faktor pengendalian formal dan faktor informal. Faktor pengendalian formal misalnya adalah sistem pengendalian manajemen, sistem aturan (*rules of the game*), dan *reward & funishment system*. Sementara itu, faktor informal terdiri atas faktor eksternal dan internal. Faktor pengendalian informal misalnya etos kerja

dan loyalitas karyawan (dalam sistem pemerintahan dikenal istilah "abdi negara dan abdi masyarakat", sedangkan yang bersifat internal misalnya: kultur organisasi, gaya manajemen (*management style*), dan gaya komunikasi (*communication style*).

Perumusan Strategi (*Strategy Formulation*)

Perumusan strategi merupakan proses penentuan visi, misi, tujuan, sasaran, target (*outcome*), arah dan kebijakan, serta strategi organisasi. Perumusan strategi merupakan tugas dan tanggung jawab manajemen puncak (*top management*). Dalam organisasi pemerintahan, perumusan straegi dilakukan oleh dewan legislatif yang hasilnya berupa Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) yang akan menjadi acuan bagi eksekutif dalam bertindak.

Strategi yang dihasilkan dari proses perumusan strategi merupakan strategi global (makro) atau dalam perusahaan disebut corporate level strategy. Strategi organisasi ditetapkan untuk memberikan kemudahan dalam mencapai tujuan organisasi. Salah satu metode penentuan strategi adalah dengan menggunakan analisis SWOT (*strenght, weakness, opportunity, threath*). Berdasarkan analisis SWOT tersebut, organisasi dapat menentukan strategi terbaik untuk mencapai tujuan organisasi. Strategi perusahaan dapat beruabah atau mengalami revisi (*strategy revision*), jika terdapat lingkungan yang berubah yang dipengaruhi oleh adanya ancaman (*threat*) dan kesempatan (*opportunity*) misalnya adanya

inovasi teknologi baru, peraturan pemerintah baru, atau perubahan lingkungan politik dan ekonomi lokal dan global.

Proses perumusan strategi pada organisasi sektor publik banyak dipengaruhi oileh sektor swasta. Sama halnya dengan sektor swasta, tahap paling awal dari manajeen strategik pada sektor publik adalah perencanaan. Perencanaan dimulai dari perumusan strategi. Olsen dan Eadie (1982) menyatakan proses perumusan strategi terdiri atas lima komponen dasar, yaitu:

- Pernyataan misi dan tujuan umum organisasi yang dirumuskan oleh manajemen eksekutif organisasi dan memberikan kerangka pengembangan strategi serta target yang akan dicapai.
- Analisis atau scanning lingkungan, terdiri dari pengidentifikasian dan pengukuran (*assessment*) faktor-faktor eksternal yang sedang dan akan terjadi dan kondisi yang harus dipertimbangkan pada saat merumuskan strategi organisasi.
- Profil internal dan audit sumber daya, yang mengidentifikasi dan mengevaluasi kekuatan dan kelemahan organisasi dalam hal berbagai faktor yang perlu dipertimbangkan dalam perencanaan strategik.
- Perumusan, evaluasi, dan pemilihan strategi
- Implementasi dan pengendalian rencana strategik

Sementara itu, Bryson (1995) membuat model delapan langkah untuk memfasilitasi proses perumusan strategi, yaitu:

1. Memulai dan menyetujui proses perencanaan strategik

2. Identifikasi apa yang menjadi mandat organisasi
3. Klarifikasi misi dan nilai-nilai organisasi
4. Menilai lingkungan eksternal (peluang dan ancaman)
5. Menilai lingkungan internal (kekuatan dan kelemahan)
6. Identifikasi isu strategik yang sedang dihadapi organisasi
7. Perumusan strategi untuk me-manage isu-isu
8. Menetapkan visi organisasi untuk masa depan

Perencanaan Strategik (*Strategic Planning*)

Sistem pengendalian manajemen diawali dari perencanaan strategik (*strategic planning*), perencanaan strategik adalah proses penentuan program-program, aktivitas, atau proyek yang akan dilaksanakan oleh suatu organisasi dan penentuan jumlah alokasi sumber daya yang akan dibutuhkan.

Perbedaannya dengan perumusan strategi adalah perumusan strategi merupakan proses untuk menentukan strategi, sedangkan perencanaan strategik berupa rencana-rencana strategik (*strategic plans*). Dalam proses perumusan strategi, manajemen memutuskan visi, misi, dan tujuan organisasi serta strategi untuk mencapai tujuan organisasi. Perencanaan strategik merupakan proses menurunkan stratgi dalam bentuk program-program.

Proses strategik merupakan proses yang sistematik yang memiliki prosedur dan skedul yang jelas. Organisasi yang tidak memiliki atau tidak melakukan perencanaan strategik akan mengalami masalah dalam

penganggaran, misalnya terjadinya beban kerja anggaran (*budget workload*) yang terlalu berat, alokasi sumber daya yang tidak tepat sasaran, dan dilakukannya pilihan strategi yang salah. Orientasi dilakukannya manajemen strategik pada organisasi publik menuntut adanya *strategic vision, strategic thinking, strategic leadership,* dan *strategic organization*.

Manfaat perencanaan strategik bagi organisasi

Perencanaan strategik sangat penting bagi organisasi. Manfaat perencanaan strategik bagi organisasi adalah:

a. Sebagai sarana untuk memfasilitasi terciptanya anggaran yang efektif;

b. Sebagai sarana untuk memfokuskan manajer pada pelaksanaan strategi yang telah ditetapkan;

c. Sebagai sarana untuk memfasilitasi dilakukannnya alokasi sumber daya yang optimal (efektif dan efisien);

d. Sebagai kerangka untuk pelaksanaan tindakan jangka pendek (*short term action*);

e. Sebagai sarana bagi manajemen untuk dapat memahami strategi organisasi secara lebih jelas, dan

f. Sebagai alat untuk memperkecil rentang alternatif strategi.

Tujuan utama perencanaan strategik adalah untuk meningkatkan komunikasi antara manajer puncak dengan manajer level bawahannya. Adanya komunikasi ini akan memungkinkan terjadi persetujuan antara

manajer puncak dengan manajer level bawah mengenai strategi terbaik untuk mecapai tujuan organisasi yang ditetapkan. Hal ini akan mendorong terwujudnya *good congruence*.

Mengubah Perencanaan Strategik Menjadi Tindakan Nyata

Perencanaan strategik dapat digunakan untuk membantu mengantisipasi dan memberika arahan perubahan. Perencanaan strategik perlu ditranslasikan dalam bentuk tindakan-tindakan konkrit. Untuk itu, perencanaan strategik harus didukung oleh hal-hal sebagai berikut:

a. Struktur pendukung, baik secara manajerial maupun *political will*.

b. Proses dan praktik implementasi di lapangan; dan

c. Kultur organisasi

Struktur organisasi hendaknya dapat mendukung pelaksanaan strategi. Desain sistem pengendalian manajemen harus didukung oleh struktur organisasi yang sesuai. Visi, misi, tujuan, dan strategi yang sudah disusun secara baik dapat gagal dicapai apabila struktur organisasi tidak mendukung strategi. Oleh karena itu perlu dilakukan restrukturisasi dan reorganisasi (*institutional reform*) agar selaras dengan strategi dan desain sistem pengendalian manajemen. Restrukturisasi tersebut didasarkan pada prinsip:

a. Perubahan struktur organisasi hendaknya dapat meningkatkan kapasitas untuk mencapai strategi yang efektif.

b. Pimpinan eksekutif bertanggung jawab untuk melaksanakan strategi dan arahan kebijakan hingga level bawah.

c. Dewan bertang jawab secara kolektif untuk merencanakan strategi, kebijakan dan otorisasi alokasi sumber daya, dan menilai kinerja manajemen (eksekutif).

Proses dan praktik implementasi di lapangan terkait dengan prosedur dan sistem pengendalian. Perencanaan strategik harus didukung dengan budaya organisasi yang kuat. Perencanaan strategik harus diikuti dengan perubahan perilaku dan sikap anggota organisasi untuk melaksanakan program-program secara efektif dan efisien.

Penganggaran

Apabila tahap perencanaan strategik telah selesai dilakukan, tahap berikutnya adalah menentukan anggaran. Tahap penganggaran dalam proses pengendalian manajemen sektor publik merupakan tahap yang dominan. Proses penganggaran pada organisasi sektor publik memiliki karakteristik yang agak berbeda dengan penganggaran pada sektor swasta. Perbedaan tersebut terutama adalah adanya pengaruh politik dalam proses penganggaran.

Penilaian Kinerja

Tahap akhir dari proses pengendalian manajemen adalah penilaian kinerja. Penilaian kinerja merupakan bagian dari proses pengendalian manajemen yang dapat digunakan sebagai alat pengendalian. Pengendalian manajemen melalui sistem penilaian kinerja dilakukan dengan cara menciptakan mekanisme *reward & punishment*. Sistem pemberian penghargaan (*rewards*) dan hukuman (*punishment*) digunakan sebagai

pendorong bagi pencapaian strategi. Pemberian imbalan (*reward*) dapat berupa finansial dan nonfinansial seperti *pshycologoical reward dan social reward*. Imbalan atau penghargaan yang sifatnya finansial misalnya berupa kenaikan gaji, bonus, dan tunjangan. Imbalan yang bersifat psikologis dan sosial misalnya berupa promosi jabatan, penambahan tanggung jawab dan kepercayaan, otonomi yang lebih besar, penempatan kerja di lokasi yang lebih baik, dan pengakuan. Mekanisme pemberian sanksi dan hukuman untuk kondisi tertentu diperlukan. Namun, orientasi penilaian kinerja hendaknya lebih diarahkan pada pemberian penghargaan (*reward oriented*).

F. Fasilitas

1. Pengertian Fasilitas

Menurut Kotler (2005:75), mendefinisikan fasilitas yaitu segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik dan disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen. Dalam fasilitas terbagi menjadi dua yaitu fasilitas umum dan fasilitas sosial. Fasilitas umum dan (fasos dan fasum) untuk menggambarkan fasilitas yang bisa digunakan publik. Dalam peraturan tentang fasilitas sosial, tak ditemukan istilah fasos dan fasum. Tapi itu adalah istilah untuk prasarana lingkungan, utilitas umum dan fasilitas sosial yang dipendekkan menjadi fasos fasum untuk mempermudah penyebutannya. Dalam Kamus Besar Bahasa

Indonesia *Online*, yang dimaksud dengan fasilitas sosial adalah fasilitas yang disediakan oleh Pemerintah atau swasta untuk masyarakat misalnya, sekolah, klinik dan tempat ibadah. Sedangkan yang dimaksud fasilitas umum adalah fasilitas yang disediakan untuk kepentingan umum, misalnya jalan dan alat penerangan umum Adapun pengertian prasarana adalah kelengkapan dasar fisik lingkungan yang memungkinkan lingkungan perumahan dan permukiman dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Sarana adalah fasilitas penunjang yang berfungsi untuk penyelenggaraan dan pengembangan kehidupan ekonomi,sosial dan budaya. Sedangkan utilitas adalah sarana penunjang untuk pelayanan lingkungan.

2. Unsur-Unsur Fasilitas

Unsur-unsur dalam Menentukan Fasilitas Menurut Tjiptono (2004:112), ada beberapa unsur-unsur yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan fasilitas, yaitu :

1. Pertimbangan atau perencanaan parsial Aspek-aspek seperti proposi, tekstur, warna, dan lain–lain perlu dipertimbangkan, dikombinasikan, dan dikembangkan untuk memancing respon intelektual maupun emosional dari pemakai atau orang yang melihatnya.
2. Perancang ruang Unsur ini mencakup perencanaan interior dan arsitektur seperti penempatan perabotan dan perlengkapan

dalam ruangan, desain aliran sirkulasi dan lain-lain.seperti penempatan ruang pertemuan perlu diperhatikan selain daya tampungnya, juga perlu diperhatikan penempatan perabotan atau perlengkapan.

3. Perlengkapan atau perabotan Perlengkapan berfungsi sebagai sarana pelindung barang-barang berharga, sebagai tanda penyambutan bagi para konsumen.

4. Tata cahaya Universitas Sumatera Utara Yang perlu diperhatikan dalam tata cahaya adalah warna jenis dan sifat aktivitas yang dilakukan dalam ruangan serta suasana yang diinginkan.

5. Warna-Warna dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan efisiensi, menimbulkan kesan rileks, serta mengurangi tingkat kecelakaan. Warna yang dipergunakan untuk interior fasilitas jasa diperlu dikaitkan dengan efek emosional dari warna yang dipilih.

6. Pesan-pesan yang disampaikan secara grafis Aspek penting yang terkait dalam unsur ini adalah penampilan visual, penempatan, pemilihan bentuk fisik, pemilihan warna, pencahayaan dan pemilihan bentuk perwajahan lambang atau tanda yang dipergunakan untuk maksud tertentu.

3. Faktor-Faktor Fasilitas

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Fasilitas Faktor-faktor yang berpengaruh signifikan terhadap desain fasilitas adalah sebagai berikut :

1. Sifat dan tujuan organisasi Sifat suatu jasa seringkali menentukan berbagai persyaratan desainnya. Sebagai contoh desain hotel perlu mempertimbangkan ventilasi yang memadai, kamar dengan fasilitas yang baik, ruang tunggu yang nyaman. Desain fasilitas yang baik dapat memberikan beberapa manfaat, diantaranya perusahaan mudah dikenali dan desain interior bisa menjadi ciri khas atau petunjuk mengenai sifat jasa didalamnya.

2. Ketersediaan tanah dan kebutuhan akan ruang atau tempat Setiap perusahaan jasa membutuhkan lokasi fisik untuk mendirikan fasilitas jasanya. Dalam menentukan lokasi fisik diperlukan beberpa faktor yaitu kemampuan finansial, peraturan pemerintah berkaitan dengan kepemilikan tanah dan pembebasan tanah dan lainlain. Universitas Sumatera Utara.

3. Fleksibilitas Fleksibilitas desain sangat dibutuhkan apabila volume permintaan sering berfluktuasi dan jika spesifikasi jasa cepat berkembang, sehingga resiko keuangan relatif besar. Kedua kondisi ini menyebabkan fasilitas jasa harus dapat disesuaikan dengan kemungkinan perkembangan di masa datang.

4. Faktor estesis Fasilitas jasa yang tertata rapi, menarik akan dapat meningkatkan sikap positif pelanggan terhadap suatu jasa, selain itu aspek karyawan terhadap pekerjaan dan motivasi kerjanya juga meningkat. Aspek-aspek yang perlu ditata meliputi berbagai aspek. Misalnya tinggi langit-langit bangunan, lokasi jendela dan pintu, bentuk pintu yang beraneka ragam dan dekorasi interior.
5. Masyarakat dan lingkungan sekitar Masyarakat (terutama masalah sosial dan lingkungan hidup) dan lingkungan disekitarnya fasilitas jasa memainkan peranan penting dan berpengaruh besar terhadap perusahaan. Apabila perusahaan tidak mempertimbangkan faktor ini, maka kelangsungan hidup perusahaan bisa terancam.

G. Parkir

1. Pengertian Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya. Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/ barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996).

Dapat dikatakan parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996, 1).

Selain Pengertian di atas beberapa ahli memberikan definisinya tentang parkir, yaitu 1. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (warpani,1992;176). 2. Jangka waktu parkir (parking duration) adalah lama parkir suatu kendaraan untuk satu ruang parkir (Edward,1992;176). Berdasarkan dari definisi-definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang dapat merupakan awal dari perjalanan dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang membutuhkan suatu areal sebagai tempat pemberhentian yang diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun pihak lain yang dapat berupa perorangan maupun badan usaha. Tempat dimana kendaraan diparkirkan dinamakan fasilitas parkir. Penyediaan fasilitas yang baik tidak akan menimbulkan konflik di ruas jalan sekitarnya. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir yang ada. Sehingga kendaraan yang tidak tertampung pada tempat parkir akan mengganggu kelancaran arus lalulintas pada ruas jalan di sekitarnya (Hirtanto, dkk, 2006).

2. Jenis Parkir

Lalu-lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Jenis perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. Sarana parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi 2 jenis (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998) :

1. Parkir *On Street*

Parkir di badan jalan (*on street parking*) dilakukan di atas badan jalan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Walaupun parkir jenis ini diminati, tetapi akan menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi yang lain. Hal ini disebabkan karena parkir memanfaatkan badan jalan akan mengurangi lebar manfaat jalan sehingga dapat mengurangi arus lalu lintas dan pada akhirnya akan menimbulkan gangguan pada fungsi jalan tersebut. Walaupun hanya beberapa kendaraan saja yang parkir di badan jalan tetapi kendaraan tersebut secara efektif telah mengurangi badan jalan. Kendaraan yang parkir di sisi jalan merupakan faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi ditengah ruas jalan didaerah pertokoan. Hal ini terutama disebabkan karena berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti dan atau keluar dari tempat parkir di depan kendaraan kendaraan yang lewat secara mendadak (Ditjen Perhubungan Darat, 1998).

2. Fasilitas Parkir *Off Street*

Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Parkir jenis ini mengambil tempat di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang juga terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas untuk keperluan sendiri seperti : kantor, pusat perbelanjaan, dan sebagainya. Sistemnya dapat berupa pelataran/taman parkir dan bangunan bertingkat khusus parkir. Secara ideal lokasi yang dibutuhkan untuk parkir di luar badan jalan (*off street parking*) harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang dituju oleh pemarkir. Jarak parkir terjauh ke tempat tujuan tidak lebih dari 300-400 meter. Bila lebih dari itu pemarkir akan mencari tempat parkir lain sebab keberatan untuk berjalan jauh (Warpani,1990).

3. Jenis Tempat Parkir

Parkir menurut status lokasi tempat parkir sesuai Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 :

A. Tempat Parkir Umum

Tempat parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan dan lapangan yang memiliki/dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum

yang dikuasai atau milik pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir ditepi jalan umum.

B. Tempat parkir khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah yang tidak dikuasai oleh pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermotor dengan mendapatkan ijin dari pemerintah daerah.

C. Tempat parkir insidental

Parkir darurat/insedental adalah perparkiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik Pemerintah Daerah maupun swasta karena kegiatan insendentil.

D. Tempat khusus parkir

Tempat khusus parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat ijin dari Pemerintah Daerah seperti tempat penitipan kendaraan atau garasi adalah tempat/bangunan atau bagian bangunan milik perorangan, pemerintah daerah atau badan hukum yang diperuntukkan sebagai tempat penyimpanan kendaraan bermotor dengan memungut bayaran/sewa dan dengan diselenggarakan secara tetap.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif yaitu penelitian yang dilakukan untuk menggambarkan Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Stree*t di Kota Malang. Hal ini sesuai dengan pendapat Sugiyono (2005:11) yang menyebutkan bahwa ”penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel ataupun lebih tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan antara variabel satu dengan variabel yang lain”. Menurut Nazir (2005:54) tujuan dari penelitian deskriptif yaitu untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta- fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Jadi kesimpulannya adalah bahwa penelitian deksriptif akan menghasilkan gambaran apa adanya sesuai dengan kenyataan yang ada pada suatu penelitian.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian seperti yang diungkapkan Moleong (2006:94) yaitu pertama, menetapkan fokus dengan membatasi studi. Kedua, penepatan fokus berfungsi sebagai pemenuhan kriteria inklusi-ekslusi atau

masukan dengan mengeluarkan suatu informasi yang baru diperoleh dilapangan yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah:

1. Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang:
    a. Peran Stabilator ,Adanya Persyaratan Parkir *On Street*
    b. Peran Inovator ,Dibuatnya Pelaporan *Online*
    c. Peran Modernisator ,Penggunaan Teknologi Informasi
    d. Peran Pelopor ,Adanya Sosialisasi, Pembinaan dan Pengawasan
    e. Peran Pelaksana Sendiri ,Penetapan Marka dan Rambu Parkir
2. Faktor-faktor Pendukung dan Penghambat dalam Peran Pemerintah Daerah:
    a. Faktor Pendukung, sdm, landasan hukum, prasarana
    b. Faktor Penghambat , sarana, partisipasi masyarakat, premanisme

C. Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian

Adapun yang dimaksud dengan lokasi penelitian adalah tempat dimana peneliti melakukan penelitianya. Pemilihan lokasi penelitian didasarkan pada aspek kemudahan dalam mengakses informasi dalam mendapatkan data-data yang valid. Dalam hal ini yang menjadi lokasi penelitian adalah Kota Malang, pemilihan lokasi dikarenakan kurangnya

perhatian tentang perparkiran yang ada di Kota Malang sehingga terjadi banyak keluhan dan permasalahan. Maka dari itu dirasa perlu adanya pengetahuan mendalam tentang peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang agar dapat melihat sejauh mana peran pemerintah Kota Malang di bidang perparkiran tersebut.

Sedangkan yang dimaksud dengan situs penelitian merupakan tempat atau lokasi yang akan dijadikan sebagai objek tempat untuk memperoleh data dan informasi secara langsung yang digunakan untuk menjawab bagaimana Peran Pemerintah Kota Malang dalam pengelolaan parkir on street dan apa saja permasalahan sesuai dengan fokus yang akan diteliti. Dalam penelitian ini yang menjadi situs penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang, pemilihan situs dikarenakan Dinas Perhubungan yang bersentuhan langsung dalam pengelolaan perparkiran di Kota Malang. Secara umum adanya kesesuaian situs penelitian ini dengan substansi mampu memberikan *entry* baik berupa data, interaksi, instansi, substansi yang sesuai dengan kebutuhan deskripsi mendalam.

D. Jenis dan Sumber Data

Guna mendapatkan hasil penelitian yang baik, maka harus ditunjang dengan data dilapangan yang akurat sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data-data tersebut di dapatkan dari menggali sumber-sumber yang terlibat atau berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti. Sugiyono (2014:219) mengatakan bahwa penelitian kualitatif dilakukan saat peneliti

mulai memasuki lapangan dan selama penelitian berlangsung (*emergent sampling design*). Caranya yaitu, peneliti memilih orang tertentu yang dipertimbangkan akan memberikan data yang diperlukan; selanjutnya berdasarkan data atau informasi yang diperoleh dari sampel sebelumnya itu, peneliti dapat menetapkan sampel lainnya yang dipertimbangkan akan memberikan data lebih lengkap. Sehubungan dengan hal tersebut, sehingga dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yaitu:

1. Data Primer

   Data primer ialah data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama (narasumber) baik perorangan ataupun individu yang memiliki hubungan langsung dengan masalah yang sedang diteliti. Data primer ini bisa didapat melalui pengamatan ataupun melakukan wawancara dengan informan dalam organisasi yang sedang diteliti. Dimana data primer dalam penelitian tentang peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang ini berasal dari informan yang terdiri dari:

   a. Kepala Bidang Perparkiran

   b. Kasi Pendataan

   c. Kasi Pemungutan

   d. Kasi Pengawasan dan Pembinaan

   e. Masyarakat yang terkait dengan fokus penelitian

2. Data Sekunder

Data sekunder ialah data yang dikumpulkan dan diusahakan sendiri oleh peneliti. Dalam data sekunder ini berisi dokumen-dokumen atau laporan-laporan, catatan-catatan resmi dan data pendukung lainnya yang dapat mendukung data primer. Adapun sumber data sekunder diperoleh dari rencana strategi Dinas Perhubungan Kota Malang, dokumen-dokumen terkait perparkiran, laporan indikator pengelolaan perparkiran dan arsip-arsip pada Dinas Perhubungan Kota Malang.

Sumber data tersebut akan dikumpulkan oleh peneliti berdasarkan sumber-sumber sebagai berikut

1. Informan, peneliti dalam menentukan informan melalui prariset, subjek penelitian disesuaikan dengan permasalahan yang diteliti. Peneliti menetapkan informan sesuai bidangnya dan jumlah informan sesuai dengan kebutuhan. Kemudian untuk mendapatkan informan selanjutnya, peneliti meminta kepada informan awal untuk menentukan siapa saja faktor selanjutnya yang kompeten dan bisa memberikan informasi sesuai fokus penelitian. informan dalam penelitian ini, yaitu:

Tabel 3.1 Nama Informan Wawancara

No	Nama	Waktu Interview
1	Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan	Tanggal 16 Agustus 2016. Pukul 10.00 WIB
2	Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan	Tanggal 29 Agustus 2016. Pukul 08.00 WIB
3	Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan	Tanggal 29 Agustus 2016. Pukul 09.00 WIB
4	Bapak HD selaku Kasi Pendataan Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan	Tanggal 15 Agustus 2016. Pukul 11.00 WIB
5	Bapak S selaku Staff Penyusunan dan pemrograman Dinas Perhubungan	Tanggal 13 September 2016 Pukul 09.30 WIB
6	Bapak TJS selaku Staff Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan	Tanggal 13 September 2016 Pukul 08.30 WIB

2. Peristiwa atau Aktivitas, data atau informasi juga dapat diperoleh melalui pengamatan peneliti terhadap peristiwa atau aktivitas yang berkaitan dengan peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang. Dari peristiwa atau kejadian ini, peneliti bisa mengetahui proses peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang secara lebih pasti karena menyaksikan sendiri secara langsung. Dengan mengamati sebuah peristiwa atau aktivitas, peneliti dapat melakukan *cross check* terhadap informasi verbal yang diberikan oleh subjek yang diteliti.
3. Dokumen, yaitu sumber data yang berasal dari bahan-bahan tertulis berupa dokumen maupun arsip yang tersedia dan memiliki revelansi dengan fokus Penelitian. Dokumen ini berhubungan dengan peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang, serta data yang berhubungan dengan profil lokasi penelitian. Teknik ini dilakukan dalam rangka melengkapi informasi.

E. Teknik Pengumpulan Data

Kegiatan pengumpulan data ini digunakan untuk menyaring informasi yang diperlukan dan merupakan salah satu angka penting dalam penelitian. Menurut Arikunto (2002:197) menerangkan teknik pengumpulan data dapat didefinisikan sebagai cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitianya. Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah :

1. Wawancara

   Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan mengadakan tatap muka (*face to face*) secara langsung dengan cara berdialog dan tanya jawab, baik dengan informan atau dengan pihak-pihak yang terkait lainnya. Wawancara dilakukan dilakukan dengan mengajukan daftar pertayaan kepada kepala dan kasi pegawai bidang perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang.

2. Observasi

   Observasi merupakan metode yang digunakan untuk memperoleh gambaran secara langsung mengenai objek penelitian, terutama yang berkaitan dengan peran pemerintah dalam pengelolaan parkir on street di Kota Malang. Observasi dilakukan dengan pengamatan secara langsung di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Malang mengenai peran pemerintah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang.

3. Dokumentasi

   Dokumentasi merupakan pengumpulan data dengan mencari, mencatat serta mempelajari data dari sejumlah arsip maupun dokumen resmi yang ada dilokasi penelitian yang dianggap penting dan mempunyai relevansi dengan penelitian. Dokumentasi dilakukan dengan cara mengumpulkan data berupa arsip maupun dokumen resmi dari Dinas Perhubungan Kota Malang yang relevan dengan fokus penelitian yaitu peran pemerintah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang, perundang-undangan, surat kabar, catatan. rencana strategi Dinas

Perhubungan Kota Malang, dokumen-dokumen terkait perparkiran, laporan indikator pengelolaan perparkiran Kota Malang.

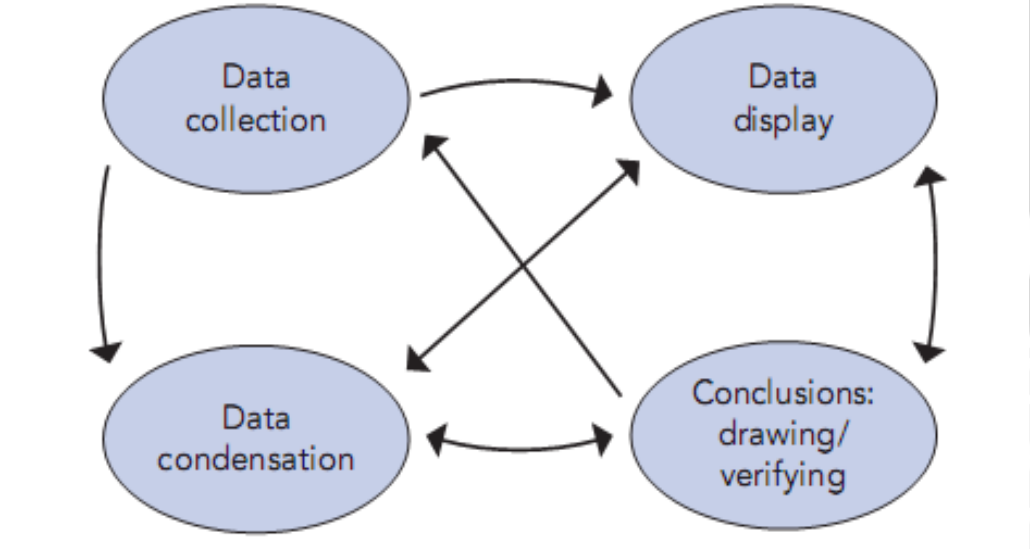
F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat maupun fasilitas yang dibutuhkan oleh seorang peneliti dalam mengumpulkan data dan untuk mempermudah dalam penelitian, sehingga mendapatkan hasil yang baik, cermat, lengkap dan sistematis serta mudah untuk diolah. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Peneliti sendiri sebagai sarana untuk memperoleh informasi. Peneliti bertindak selaku instrument penelitian karena ia sekaligus sebagai perencana, pelaksana pengumpulan data, analisis, penafsir data dan pada akhirnya ia menjadi pelopor hasil penelitiannya.
2. Pedoman wawancara, dalam melakukan wawancara peneliti menggunakan pedoman wawancara untuk mempermudah proses wawancara. Pedoman wawancara berisi serangkaian pertanyaan yang akan diajukan, sehingga dapat digunakan sebagai petunjuk dan mengarahkan peneliti dalam pencarian data.
3. Terdapat perangkat penunjang lain berupa alat perekam, alat tulis dan buku catatan yang dipergunakan untuk memperoleh data dari lokasi penelitian.

G. **Analisis Data**

Analisis data adalah tahap yang sangat menentukan dalam keseluruhan penelitian, hal ini karena analisis data menyangkup kekuatan analisis dan kemampuan dalam mendeskripsikan data situasi, peristiwa, dan konsepsi yang merupakan bagian dari objek penelitian. Dalam penelitian kualitatif teknik analisis data digunakan ketika pengumpulan data sedang berlangsung, dan ketika pengumpulan data telah dilakukan dalam suatu periode tertentu. Analisis data model interaktif (*interactive of analysis*) yang terdiri dari tiga komponen analisis, seperti yang terdapat dalam sumber berikut ini:



Gambar 3.1 Komponen Analisis Data Model Interaktif

Sumber: Miles, Huberman dan saldana (2014:14)

a. Data Display (Penyajian Data)

Penyajian data ini merupakan salah satu komponen dimana bertujuan untuk memudahkan peneliti dalam melihat gambaran secara

keseluruhan atau bagian-bagian tertentu yang terdapat di dalam suatu penelitian.

b. Data Condensation (Kondensasi Data)

Kondensasi data merupakan salah satu instrumen di dalam penelitian dimana peneliti melakukan pencatatan semua data yang di dapatnya di lapangan kemudian peneliti memilih data dari hasil penelitian tersebut untuk di rangkum menjadi suatu data yang lebih ringkas dan membuat data kita semakin kuat atau valid.

c. Conclusions: Drawing / Verifying (Penarikan Kesimpulan / Verifikasi)

Penarikan kesimpulan/verifikasi merupakan salah satu tahap dimana peneliti menarik kesimpulan dari sumber-sumber data dan informasi yang telah di catat, di kumpulkan dan dirangkum.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

a. Sejarah Kota Malang

Kota Malang seperti kota-kota lain di Indonesia yang pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda. Fasilitas umum direncanakan sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga Belanda. Kesan diskriminatif itu masih membekas hingga sekarang, misalnya *Boulevard* dan kawasan sekitarnya, yang hanya dinikmati oleh keluarga Belanda dan Bangsa Eropa lainnya, sementara penduduk pribumi harus puas bertempat tinggal di pinggiran kota dengan fasilitas yang kurang memadai. Kawasan itu sekarang bagai monumen yang mengandung misteri dan seringkali mengundang keluarga-keluarga Belanda yang pernah bermukim disana untuk bernostalgia. Pada tahun 1879, di Kota Malang mulai beroperasi kereta api dan sejak itu Kota Malang berkembang dengan pesatnya. Berbagai kebutuhan masyarakat pun kiat meningkatkan terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Akibatnya terjadilah perubahan tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa terkendali. Perubahan fungsi lahan mengalami perubahan sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.

Sejalan dengan perkembangan tersebut diatas, urbanisasi terus berlangsung dan kebutuhan masyarakat akan perumahan meningkat di luar kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi urbanis sangat terbatas, yang selanjutnya akan berakibat timbulnya perumahan-perumahan liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan, di sepanjang jalur hijau, sekitar sungai, rel kereta api dan lahan-lahan yang dianggap tidak bertuan. Sedang beberapa lama kemudian daerah itu menjadi perkampungan dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala dampak bawaannya. Gejala-gejala itu cenderung terus, meningkat dan sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah itu diabaikan.

Kota Malang tidak terlepas dari sejarahnya pemerintahannya. Berikut ini merupakan perkembangan sekilas sejarah berjalannya pemerintah di Kota Malang, yaitu :

1) Malang merupakan sebuah kerajaan yang berpusat di wilayah Dinoyo, dengan Rajanya Gajayana.
2) Tahun 1767 Kompeni memasuki Kota Malang.
3) Tahun 1821 kedudukan Pemerintah Belanda di pusatkan di sekitar Kali Brantas.
4) Tahun 1824 Malang mempunyai Asisten Residen.
5) Tahun 1882 rumah-rumah di bagian barat didirikan dan Kota didirikan dan alun-alun dibangun.
6) 1 April 1914 Malang ditetapkan sebagai Kotapraja.
7) 8 Maret 1942 Kota Malang diduduki oleh Jepang.

8) 21 September 1945 Malang masuk Wilayah Republik Indonesia.
9) 22 Juli 1947 Malang diduduki Belanda.
10) 2 Maret 1947 Pemerintah Republik Indonesia kembali memasuki Kota Malang.
11) 1 Januari 2001, manjadi Pemerintah Kota Malang.

b. Tri Bina Cita Kota Malang

Dalam salah satu Sidang Paripurna Gotong Royong Kotapraja Malang pada tahun 1962 ditetapkan Kota Malang sebagai :

1. Kota Pelajar / Kota Pendidikan
2. Kota Industri
3. Kota Pariwisata

Ketiga pokok tersebut menjadi cita-cita masyarakat Kota Malang yang harus di bina. Oleh karena itu kemudian di sebut ***"TRIBINA CITA KOTA MALANG"***

Kota Malang sebagai Kota Pendidikan, Merupakan potensi daerah yang memiliki nilai jual dan daya saing baik di tingkat regional maupun nasional. Dalam era globalisasi dunia pendidikan menghadapi berbagai tantangan dalam menghadapi perubahan yaitu dengan adanya tuntutan masyarakat memperoleh fasilitas pendidikan yang baik dan berkualitas. Upaya yang dilaksanakan adalah dengan menciptakan visi dan misi pendidikan Kota Malang, menjalin mitra dengan lembaga perguruan tinggi baik dalam bidang pengkajian, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi maupun dalam pengembangan kualitas Kota Malang pada umumnya.

Kota Malang dipenuhi oleh berbagai sekolah, kampus perguruan tinggi, lembaga pendidikan non formal atau tempat-tempat kursus, serta sejumlah pondok pesantren. Selain itu juga dilengkapi dengan fasilitas penunjang yang cukup memadai seperti tempat pemondokan, toko buku, super market, plaza, pusat pelayananan kesehatan masyarakat serta fasilitas penunjang lainnya yang tak kalah penting adalah adanya angkutan umum (transpotasi) yang tersedia ke penjuru kota (memiliki 25 jalur), yang menghubungkan 3 (tiga) terminal yang ada di Kota Malang, yaitu terminal Arjosari (arah Surabaya), terminal Gadang (arah Blitar), terminal Landungsari (arah Jombang/Kediri). Krisis ekonomi yang berkepanjangan membawa dampak ekonomi yang sangat berat bagi warga Kota Malang. Hal ini ditandai dengan meningkatnya angka pengangguran dan menurunnya tingkat pertumbuhan ekonomi. Namun dengan segala keyakinan dan senantiasa memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Kuasa, maka krisis yang berkepanjangan ini sedikit demi sedikit dapat teratasi. Upaya yang telah dilakukan untuk mengatasi krisis tersebut adalah dengan menciptakan lapangan kerja dan usaha yang seluas-luasnya serta menciptakan tenaga kerja yang berkualitas dan memiliki daya saing di pasar kerja.

Kota Malang sebagai Kota Industri, Kota Malang sejak dulu sangat dikenal dengan industri rokok kreteknya. Diversifikasi produk industri kecil dan menengah yang mulai bangkit sejak berlangsungnya krisis ekonomi, masih memerlukan bimbingan dalam hal peningkatan mutu, teknis dan penanam modal untuk mempercepat pemulihan pembangunan ekonomi yang berbasis pada ekonomi kerakyatan, serta untuk perkembangannya di masa mendatang.

Sedangkan industri besar yang ada di Kota Malang masih perlu adanya wahana untuk diperkenalkan secara luas, sehingga semakin mendukung produktivitas Kota Malang sebagai Kota Industri.

Kota Malang sebagai Kota Pariwisata, Dengan potensi alam yang dimiliki oleh Kota Malang, yaitu pemandangan alam yang elok serta hawa yang sejuk, teduh dan asri serta bangunan-bangunan kuno peninggalan Belanda, Kota Malang layak menjadi tujuan wisata bagi wisatawan dalam maupun luar negeri. Berbagai pilihan tempat perbelanjaan, baik yang bersifat tradisional maupun modern yang tersebar di berbagai penjuru kota sangat menunjang Kota Malang sebagai Kota Pariwisata. Perkembangan pusat-pusat perbelanjaan modern ini seiring dengan perkembangan kawasan perumahan yang melaju dengan pesat seakan tidak ada lagi lahan yang tersisa di Kota Malang. Di era otonomi daerah dan era globalisasi saat ini upaya pembangunan di segala bidang yang telah dilaksanakan merupakan sebuah langkah awal peningkatan citra, posisi dan peran Kota Malang dalam percaturan hubungan antar Kota, antar Propinsi, maupun antar Bangsa. Sekaligus merupakan sebuah peluang dan harapan yang bisa memberi manfaat bagi masyarakat Kota Malang sendiri.

c. Visi dan Misi Kota Malang

Dalam menunjang segala kegiatan pemerintahan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan Kota Malang berlandaskan pada visi dan misi yang telah ditetapkan. Adapun visi dan misi Kota Malang adalah sebagai berikut :

VISI

Pemerintah Kota Malang dalam pelaksanaan pembangunan berpedoman pada RPJM Daerah 2013-2018 dimana di dalamnya termuat visi Kota Malang, yaitu :

"Menjadikan Kota Malang Sebagai Kota Bermartabat"

Visi **BERMARTABAT** dapat menjadi akronim dari beberapa prioritas pembangunan yang menunjuk pada kondisi-kondisi yang hendak diwujudkan sepanjang periode 2013-2018, yakni: BERsih, Makmur, Adil, Religius-toleran, Terkemuka, Aman, Berbudaya, Asri, dan Terdidik. Masing-masing akronim dari **BERMARTABAT** tersebut akan dijelaskan sebagai berikut:

Bersih, Kota Malang yang bersih adalah harapan seluruh warga Kota Malang. Lingkungan kota yang bebas dari tumpukan sampah dan limbah adalah kondisi yang diharapkan dalam pembangunan Kota Malang sepanjang periode 2013-2018. Selain itu, bersih juga harus menjadi ciri dari penyelenggaraan pemerintahan. Pemerintahan yang bersih (*clean governance*) harus diciptakan agar kepentingan masyarakat dapat terlayani dengan sebaik-baiknya.

Makmur, Masyarakat yang makmur adalah cita-cita yang dipercayakan kepada pemerintah untuk diwujudkan melalui serangkaian kewenangan yang dipunyai pemerintah. Kondisi makmur di Kota Malang tercapai jika seluruh masyarakat Malang dapat memenuhi kebutuhan hidup mereka secara layak

sesuai dengan strata sosial masing-masing. Dalam kaitannya dengan upaya mencapai kemakmuran, kemandirian adalah hal penting. Masyarakat makmur yang dibangun di atas pondasi kemandirian merupakan kondisi yang hendak diwujudkan dalam periode pembangunan Kota Malang 2013 – 2018.

Adil, Terciptanya kondisi yang adil di segala bidang kehidupan adalah harapan seluruh masyarakat Kota Malang. Adil diartikan sebagai diberikannya hak bagi siapapun yang telah melaksanakan kewajiban mereka. Selain itu, adil juga berarti kesetaraan posisi semua warga masyarakat dalam hukum dan penyelenggaraan pemerintahan. Adil juga dimaksudkan sebagai pemerataan distribusi hasil pembangunan daerah. Untuk mewujudkan keadilan di tengah-tengah masyarakat, Pemerintah Kota Malang juga akan menjalankan tugas dan fungsinya dengan mengedepankan prinsip-prinsip keadilan.

Religius-toleran, Terwujudnya masyarakat yang religius dan toleran adalah kondisi yang harus terwujudkan sepanjang 2013-2018. Dalam masyarakat yang religius dan toleran, semua warga masyarakat mengamalkan ajaran agama masing-masing ke dalam bentuk cara berpikir, bersikap, dan berbuat. Apapun bentuk perbedaan di kalangan masyarakat dihargai dan dijadikan sebagai faktor pendukung pembangunan daerah. Sehingga, dengan pemahaman religius yang toleran, tidak akan ada konflik dan pertikaian antar masyarakat yang berlandaskan perbedaan SARA di Kota Malang.

Terkemuka, Kota Malang yang terkemuka dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia merupakan kondisi yang hendak diwujudkan. Terkemuka

dalam hal ini diartikan sebagai pencapaian prestasi yang diperoleh melalui kerja keras sehingga diakui oleh dunia luas. Kota Malang selama lima tahun ke depan diharapkan memiliki banyak prestasi, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional. Terkemuka juga dapat juga berarti kepeloporan. Sehingga, seluruh masyarakat Kota Malang diharapkan tampil menjadi pelopor pembangunan di lingkup wilayah masing-masing.

Aman, Situasi kota yang aman dan tertib merupakan kondisi yang mutlak diperlukan oleh masyarakat. Situasi aman berarti bahwa masyarakat Kota Malang terbebas dari segala gangguan, baik berupa fisik maupun non-fisik, yang mengancam ketentraman kehidupan dan aktivitas masyarakat. Sehingga situasi masyarakat akan kondusif untuk turut serta mendukung jalannya pembangunan. Untuk menjamin situasi aman bagi masyarakat ini, Pemerintah Kota Malang akan mewujudkan ketertiban masyarakat. Untuk itu, kondisi pemerintahan yang aman dan stabil juga akan diwujudkan demi suksesnya pembangunan di Kota Malang.

Berbudaya, Masyarakat Kota Malang yang berbudaya merupakan kondisi dimana nilai-nilai adiluhung dipertunjukkan dalam sifat, sikap, tindakan masyarakat dalam aktivitas sehari-hari di semua tempat. Masyarakat menjunjung tinggi kesantunan, kesopanan, nilai-nilai sosial, dan adat istiadat dalam kehidupan sehari-hari. Perilaku berbudaya juga ditunjukkan melalui pelestarian tradisi kebudayaan warisan masa terdahulu dengan merevitalisasi

makna-maknanya untuk diterapkan di masa sekarang dan masa yang akan datang.

Asri, Kota Malang yang asri adalah dambaan masyarakat. Keasrian, keindahan, kesegaran, dan kebersihan lingkungan kota adalah karunia Tuhan bagi Kota Malang. Namun, keasrian Kota Malang makin lama makin pudar akibat pembangunan kota yang tidak memperhatikan aspek lingkungan. Maka, Kota Malang dalam lima tahun ke depan harus kembali asri, bersih, segar, dan indah. Sehingga, segala pembangunan Kota Malang, baik fisik maupun non-fisik, diharuskan untuk menjadikan aspek kelestarian lingkungan sebagai pertimbangan utama. Hal ini harus dapat diwujudkan dengan partisipasi nyata dari seluruh masyarakat, tanpa kecuali.

Terdidik, Terdidik adalah kondisi dimana semua masyarakat mendapatkan pendidikan yang layak sesuai dengan peraturan perundangan. Amanat Undang-Undang nomer 12 tahun 2012 mewajibkan tingkat pendidikan dasar 12 tahun bagi seluruh warga negara Indonesia. Selain itu, diharapkan masyarakat akan mendapatkan pendidikan dan ketrampilan yang sesuai dengan pilihan hidup dan profesi masing-masing. Masyarakat yang terdidik akan senantiasa tergerak untuk membangun Kota Malang bersama dengan Pemerintah Kota Malang.

MISI :

Dalam rangka mewujudkan visi sebagaimana tersebut di atas, maka misi pembangunan dalam Kota Malang Tahun 2013-2018 adalah sebagai berikut :

MENCIPTAKAN MASYARAKAT YANG MAKMUR, BERBUDAYA DAN TERDIDIK BERDASARKAN NILAI-NILAI SPIRITUAL YANG AGAMIS, TOLERAN DAN SETARA.

(Visi: berbudaya, religius-toleran, terdidik dan aman)

Pada misi ini, pembangunan akan diarahkan untuk mengantarkan masyarakat Kota Malang menuju kesejahteraan yang terdistribusi secara merata. Kondisi ini ditandai dengan semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi, menurunnya angka pengangguran dan berkurangnya masyarakat miskin di Kota Malang.

Selain itu, misi ini juga akan mengantarkan masyarakat pada kondisi yang semakin berbudaya, dengan nilai-nilai religius-toleran yang ditandai dengan semakin meningkatnya pemahaman akan nilai-nilai tradisi, nilai-nilai agama, saling menghormati perbedaan, dan tidak adanya konflik dan kekerasan atas nama SARA di Kota Malang.

Dengan demikian, kondisi masyarakat diharapkan akan tertib dan aman, yang ditandai dengan minimnya angka kriminalitas, dan semakin terjaminnya keamanan dan ketertiban masyarakat.

Misi ini juga akan mendorong keberlangsungan pendidikan di Kota Malang menjadi lebih baik. Pendidikan masyarakat secara formal maupun non-formal menjadi prioritas dalam misi ini. Peningkatan kondisi masyarakat terdidik di Kota Malang dilakukan dengan cara peningkatan kualitas pendidikan yang terjangkau sebagai pusat pembudayaan nilai, sikap, dan kemampuan masyarakat. Model pendidikan non-formal yang dimiliki oleh

sebagian kelompok masyarakat akan didukung sepenuhnya oleh Pemerintah Kota Malang. Kondisi ini bisa terwujud apabila didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai guna mengembangkan pendidikan yang baik dan berkualitas di Kota Malang.

MENINGKATKAN KUALITAS PELAYANAN PUBLIK YANG ADIL, TERUKUR DAN AKUNTABEL.

(Visi: adil, berbudaya, bersih)

Misi ini akan memberikan prioritas pada peningkatan kualitas pelayanan pemerintah daerah kepada masyarakat Kota Malang. Pelayanan publik terutama pelayanan dasar, pelayanan umum dan pelayanan unggulan menjadi perhatian dalam misi ini. Pemerintah didorong untuk melakukan pelayanan yang maksimal dan profesional pada bidang kesehatan, pendidikan dan infrastruktur. Dalam menjalankan pelayanan publik pemerintah harus senantiasa mengedepankan konsep adil sebagai landasan etik dalam melakukan setiap layanan kepada masyarakat.

Pelayanan kesehatan dan pendidikan diprioritaskan kepada wong cilik yang diimplementasikan dengan menyelenggarakan pelayanan kesehatan yang terjangkau dan pendidikan murah yang berkualitas. Kondisi ini ditandai dengan semakin mudahnya masyarakat mengakses layanan pendidikan dan kesehatan yang bermutu. Persoalan disparitas antara sekolah unggulan dan non unggulan juga menjadi perhatian serius dalam misi ini untuk diatasi.

Misi ini juga akan mendorong pemerintah menjalankan pelayanan publik yang bersih dan berbudaya. Kondisi ini diwujudkan dengan tidak adanya

korupsi, kolusi, dan nepotisme dalam melakukan kerja pelayanan kepada masyarakat. Selain itu, dalam menjalankan pelayanan masyarakat, prosedur dan mekanisme yang ada senantiasa ditaati.

Misi ini diarahkan untuk memberikan pelayanan publik yang mudah, cepat dan akuntabel. Dalam menjalankan misi ini, Pemerintah Kota Malang akan mempermudah segala jenis pelayanan perijinan, baik ijin usaha, ijin kependudukan, ijin kepemilikan, ijin bangunan, dan sebagainya dengan senantiasa taat pada aturan-aturan yang berlaku.

Dalam menjalankan misi ini, aparatur pemerintah yang bersih adalah keharusan. Bersih di sini diartikan sebagai komitmen untuk bebas dari segala bentuk kolusi, korupsi, dan nepotisme dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan publik.

MENGEMBANGKAN POTENSI DAERAH YANG BERWAWASAN LINGKUNGAN YANG BERKESINAMBUNGAN, ADIL, DAN EKONOMIS.

(Visi: terkemuka, asri, makmur, adil, terdidik)

Misi ini diharapkan dapat mendorong pemerintah, masyarakat dan swasta untuk mengembangkan potensi Kota Malang, untuk meningkatkan kemakmuran masyarakat. Diharapkan, semakin tumbuh dan berkembangnya lapangan pekerjaan baru yang berkembang dari pengelolaan potensi daerah. Investasi-investasi bisnis distimulasi dan pemanfaatannya ditujukan untuk pertumbuhan ekonomi dan pemerataan hasil-hasilnya.

Misi ini juga memperhatikan potensi daerah yang berupa sumber daya manusia. Predikat sebagai Kota Pendidikan memiliki makna bahwa Kota Malang memiliki sumber daya manusia terdidik yang melimpah ruah yang siap untuk dikembangkan, tidak saja untuk mendukung pembangunan kota, namun juga untuk meningkatkan prestasi yang membanggakan Kota Malang, baik di tingkat nasional maupun internasional.

Misi ini juga menekankan perlunya strategi pembangunan daerah yang tetap memperhatikan aspek kelestarian lingkungan. Ke depan, diharapkan tidak terjadi kasus-kasus pelanggaran lingkungan, disertai dengan meningkatnya luas lahan yang berfungsi sebagai Ruang Terbuka Hijau (RTH) dan kawasan resapan air sebagai pencegahan terhadap bencana banjir. Strategi implementasi dari misi ini antara lain berupa penataan industri dan kawasan industri.

MENINGKATKAN KUALITAS PENDIDIKAN MASYARAKAT KOTA MALANG SEHINGGA BISA BERSAING DI ERA GLOBAL. (Visi: terkemuka, terdidik)

Misi ini secara spesifik memberikan prioritas pada peningkatan kualitas pendidikan Kota Malang. Pendidikan yang berkualitas, murah dan terjangkau oleh semua kalangan menjadi target dalam misi ini. Akan didorong pula ketersediaan sarana dan prasarana pendidikan yang memadai untuk pendidikan formal dan non-formal. Segala bentuk pendidikan yang mencerdaskan masyarakat, baik yang dikelola oleh pemerintah daerah maupun oleh kelompok-kelompok masyarakat, akan didukung perkembangannya.

Melalui misi ini, diharapkan mampu diwujudkan iklim dan sistem pendidikan yang demokratis dan bermutu guna memperteguh akhlak mulia, kreatif, inovatif, berwawasan kebangsaan, cerdas, sehat, berdisiplin dan bertanggung jawab, berketrampilan serta menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi dalam rangka mengembangkan kualitas masyarakat Kota Malang. Dengan demikian Kota Malang bisa menjadi terkemuka dalam penyelenggaraan pendidikan yang berkualitas dan terjangkau serta menghasilkan *out come* yang mampu bersaing dalam menghadapi globalisasi.

Melalui misi ini, akan diwujudkan Kota Malang sebagai Kota Pendidikan Internasional. Lembaga-lembaga penyelenggara pendidikan di semua jenjang akan didorong untuk meraih berbagai prestasi berskala Internasional. Kota Malang didorong untuk memiliki pelayanan dan fasilitas pendidikan yang memadai untuk menjadi kota tujuan pendidikan internasional.

MENINGKATKAN KUALITAS KESEHATAN MASYARAKAT KOTA MALANG BAIK FISIK, MAUPUN MENTAL UNTUK MENJADI MASYARAKAT YANG PRODUKTIF.

(Visi: makmur, berbudaya, adil, religius-toleran)

Misi ini diarahkan pada peningkatan kualitas kesehatan masyarakat Kota Malang, yang ditunjang dengan layanan kesehatan yang baik. Jaminan kesehatan diberikan bagi semua penduduk Kota Malang, terutama bagi wong cilik, dengan prosedur yang cepat dan mudah. Selain itu juga akan dilakukan peningkatan kualitas dan kuantitas tenaga kesehatan di masing-masing

puskesmas dan puskesmas pembantu, pemerataan dan peningkatan sarana dan prasarana kesehatan, peningkatan mutu manajemen pelayanan kesehatan, serta ketersediaan obat-obatan yang cukup bagi warga miskin.

Misi ini juga diarahkan untuk peningkatan kualitas lingkungan sehat dan meningkatkan perilaku hidup bersih dan sehat serta mendorong pemberdayaan masyarakat yang dimulai dari lingkup masyarakat terkecil yakni keluarga. Dengan suasana dan kondisi keluarga yang sehat, produktivitas masyarakat di segala bidang akan meningkat.

Selain itu, misi ini juga mengarah pada terwujudnya kondisi sosial masyarakat yang sehat. Penyakit-penyakit sosial yang mengganggu ketenteraman dan ketertiban umum akan ditanggulangi sesuai aturan yang berlaku, baik aturan sosial maupun aturan hukum. Perilaku masyarakat didorong untuk menjunjung tinggi tradisi-tradisi luhur dalam kehidupan sehari-hari di tengah-tengah masyarakat.

MEMBANGUN KOTA MALANG SEBAGAI KOTA TUJUAN WISATA YANG AMAN, NYAMAN, dan BERBUDAYA.

(Visi: aman, berbudaya, bersih, terkemuka, makmur dan asri)

Misi ini diarahkan untuk mendorong Kota Malang sebagai kota budaya yang modern. Nilai-nilai adiluhung tradisional dikembangkan dalam kehidupan masyarakat. Bentuk-bentuk kebudayaan tradisional dipelihara dan direvitalisasi. Lokasi-lokasi yang penuh dengan nilai sejarah dirawat, dikembangkan, dan dipadukan dengan pembangunan Kota Malang yang

modern. Dengan demikian, Kota Malang akan menjadi kota tujuan wisata budaya modern. Sarana dan fasilitas rekreasi perkotaan diperluas, diperbaharui dan ditingkatkan agar menarik lebih banyak kunjungan wisatawan domestik dan manca negara. Investasi-investasi di sektor pariwisata akan distimulasi dan difasilitasi guna menambah daya tarik wisata di Kota Malang.

Misi ini juga mendorong untuk ditumbuhkannya rasa aman dan nyaman bagi para wisatawan, melalui keamanan, kenyamanan, dan keasrian Kota Malang. Kesan negatif terhadap keamanan kota, semacam tindakan kriminalitas akan ditangani dengan serius. Melalui misi ini, upaya-upaya serius akan dilakukan agar berbagai persoalan yang membuat wisatawan tidak nyaman, semacam: kemacetan, tumpukan sampah, dan banjir, dapat diatasi dengan baik.

Melalui misi ini pula, pelaku usaha di bidang kepariwisataan dan kebudayaan daerah akan didorong untuk berkembang. Akan ditumbuhkan dan didukung penuh adanya industri-industri kreatif masyarakat sebagai pendamping sektor wisata, disinergikan dengan keberadaan industri perhotelan dan jasa pariwisata.

MENDORONG PELAKU EKONOMI SEKTOR INFORMAL AGAR LEBIH PRODUKTIF DAN KOMPETITIF.

(Visi: adil, terkemuka, makmur)

Misi ini diarahkan keberpihakan pemerintah pada pelaku ekonomi sektor informal Kota Malang agar mampu menghadapi persaingan global. Kebijakan

sektor perekonomian akan diarahkan pada pemberdayaan dan penguatan pelaku ekonomi sektor informal. Hal ini ditandai oleh adanya pengembangan usaha kecil informal yang berbasis rumah tangga (*home industry*), penataan dan pengembangan usaha pedagang kaki lima, penataan dan pengembangan pedagang musiman, dan penguatan daya saing para pedagang keliling.

Dengan demikian pelaku ekonomi sektor informal di Kota Malang akan memiliki peluang usaha yang kian besar. Mereka sanggup bersaing dengan industri lain yang berkembang di Kota Malang. Pada prinsipnya misi ini diarahkan untuk mendorong pemerintah memperlakukan setiap pelaku ekonomi dan pelaku usaha baik besar maupun kecil pada posisi yang sama.

Selain itu, misi ini diarahkan pada pemberdayaan pelaku ekonomi sektor informal dengan memberikan berbagai pengetahuan yang dapat meningkatkan produktivitas dan daya saing mereka. Pemberdayaan ini dimaksudkan agar pelaku ekonomi sektor informal ini mampu mengembangkan usahanya menjadi lebih besar. Dengan demikian, mereka bisa bersanding dengan pelaku ekonomi formal di Kota Malang. Dengan demikian perekonomian pelaku ekonomi sektor informal ini menjadi semakin baik dan berkembang.

Dengan demikian, taraf hidup masyarakat semakin baik, dan kemakmuran masyarakat Malang akan bisa terwujud. Problem kemiskinan di Kota Malang bisa berkurang. IPM Kota Malang menjadi lebih baik, produktivitas masyarakat juga semakin tinggi. Hal ini akan berdampak pada peningkatan daya saing daerah.

MENDORONG PRODUKTIVITAS INDUSTRI DAN EKONOMI SKALA BESAR YANG BERDAYA SAING, ETIS DAN BERWAWASAN LINGKUNGAN.

(Visi: bersih, berbudaya, makmur, terkemuka, asri, adil)

Salah satu penopang pertumbuhan ekonomi suatu daerah adalah tingginya aktivitas ekonomi yang digerakkan oleh industri berskala besar. Pemerintah Kota Malang harus memperhatikan usaha industri berskala besar yang telah ada dengan cara menciptakan iklim usaha yang sehat guna mendorong produktivitas serta daya saing pelaku usaha industri berskala besar. Pemerintah Kota Malang harus juga menjamin adanya rasa adil dalam menjalankan usaha ekonomi, baik terhadap pelaku industri berskala besar maupun kecil. Untuk itu juga, dibutuhkan tindakan yang bersih dari KKN dari aparatur pemerintah Kota Malang.

Misi ini mendorong pemerintah untuk pro-aktif terhadap investasi ekonomi berskala besar. Pemerintah Kota Malang diharapkan dapat terus mempromosikan potensi dan keunggulan-keunggulan daerah agar memiliki nilai tambah yang tinggi dengan dukungan industri berskala besar. Kebijakan pemerintah Kota Malang dalam berbagai bidang terkait diperlukan agar investor merasa nyaman dan aman melakukan investasi mereka ke Kota Malang.

Misi ini juga mengarahkan pada peningkatan kepedulian terhadap kelestarian lingkungan dan kebersihan serta keasrian kota, utamanya oleh pelaku usaha industri berskala besar. Pendirian dan pengoperasian pabrik

industri harus memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan kota. Pemerintah Kota Malang harus melakukan kontrol yang kuat terhadap dampak lingkungan yang diakibatkan oleh kalangan industri.

Misi ini mendorong agar dampak sosial dari industri-industri berskala besar dapat dikendalikan. Konflik industrial harus dideteksi, dimediasi, dan diselesaikan dengan cara yang baik dan sikap keberpihakan pada kepentingan masyarakat luas. Tingginya arus urbanisasi sebagai akibat dari industri berskala besar harus dikelola menjadi potensi positif guna kemajuan Kota Malang.

MENGEMBANGKAN SISTEM TRANSPORTASI TERPADU DAN INFRASTRUKTUR YANG NYAMAN UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS HIDUP MASYARAKAT.

(Visi: berbudaya, makmur, adil, terkemuka)

Kemajuan pembangunan kota ditambah dengan tingginya urbanisasi mengakibatkan problem transportasi di Kota Malang. Misi ini mendorong tersedianya sistem transportasi yang baik untuk menyelesaikan problematika transportasi tersebut, yang antara lain ditandai dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan yang memadai, berkurangnya kemacetan, kelayakan fasilitas transportasi publik, serta meningkatnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi aturan-aturan pemanfaatan fasilitas umum di bidang transportasi perkotaan.

d. Bentuk dan Arti Lambang Kota Malang

Lambang Kota Malang DPRDGR mengkukuhkan lambing Kotamadya Malang dengan Perda No. 4/1970. Bunyi semboyan pada lambang adalah "MALANG KUCECWARA". Berikut merupakan lambang Kota Malang :

Gambar 4.1 Logo Lambang Kota Malang

Sumber : malangkota.go.id

Motto "MALANG KUCECWARA" berarti menghancurkan yang bathil, menegakkan yang benar. Arti dari lambang Kota Malang adalah:

- Merah Putih, adalah lambang bendera nasional Indonesia.
- Kuning, berarti keluhuran dan kebesaran.
- Hijau adalah kesuburan.
- Biru muda berarti kesetiaan pada Tuhan , Bangsa dan Negara.

Arti dari lambang Kota Malang yaitu segilima berbentuk perisai bermakna semangat perjuangan kepahlawanan, kondisi geografis, pegunungan, serta semangat membangun untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur

berdasarkan Pancasila. Semboyan tersebut dipakai sejak hari peringatan 50 tahun berdirinya KOTAPRAJA MALANG 1964, sebelum itu yang digunakan adalah **"Malang Namaku, Maju Tujuanku",** yang merupakan terjemahan dari **"Malang Nominator, Sursum Moveor",** yang disahkan dengan *"Gouvernement besluit dd. 25 April 1938 N. 027"*. Semboyan itu diusulkan oleh Almarhum Prof.DR. R.Ng.Poernatjaraka, dan erat hubungannya dengan asal mula Kota Malang pada zaman Ken Arok.

e. Keadaan Geografis Kota Malang

Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut, merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak 112,06° – 112,07° Bujur Timur dan 7,06° – 8,02° Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang
2. Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
3. Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
4. Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang

Serta dikelilingi gunung-gunung :

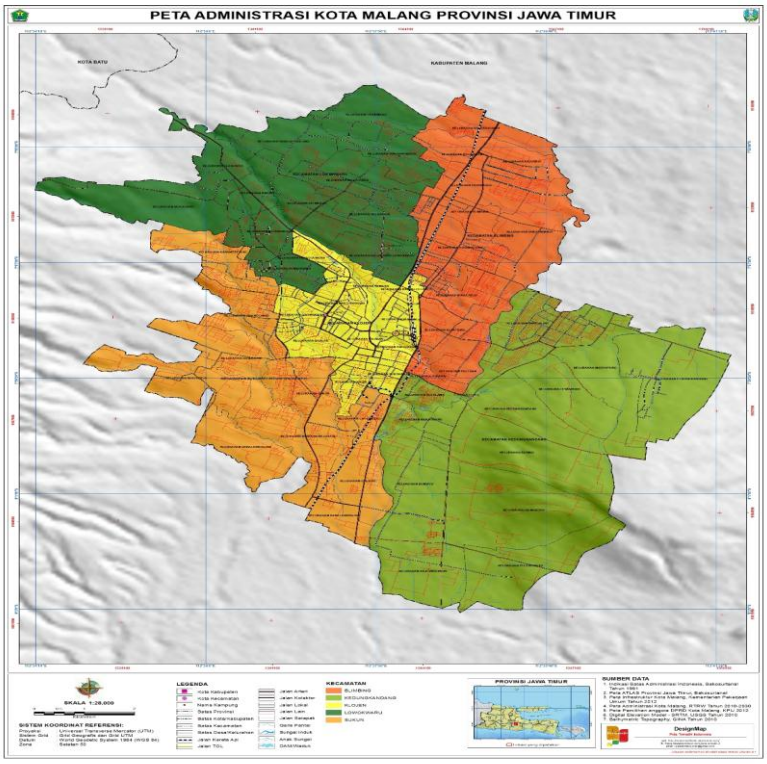
1. Gunung Arjuno di sebelah Utara

2. Gunung Semeru di sebelah Timur
3. Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat
4. Gunung Kelud di sebelah Selatan

Adapun sungai yang mengalir :

1. Sungai Brantas melalui Kecamatan Kedung Kandang, Blimbing, Klojen dan Lowokwaru.
2. Sungai Amprong melalui Kecamatan Kedung Kandang.
3. Sungai Bango melalui Kecamatan Kedung Kandang.

Berikut ini merupakan Peta Kota Malang:



Gambar 4.2 Peta Administrasi Kota Malang

Sumber : malangkota.bps.go.id

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

a. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas perhubungan merupakan dinas yang sebelumnya bernama Dinas Lalu Lintas dan Angkatan Jalan (DLLAJ) karena dengan Otonomi Daerah Tingkat II Kota Malang melalui Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2000 tanggal 23 November 2000 Tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai unsur pelaksana Pemerintah Daerah. Sedangkan Dinas Perhubungan Kota Malang adalah merupakan penggabungan antara Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) dengan Terminal yang sebenarnya merupakan bagian dari DLLAJ yang sempat berdiri sendiri.

Pembentukan organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang didasarkan atas Peraturan Daerah Kota Malang Nomor : 55 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Organisasi Dinas sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang. Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan instansi yang dibentuk oleh Pemerintah Kota Malang untuk menangani urusan/kewenangan Pemerintah Daerah di bidang perhubungan. Dengan dibentuknya Dinas Perhubungan Kota Malang, maka aspirasi masyarakat Kota Malang terhadap terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan ketersediaan sarana, prasarana, dan pelayanan jasa perhubungan akan dapat terakomodir dengan baik.

Untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat tersebut, maka Pemerintah Kota Malang membuat suatu struktur organisasi yang disusun berdasarkan sifat

pelayanan pemerintah sesuai dengan kewenangan di bidang perhubungan yang telah diserahkan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Propinsi kepada Pemerintah Kabupaten/Kota.

b. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Tugas pokok dan fungsi dari Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor : 55 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang yaitu sebagai berikut :

Tugas pokok dan fungsi dari Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor : 55 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang yaitu sebagai berikut :

1) Tugas pokok Dinas Perhubungan yaitu melaksanakan urusan rumah tangga daerah dibidang perhubungan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian dalam pelayanan perhubungan kepada masyarakat sesuai dengan kebijakan kepala daerah.
2) Fungsi Dinas Perhubungan untuk menyelenggarakan dan menunjang pelaksanaan tugas pokok mempunyai fungsi :
    a) Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
    b) Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
    c) Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;

d) Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
e) Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
f) Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
g) Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
h) Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
i) Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
j) Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
k) Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
l) Pemberian dan pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
m) Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
n) Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
o) Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
p) Pelaksanaan fasilitas pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
q) Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
r) Penyampaian data hasil pengembangan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui *web site* Pemerintah Daerah;
s) Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
t) Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;

u) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3) Kepala Dinas

Kepala Dinas merupakan unsur tertinggi dalam organisasi ini. Kepala Dinas mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, mengkoordinasikan dan melakukan pengawasan melekat terhadap unit-unit kerja di bawahnya serta melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

4) Sekertariat

Sekertariat mempunyai tugas melaksanakan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, urusan rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan Dinas.

5) Bidang Lalu Lintas

Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana lalu lintas, untuk melaksanakan tugas Bidang Lalu Lintas mempunyai fungsi :

a. Penyusunan rencana dan pelaksanaan penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa lalu lintas pada kawasan, ruas jalan, penyimpangan dan didalam Terminal;
b. Penyusunan dan pelaksanaan tataran transportasi lokal;
c. Penyusunan penetapan kelas jalan;

d. Penyusunan, pelaksanaan dan pengawasan *time table* pemberangkatan bis di terminal;
e. Pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian pengujian kendaraan bermotor secara berkala;
f. Pelaksanaan pembangunan dan perawatan fasilitas lalu lintas dan prasarana terminal orang, terminal barang dan pengujian kendaraan bermotor;
g. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;

6) Bidang Angkutan

Bidang Angkutan mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan, dan angkutan khusus serta kebandaraudaraan. Dan untuk melaksanakan tugas Bidang Angkutan mempunyai fungsi :

a. Penyusunan rencana teknis pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
b. Pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
c. Pelaksanaan penetapan lokasi terminal penumpang tipe C dan terminal barang;
d. Pengesahan rencana bangun terminal penumpang tipe C;

e. Pembinaan penyelenggaraan terminal angkutan orang dan angkutan barang;
f. Pelaksanaan teknis perijinan usaha angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta angkutan barang, hewan dan angkutan khusus;
g. Pengawasan dan penegndalian penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta angkutan barang, angkutan hewan dan angkutan khusus;
h. Penyusunan tariff angkutan kota dan angkutan taksi;
i. Pelaksanaan pengembangan jaringan trayek angkutan orang;
j. Pelaksanaan pendaftaran kendaraan tidak bermotor;
k. Penyusunan data *base* angkatan orang dalam trayek dan angkutan orang tidak dalam trayek;
l. Penyusunan jaringan lintas angkutan barang;
m. Pelaksanaan pembinaan terhadap penyediaan angkutan orang dan angkutan barang;
n. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
o. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsi.

7) Bidang Pengendalian dan Ketertiban

Bidang pengendalian dan Ketertiban mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan ketertiban di jalan, dan untuk melaksanakan tugas Bidang Pengendalian dan Ketertiban mempunyai fungsi :

a. Penyusunan rencana teknis pengendalian dan ketertiban lalu lintas di jalan dan terminal;
b. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan terminal;
c. Pelaksanaan analisa terhadap kecelakaan lalu lintas dan daerah rawan kecelakaan;
d. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pendidikan dan pelatihan sekolah mengemudi;
e. Pelaksanaan pengendalian, ketertiban lalu lintas dan angkutan di jalan dan terminal;
f. Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan di jalan dan terminal;
g. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian pendidikan dan pelatihan sekolah mengemudi;
h. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan tugas dan fungsi;
i. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

8) Bidang Perparkiran

Bidang Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran. Untuk melaksanakan tugas, Bidang Perparkiran mempunyai fungsi :

a) Penyusunan rencana teknis pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran;

b) Pelaksanaan kajian pengembangan, penataan dan pengelolaan perparkiran;
c) Pelaksanaan pemetaan lokasi parkir umum;
d) Penyiapan penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum;
e) Pengelolaan fasilitas parkir untuk umum;
f) Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir umum;
g) Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pengelolaan parkir;
h) Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan perparkiran;
i) Pelaksanaan pengendalian dan pembinaan terhadap pengelolaan parkir swasta;
j) Pelaksanaan penertiban pemungutan retribusi sesuai ketentuan perundangan yang berlaku;
k) Mengevaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
l) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang perparkiran sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

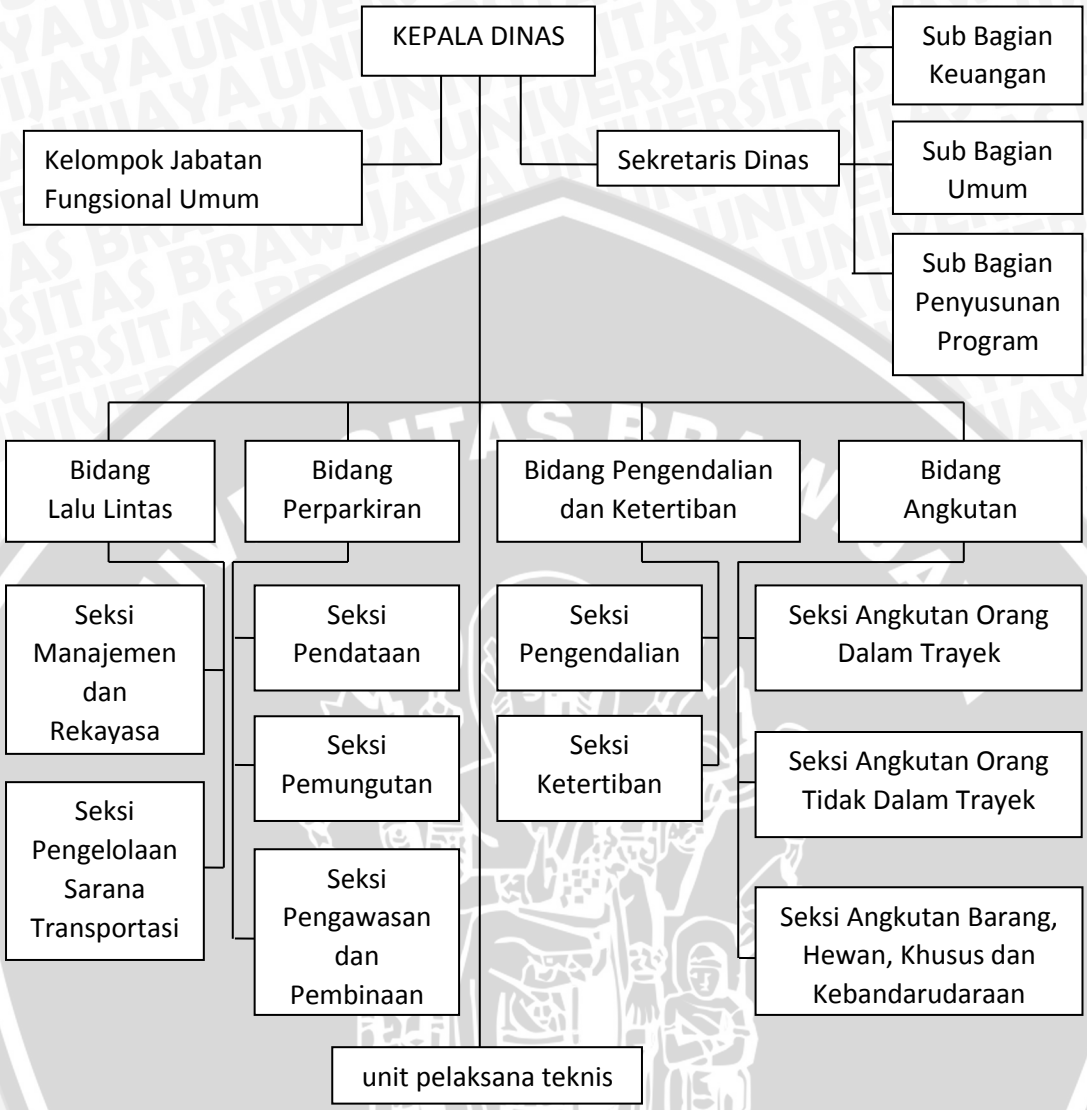
9) Unit Pelaksanaan Teknis (UPT)

Pengelolaan administrasi umum yang meliputi penyusunan program ketatausahaan, kepegawaian, perlengkapan/peralatan, keuangan, ketatalaksanaan dan pembinaan organisasi Dinas.

c. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Sesuai dengan struktur organisasi tersebut, maka urusan Dinas Perhubungan Kota Malang diserahkan kepada 1 (satu) bagian yang terdiri dari Sekretariat, dan 4 (empat) bidang yang terdiri dari Bidang Lalu Lintas, Perparkiran, Bidang Angkutan, dan Pengendalian dan Ketertiban. Pada masing-masing bagian dan bidang tersebut, akan dipimpin oleh seorang pejabat struktural yaitu seorang Kepala Bagian dan seorang Sekertaris Bidang. Untuk membantu pelaksanaan tugas pada masing-masing bidang, maka dibentuk pula seksi-seksi yang jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing bidang di Dinas Perhubungan Kota Malang ada yang berjumlah dua dan tiga seksi. Dalam memimpin pelaksanaan tugas pada masing-masing seksi, maka akan dipimpin oleh seorang kepala seksi/kepala sub bagian. Sesuai dengan kebutuhan teknis yang melekat pada Dinas Perhubungan Kota Malang, maka dibentuk pula Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) yang dipimpin oleh seorang Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas. UPTD yang dibentuk adalah UPTD Terminal dan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor.

Untuk pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang yang membutuhkan keterampilan dan keahlian tertentu serta atas dasar kebutuhan Dinas Perhubungan Kota Malang, maka dibentuk pula Kelompok Jabatan Fungsional. Kelompok Jabatan Fungsional yang saat ini dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah Kelompok Jabatan Fungsional Penguji Kendaraan Bermotor. Adapun susunan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.3 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Sumber : Rencana Strategi Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2016

B. Penyajian Data Fokus Penelitian

1. Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang

a. Peran Stabilator : Adanya Persyaratan Parkir *On Street*

Dalam pengelolaan perparkiran di Kota Malang, yang dikenal sebagai kota pendidikan dan pariwisata menimbulkan berbagai dampak positif dan negatif. Permasalahan yang lain muncul adalah kurangnya tempat/lahan parkir dan tidak sebanding dengan kendaraan yang datang ke Kota Malang. Maka dari itu Pemerintah Kota Malang melakukan penegakkan dalam menjaga ketertiban, keamanan dan kesejahteraan dalam bidang parkir terutama parkir *On Street* yang sangat diperlukan adanya sebuah peran stabilator dalam pengelolaannya. Yaitu dengan adanya prasyarat dalam perijinan dalam pembentukan tempat parkir *On Street* maupun juru parkir terkait yang diperuntukkan bagi masyarakat, dalam hal ini merupakan suatu peran pemerintah sebagai stabilator untuk dapat mewujudkan pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang. Prasyarat ini dibuat oleh bidang perparkiran dinas perhubungan yang disesuaikan dengan keadaan yang dibutuhkan dilapangan dan berpedoman pada peraturan daerah yaitu Peraturan Daerah Kota Malang nomor 01 tahun 2002 tentang penyelenggaraan perparkiran di Kota Malang. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak MSA sebagai Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan :

> “ di Kota Malang sudah ada Peraturan Daerah tentang prasyarat pengelolaan perparkiran. Jadi setiap pengelolaan perparkiran maupun juru parkir wajib untuk memenuhi prasyarat yang ada.“(wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Sesuai dengan ungkapan Bapak MSA, dalam hal ini memang sudah ada Peraturan Daerah untuk prasyarat dalam pengelolaan parkir. Hal ini terbukti dengan adanya persyaratan yang diberikan oleh dinas perhubungan untuk pengelolaan parkir sebagai berikut :

Tabel 4.1 Persyaratan Pengelolaan Parkir Dishub Kota Malang

PERSYARATAN PENGELOLAAN PARKIR DISHUB KOTA MALANG			
1	Surat Permohonan Kepada Ka. Dishub Malang	:	*
2	Surat Pernyataan Tidak Keberatan Pemilik Usaha/Pemilik tempat usaha(bermaterai/stempel)	:	*
3	Surat Pernyataan Kesanggupan mentaati kewajiban sebagai Koordinator petugas parkir	:	*
4	Foto Copy Identitas Diri yang masih berlaku KTP dan KK 2 lb	:	*
5	Pas Foto 4 x 6 sebanyak 4 lb	:	*
6	No. Telepon/HP yang mudah dihubungi	:	*

Sumber : Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Malang Tahun 2016

Lalu sesuai dengan ungkapan bapak HD, adapun persyaratan penunjukan petugas parkir yang diberikan dinas perhubungan sebagai berikut :

Tabel 4.2 Persyaratan Permohonan Surat Penunjukan Petugas Parkir

PERSYARATAN PERMOHONAN SURAT PENUNJUKAN PETUGAS PARKIR			
1	Fotocopy identitas diri yang masih berlaku KTP dan KK 2 lb	:	*
2	Pas foto 4 x 6 sebanyak 3 lb	:	*
3	Surat Pernyataan Kesanggupan mentaati kewajiban sebagai Koordinator petugas parkir	:	*
4	Denah lokasi lahan parker	:	*
5	Surat Pernyataan dari Pemilik usaha bermaterai	:	*

Sumber : Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Malang Tahun 2016

Hal ini serupa dengan apa dikatakan oleh Bapak HD, selaku Kasi Pendataan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa:

> " persyaratan ini dijadikan sebagai pendataan terhadap pengelolaan maupun juru parkir yang memiliki KTA (kartu tanda anggota) memang legal terdata di dishub. Dalam hal ini dishub memiliki peran menjaga keamanan, kenyamanan maupun kestabilan perparkiran yang ada di kota malang. Terlebih dalam parkir *on street* sangat rentan menjadi masalah seperti macet dan kecelakaan". (wawancara pada tanggal 15 agustus 2016 pukul 11.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dalam penjelasan diatas bahwa dalam hal ini pengelolaan maupun juru parkir sudah memiliki KTA merupakan upaya dalam pendataan melalui persyaratan perijinan yang sangat baik karena memang dalam hal ini pengelolaan parkir masih ditemui pengelolaan yang ilegal. Lalu dalam penetapan dari persyaratan yang ada menjadi pertimbangan karena dampak adanya parkir *On Street* bisa membuat kemacetan bahkan kecelakaan, karena pola parkir ini menggunakan sebagian badan jalan yang ada. Seperti yang

diungkapkan oleh Bapak TN, selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran mengatakan bahwa :

> " iya sebenarnya jelas persyaratan yang ada ini untuk pendataan agar dalam pengawasan dilapangan dapat dikonfirmasi mana yang legal maupun yang ilegal. Namun bisa jadi ilegal karena kurang mengerti bagaimana cara dan proses dalam memenuhi persyaratan yang ada, maka dari itu ada pengawasan dan pembinaan didalam pelaksanaannya ". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari apa yang tertera diatas ini merupakan hal yang baik bagi Pemerintah Daerah. Karena pada dasarnya dalam pengelolaan parkir yang terdapat di Kota Malang tidak hanya peran pemerintah saja, akan tetapi dalam hal ini pemilik usaha dan tempat usaha maupun juru parkir juga ikut serta terhadap keamanan maupun kenyamanan pengelolaan parkir di Kota Malang. Terbukti bahwa dengan adanya persyaratan yang diberikan dishub mampu menghadirkan kestabilan dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang dalam memberikan keamanan maupun kenyamanan bagi masyarakat.

b. Peran Inovator : Dibuatnya Pelaporan *Online*

Peran pemerintah dalam perencanaan hingga pelaksanaan sangatlah vital, sehingga pengelolaan yang matang adalah hal utama yang harus diperhatikan. Maka dari itu sesuai dengan Undang-undang Nomor 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah dapat dilihat sejauh mana pemerintah dapat memecahkan masalah dan memberikan solusi yaitu dengan adanya inovasi-inovasi. Dalam hal ini dinas perhubungan memiliki peran yang besar sebagai perwakilan dari pemerintah dan juga sebagai pelaksana kebijakan dengan memberikan inovasi yang tidak bertentangan dengan ketentuan yang ada. Dengan demikian salah

satu langkah dinas perhubungan yaitu membuat inovasi pelaporan *online* yang diharapkan dapat menjadi solusi sebagai bentuk kemudahan masyarakat dalam memberikan pelaporan maupun saran dalam bidang perparkiran, terutama yang berkaitan dengan permasalahan parkir *on street*. Seperti yang dikatakan oleh Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran mengatakan bahwa :

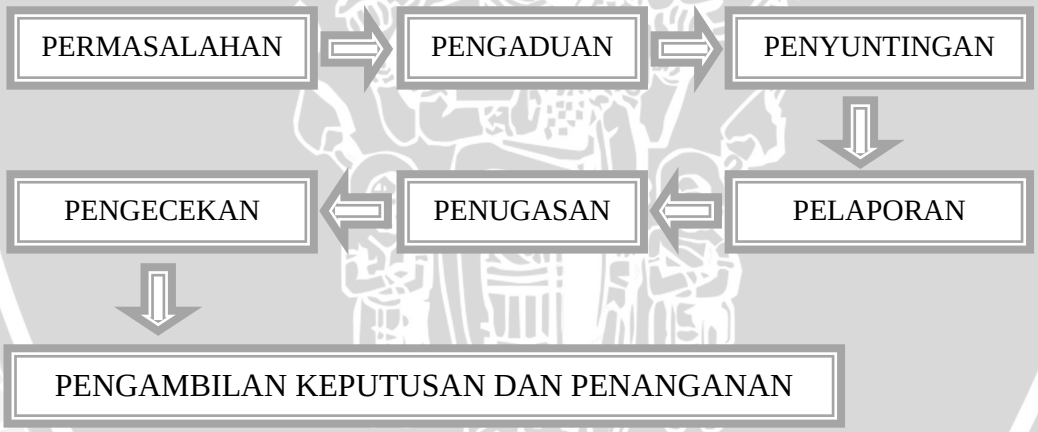
> " ya memang perlu banyak inovasi yang harus dilakukan oleh pemerintah untuk menjalankan perannya. Dalam hal ini memang salah satu fungsi kita berikan inovasi dengan adanya pelaporan *online* yang berfungsi sebagai wadah agar dapat mendengarkan secara langsung keluhan maupun saran dari masyarakat guna menjadi masukan dan bahan intropeksi. (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari apa yang ungkapkan oleh Bapak MSA memang dalam memenuhi kewajibannya memberikan pelayanan yang optimal, dinas perhubungan sebagai pemerintah sangatlah perlu memberikan inovasi-inovasi yang diperuntukkan dalam rangka menjalankan fungsi pemerintahan yang baik (*good government*). Dapat dilihat pula dengan adanya inovasi diharapkan dapat menjadi solusi dari permasalahan yang ada, sehingga pemerintahpun dapat menjalankan tugas dengan komunikasi 2 arah baik pemerintah ke masyarakat (*top down*) maupun masyarakat ke pemerintah (*bottom up*).

Dalam pengelolaan pelaporan *online*, dinas perhubungan Kota Malang memiliki 1 orang *programmer* sebagai pelaksana langsung dengan aplikasi tersebut. Tugas *programmer* yaitu mengelola aplikasi dengan menjadi server yang menghubungkan antara pengaduan dengan bidang terkait. seperti ungkapkan Bapak S, selaku Staff Penyusunan dan Pemrograman mengatakan bahwa :

> “ pelaporan *online* ini dikelola oleh 1 *programmer* yang bertugas sebagai penghubung atas apapun pengaduan yang ada. Namun tidak begitu saja dapat dilakukan semua hal oleh *programmer*, jelas ada alur dalam pengelolaannya karena perlu dilakukan dengan struktural dan fungsional sesuai dengan tugas masing-masing. Maka dari itu perlu adanya hubungan koordinasi yang baik mengikuti alur yang ada. (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Sesuai dengan keterangan dari Bapak S maka dalam pengelolaan pelaporan *online* tidak serta merta hanya sebatas mengenai penyelesaian masalah dalam pengaduan, namun perlu dilaksanakan dengan struktural, fungsional dengan koordinasi yang baik agar dapat diselesaikan dengan cepat dan tegas. Berikut alur dalam pengelolaan pelaporan *online* :



Gambar 4.4 Alur Pengelolaan Pelaporan *Online*

Sumber : Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Malang Tahun 2016

Berikut penjabaran dari gambar alur diatas :

1. Permasalahan

Berawal dari adanya permasalahan atau sesuatu yang ganjal yang dirasakan oleh masyarakat dalam persoalan perparkiran yang dapat membuat ketidaknyamanan bagi masyarakat.

2. Pengaduan

   Masyarakat melakukan pengaduan dengan mengakses aplikasi pelaporan *online* dengan memberikan kritik maupun saran yang dirasa perlu dilakukan ataupun menjadi bahan pertimbangan.

3. Penyuntingan

   Setelah pengaduan masuk, *programmer* mulai melakukan penyuntingan antara mana yang menjadi saran dan mana pelaporan yang harus ditindak langsung.

4. Pelaporan

   Data yang telah disunting lalu dilaporkan kepada sekertaris ataupun kepala dinas sebagai kepala agar dapat menentukan apakah harus disegerakan ataupun dalam penerimaan saran yang ada.

5. Penugasan

   Penugasan diberikan dari kepala dinas kepada bidang terkait.

6. Pengecekan

   Bidang terkait melakukan pengecekan lapangan sebagai *crosscheck* apakah benar adanya pengaduan tersebut atau hanya pengaduan fiktif.

7. Pengambilan keputusan dan Penanganan

Setelah diketahui permasalahan yang ada maka dapat diselesaikan ditempat sebagai pengambilan keputusan dalam penanganan masalah yang terjadi, bila memang tidak dapat diselesaikan ditempat maka pengambilan keputusan dilakukan bersama dengan bidang terkait juga dengan kepala dinas.

c. Peran Modernisator : Penggunaan Teknologi Informasi

Dalam reformasi birokrasi yang dilatarbelakangi tuntutan terhadap terbentuknya sistem kepemerintahan yang bersih, transparan, dan mampu menjawab tuntutan perubahan secara lebih efektif, melahirkan inspirasi penyediaan data informasi dan media komunikasi yang transparan melalui *Electronic Government* (*E-Government/E-GOV*). *E-Goverment* adalah penggunaan teknologi informasi oleh pemerintah untuk memberikan informasi dan pelayanan bagi warganya, urusan bisnis, serta hal-hal lain yang berkenaan dengan pemerintahan. *E-government* intinya adalah proses pemanfaatan teknologi informasi sebagai alat untuk membantu menjalankan sistem pemerintahan secara lebih efisien. Karena itu, ada dua hal utama dalam pengertian *E-Government* di atas, yang pertama adalah penggunaan teknologi informasi (salah satunya adalah internet) sebagai alat bantu, dan yang kedua adalah tujuan pemanfaatannya, sehingga pemerintahan dapat berjalan lebih efisien. Ketersediaan informasi yang transparan dan setiap saat dapat diakses oleh masyarakat, telah mendapat tanggapan positif dari pemerintah, terbukti dengan telah dikeluarkannya Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 3

tahun 2003 tentang kebijakan dan strategi nasional pengembangan *E-Government* Indonesia. Seperti apa yang dikatakan oleh Bapak MSA, sebagai Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan :

> " kalau untuk *electronic government* memang harus diadakan, karna landasan pada inpres nomor 3 tahun 2003 sudah jelas dalam rangka menyediakan ketersediaan informasi publik dan transparansi. Melalui *web site* www.dishubmalangkota.go.id juga media sosial facebook sebagai bukti nyata kami mendukung hal tersebut". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari apa yang diungkapkan oleh Bapak MSA diatas bahwa memang penggunaan media elektronik adalah salah satu hal yang diupayakan oleh pemerintah dalam memberikan pelayanan yang prima terhadap masyarakat dan kinerja aparatur pemerintah. Apalagi dalam hal ini pemerintah Kota Malang sudah menerapkan *E-Goverment* sebagai perwujudan adanya keterbukaan informasi publik dan transparansi di dalamnya. Ini merupakan salah satu tindakan dari pemerintah pusat untuk meningkatkan masyarakat dalam era modernisasi dengan meningkatkan angka melek terhadap teknologi. Hal ini diperuntukkan adanya masyarakat yang berkembang sebagai elemen penting untuk memantau kinerja pemerintah yang ada. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak S Staff Penyusunan dan Pemrograman yang menyebutkan bahwa :

> " ya memang itu juga merupakan upaya dari pemerintah untuk memberikan pelayanan prima kepada masyarakat yang ditujukan terhadap informasi maupun transparansi. Ya tentunya kita sangat berharap *web site* dan media sosial dapat memberikan informasi terkait dengan maksimal, serta dapat di gunakan dengan baik sesuai dengan fungsinya. Karena kan disini niatnya pemerintah memberikan keterbukaan informasi dan transparansi. Masyarakatpun dapat menjadi unsur kuat sebagai *controlling* terhadap pemerintah". (wawancara

pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Berdasarkan keterangan yang diungkapkan oleh Bapak S diatas, bahwa pemerintah memberikan akses yang luas kepada masyarakat sebagai penerima layanan yang diberikan oleh pemerintah, dengan adanya penggunaan teknologi informasi di ranah pemerintah. Akses dalam ketersediaan informasi dan transparansi pemerintah terhadap *controlling* masyarakat inipun diharap dapat meningkatkan kinerja pemerintah dan kepercayaan masyarakat dengan memberikan wadah menggunakan teknologi yang semakin berkembang.

d. Peran Pelopor : Adanya Sosialisasi, Pembinaan dan Pengawasan

Sebagaimana pemerintah dalam melakukan segala kebijakan yang ada baik terstruktur berdasarkan Undang-undang yang berwujud instruksi lisan maupun tulisan yang dilakukan dapat berjalan dengan baik ataupun tidak. Salah satu unsur keberhasilan pemerintah menjalankan kewajiban masing-masing yang berlandaskan Undang-undang, Renstra maupun Proker seperti RPJMD dapat dilihat dengan adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan. Seperti yang tertuang pada Undang-undang nomor 3 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah dapat dilihat bahwasannya setiap badan maupun dinas memiliki tugas dalam hal sosialisasi, pembinaan dan pengawasan. Hal ini bisa dikatakan sebagai unsur yang wajib bagi pemerintah sebagai pelaku pemerintahan suatu Negara sampai daerah, agar ada pengelolaan yang baik dan bertujuan kepada terciptanya pemerintahan yang baik. Hal ini seperti yang

diungkapkan oleh Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa :

> " di lingkup terkecilpun dalam pemerintahan harus ada unsur sosialisasi, pembinaan dan pengawasan. Di dalam pemerintahan maupun di luar. Ya dapat dibilang unsur tersebut sebagai peran yang sangat penting". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari wawancara diatas maka keberadaan sosialisasi, pembinaan dan pengawasan bertujuan menciptakan keseimbangan yang dilakukan dan diberikan pemerintah agar dapat menjadi panutan dan memaksimalkan fungsi pemerintah itu sendiri sebagaimana yang menjalankan pemerintahan yang baik. Dengan adanya sosialisasi dimaksud sebagai pengenalan terhadap hal-hal yang akan dijalankan agar dapat dilihat tingkat awal sebagai pandangan kedepan sekiranya dapat berjalan ataupun tidak. Seperti apa yang diungkapkan oleh Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran yang mengatakan :

> " jelas kan sosialisasi, pembinaan dan pengawasan pasti kita lakukan seperti kemarin adanya kenaikan tarif parkir, pengenalan atribut dan juru parkir yang ada dilapangan, rambu dan marka jalan juga kita lakukan agar masyarakat mengerti dan tau ada apa dan musti melakukan apa. Contohnya kalo ada yang parkir sembarangan kita beri tau rambu dan markanya, kalo juru parkir tidak berseragam dan ngasih karcis ya jangan bayar terus laporin ke kita, aplikasi kita juga udah mendukung buat saran, pengaduan, info, kegiatan kok". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal ini juga didukung oleh hasil wawancara dari Bapak TJS sebagai Staff Bidang Lalu Lintas yang mengatakan sebagai berikut :

> " betul sekali kita berikan sosialisasi, pembinaan dan pengawasan mas, Cuma sifatnya memang sesuai kebutuhan. Bahkan sosialisasi kan juga dibantu dari skpd terkait kayak kemarin pemilihan pelajar

> pelopor lalu lintas itu kita dengan dinas pendidikan dan kepolisian bersama memberikan sosialisasi kepada pelajar dan pelajar tersebut bisa dibilang juga sebagai duta yang menjadi *trigger* memberikan sosialisasi. Kalau pembinaan biasanya kita lakukan kepada juru parkir , masyarakat maupun pihak swasta yang melanggar dari ketetapan yang ada karena adanya ketidaktahuan. Maka dari itu pengawasan itu kita lakukan untuk monitoring yang dilakukan, masyarakat juga bisa dibilang sebagai pengawas loh mas. Oh iya media masa cetak sama elektronik juga sangat membantu kami memberikan sosialisasi, pembinaan dan pengawasan tentunya.". (wawancara pada tanggal 13 september 2016 pukul 08.30 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hal tersebut memang dalam hal ini menjelaskan bahwa ketiga unsur diatas dilakukan bersama-sama dari berbagai elemen, namun menurut pendapat Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " memang benar dalam hal tersebut dilakukan bersama, namun dari dishub sendiri kami memiliki bidang terkait yaitu bidang pengawasan dan pembinaan. Ya tetap kami mempunyai tugas yaitu mengkonsep dan melakukan kegiatan terkait pengawasan, pembinaan sekaligus sosialisasi dari pihak pemerintah.". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang)''.

Dari apa hasil wawancara yang dikatakan oleh Bapak MSA, Bapak TJS dan Bapak TN bahwa menuturkan bahwa unsur adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan merupakan unsur penting dan dilakukan bersama-sama berbagai pihak, namun dinas perhubungan sebagai pemerintah memiliki peran sebagai pelopor dan berusaha terus lebih baik dalam menjalankan perannya .

e. Peran Pelaksana Sendiri : Penetapan Marka dan Rambu Parkir

Sebagaimana pemerintah memiliki peran yang tidak dapat dilimpahkan atau di alihkan kepada swasta dikarenakan dalam pengelolaannya dirasa

penting dilakukan sendiri oleh pihak pemerintah sendiri. Dalam hal ini peran yang dilakukan dinas perhubungan mempunyai salah satu peran dalam menjaga keamanan dan ketertiban di ranah perparkiran. Terutama dalam keamanan dan ketertiban pengelolaan perparkiran *on street*, karena perparkiran identik dengan adanya sarana dan prasana dalam pengelolaannya. Seperti yang diutarakan oleh Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran bahwa :

> " jadi apa ya yang dilakukan kita sendiri, sebenarnya banyak hal dibantu oleh pihak selain pemerintah mas. Namun kalau di bagian parkir badan jalan bisa dibilang dalam penetapan marka dan rambu sebagai alat yang diperuntukkan menjaga keamanan dan ketertiban mungkin yang kita lakukan sendiri. Jelas kan mas dalam PERMEN juga untuk wilayah Kota Malang sendiri kan dishub yang diberi wewenang oleh atas. Fungsinya juga menjaga keamanan dan ketertiban, namun tidak bisa dialihkan pihak lain karena jika penetapannya salah untuk rambu dan marka parkir badan jalan bisa menimbulkan kemacetan salah satu masalahnya, tidak bisa sembarangan mas". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Sesuai yang diungkapan oleh Bapak MSA dari berbagai keperluan dan kebutuhan yang dibutuhkan salah satu alat yang digunakan untuk mengatur dan menjalankan keamanan dan ketertiban tersebut ialah rambu dan marka parkir. Pada awalnya memang peraturan tentang rambu dan marka telah diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tentang Rambu Lalu Lintas. Namun dalam peraturan tersebut disebutkan didalamnya bahwasannya untuk kebijakan setiap daerah dikembalikan pada daerah untuk mengatur berdasarkan Peraturan Menteri tersebut.

Disini dinas perhubungan yang diberi wewenang harus memiliki perhitungan yang matang dalam penetapan marka dan rambu parkir yang ada dalam memfasilitasi masyarakat dalam mempermudah juga memberi ketertiban dan keamanan. Dalam pengelolaan parkir *on street* ini sangat didukung dengan ketepatan dalam penempatan alat parkir berupa marka dan rambu sebagai penunjang dan juga fasilitas untuk masyarakat dalam menggunakan lahan parkir yang ada. Sehingga ada ketetapan yang jelas dimana saja tempat yang diperbolehkan ataupun tidak. Namun dalam penetapannya menurut Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran sebagai berikut yang mengatakan :

> " persoalan penetapan memang kita yang harus lakukan mas, Cuma kan gimana kita juga musti pikir dengan matang supaya penetapan dimana rambu dan marka itu diharapkan benar dan tidak menimbulkan polemik nantinya. Semisal kita tetapkan di zona rawan macet itu kan bisa membuat kemacetan semakin parah. Belum lagi kalau ternyata tempat tersebut jalan utama seperti daerah arjosari dimana sebagai jalan utama penghubung kota, kan tidak bisa. Maka dari itu butuh waktu juga buat penempatan rambu dan marka. ". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal ini juga didukung oleh hasil wawancara dari Bapak TJS selaku Staff Bidang Lalu Lintas yang mengatakan:

> " benar mas untuk penetapan marka dan rambu untuk parkir terlebih parkir *on street* butuh waktu, apalagi parkir *on street* yang menggunakan badan jalan itu penuh resiko. Cuma kalau untuk penempatan rambu dan marka parkir *on street* kita sifatnya kondisional mas, ya walau memang harus dipikir dengan matang untuk penempatannya. Jadi belum kita data memang ada berapa rambu dan marka parkir untuk *on street*". (wawancara pada tanggal 13 september 2016 pukul 08.30 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hasil wawancara diatas dengan Bapak TN dan Bapak TJS, bahwa dalam hal ini memang berbagai upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang dalam menjaga keamanan dan ketertiban parkir *on stree*t dimaksimalkan. Karena penuh resiko maka perlu dipastikan dengan matang, namun dalam penetepan rambu dan marka parkir *on street* bersifat kondisional.

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Peran Pemerintah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang.

a. Faktor Pendukung

1. Sumber Daya Manusia

Untuk dapat menjalankan pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang, sumber daya manusia merupakan pendorong untuk dapat mewujudkan hal tersebut. Sumber daya manusia merupakan faktor pendukung dinas perhubungan sebagai peran pemerintah, karena di pemerintah daerah kota malang sumber daya manusia sendiri tersedia. Dalam hal ini unsur sumberdaya dalam pengelolaan parkir *on street* mulai dinas perhubungan yang menangani terkait perparkiran, dan ketersediaan juru parkir. Sejalan dengan yang diungkapkan oleh bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran bahwa :

> " ya kalau dalam pengelolaan perparkiran pasti SDM salah satu faktor pendukung kita, selain SDM di dinas tapi juga SDM juga ada koordinator dan juru parkir". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari keterangan bapak MSA diatas bahwa ketika berbicara dengan urusan SDM perparkiran sangat terkait dengan tersedianya tenaga juru parkir sebagai pendukung di lapangan yang berurusan langsung dengan kegiatan tersebut dengan maksimal. Maka dari itu bisa dikatakan peran juru parkir sungguh diperlukan dalam pendukung pengelolaan parkir. Hal tersebut juga di jelasan oleh Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " ya disinipun tugas kita untuk mengawasi kurang lebih 2000 juru parkir se Kota Malang. Ada 7 pengawas termaksud saya yang berkewajiban mengawasi mas. Ya memang ketersediaan juru parkir sangat membantu kita dalam melaksanakan kegiatan di lapangan.". (wawancara pada tanggal 29 Agustus 2016 Pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal tersebut juga di dukung oleh hasil wawancara dari Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " untuk melaksanakan penelolaan perparkiran memang salah satu faktor pendukung kita yaitu SDM. Karena dalam pengelolaannya terlebih dalam parkir on street di bagian pemungutan itu kita memiliki 10 koordinator yang membantu pemungutan kepada juru parkir dari 5 rayon yang ada di kota malang. jadi penarikan dilakukan oleh koordinator pada siang dan malam hari dan nanti kita ambil langsung dari koordinator tanpa perlu menarik dari tiap titik atau juru parkir. Maka dari itu jika kita kekurangan juru parkir dan koordinator maka pengelolaan parkir tidak bisa berjalan dengan maksimal". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hasil wawancara dengan bapak TN dan Bapak HIS di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor pendukung internal dari peran pemerintah daerah meliputi SDM di dinas maupun dilapangan. Yang dimaksud ketersediaan SDM adalah petugas dinas maupun ketersediaan koordinator dan juru parkir yang sangat berpengaruh ketersediaannya dalam pelaksanaan perparkiran yang ada.

2. Landasan Hukum

Dalam hal yang berkaitan dengan pengelolaan parkir *On Street* yang dilakukan mempunyai dasar sebagai landasan melaksanakan kebijakan yang ada. Landasan hukum menjadi faktor pendukung dalam terlaksananya pengelolaan pereparkiran yang ada. Sebagaimana penetapan landasan hukum menjadi faktor pendukung sesuai dengan wawancara Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran bahwa:

> " Dalam menjalankan pengelolaan parkir juga memiliki faktor pendukung dalam mewujudkan peran pengelolaan parkir *on street* yang utama adalah adanya landasan/payung hukum sebagai bukti nyata bahwa pemerintah memiliki hak dan kewajiban yang jelas adanya dalam melaksanakan pengelolaannya. Jadi hal ini merupakan faktor pendukung yang membuat pemerintah mempunyai pedoman yang kuat agar tercipta pengelolaan parkir yang baik, jika tidak ada landasan hukum bagaimana kita melaksanakan kewajiban sebagai pemerintah mas". (wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Sejalan dengan tersebut juga didukung oleh pernyataan Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa:

> "ya mas tanpa ada payung hukum sebagai landasan kita bisa apa? Karena dalam melakukan dan melaksanakan kewajiban kita berpegang teguh pada peraturan yang ada, undang-undang, peraturan daerah ataupun peraturan walikota ya itu jelas sebagai alasan kita melakukan kewajiban yang ada. Karena dengan adanya landasan hukum kita punya alasan yang jelas dan pasti setiap melakukan hal yang berkaitan dengan pengelolaan parkir yang ada seperti perda 3 tahun 2015 tentang retribusi parkir naik ya kita naikkan dong mas retribusi sesuai peraturan yang ada.". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Berdasakan wawancara diatas, landasan hukum merupakan pedoman pemerintah yang menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang. Sehingga pemerintah tidak sembarangan dalam bertindak semaunya yang tidak sesuai dengan ketetapan berdasarkan hal tersebut.

3. Prasarana

Pengelolaan perparkiran sangat berkaitan dengan adanya fasilitas, dimana dalam pengelolaannya untuk parkir *on street* mempunyai faktor pendukung yaitu tersedianya prasarana. Dalam hal ini prasana dalam pengelolaan *parkir on street* adalah tempat/lahan parkir. Untuk mengetahui hal tersebut dilakukan wawancara dengan Bapak MSA selaku Kepala Bidang perparkiran, mengatakan bahwa:

> "Faktor pendukung dalam mewujudkan peran pengelolaan parkir *on street* ya salah satunya adalah ketersediaan prasarana yang memang termasuk fasilitas yang harus ada. Dalam hal ini tentu kita tetap harus mempunyai prasarana agar dalam pemenuhan PAD dari retribusi parkir bisa tercapai. Selain kita menyediakan parkir badan jalan, kita juga harus mengadakan prasarana tersebut agar berjalan sesuai rencana. Maka dari itu pihak pemberi lahan parkir, pembangunan gedung parkir harus diciptakan sesuai target dan kebutuhan. Jadi hal ini merupakan faktor pendukung yang apabila kurang adanya maka tidak bisa maksimal, kalau tidak ada prasarana ya tidak bisa melakukan kegiatan perparkiran". (wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hasil wawancara tersebut juga di dukung oleh pernyataan Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa:

> "ya mas tanpa ada prasarana seperti lahan parkir ruko, tempat makan, mall dll kita tidak bisa apa-apa sama sekali dong. Otomatis dengan adanya prasarana sangat menunjang keberhasilan dalam pengelolaan parkir mas. Kalau ibarat kantor kan prasarananya itu ruangan tempat bekerja, nah kalo parkir ya lahan parkir dong mas yang berupa tanah lapang, jalan ataupun gedung yang diperuntukkan sebagai tempat parkir.". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Bedasarkan wawancara diatas, prasarana yang ada merupakan satu faktor pendukung dari peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir on street. Adanya prasarana tidak bisa hanya memakai lahan pemerintah saja, namun

disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan. Akan tetapi pihak swasta yang ada di kota malang juga ikut dalam membantu memenuhi ketersediaan lahan yang ada.

b. Faktor Penghambat

1. Sarana

Untuk dapat mewujudkan pengelolaan parkir , sarana merupakan faktor pendorong untuk dapat mewujudkan pengelolaan parkir yang baik. Namun, mencakup pengelolaan parkir di Pemerintah Daerah Kota Malang sarana sendiri masih kurang untuk mengetahui secara luas bagaimana pemenuhan dan pemberian sarana terhadap pengelolaan parkir. Hal tersebut sesuai dengan penjelasan Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " ya kalau faktor penghambat internal dalam hal ini mungkin ya sarana kan penting sebagai akses kita buat keliling kota malang. katakan saja seperti di bidang pengawasan dan pembinaan ada 7 orang, lalu belum bidang pemungutan dan bidang lain terkait parkir. ya sekiranya dalam pengelilaan parkir ini sarana merupakan faktor penghambat internal mas.". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal tersebut juga di dukung oleh hasil wawancara dari Bapak HIS selaku Kasi Pemungutan Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " untuk memahami faktor penghambat atau permasalah efisiensi waktu itu membutuhkan sarana yang cukup mas. Sarana separti apa? Ya sarana dalam pengelolaan parkir ya kendaraaan mas, karena lokasi kita 1 kota loh gak kecil. Lagi pula kalau sarana kurang terkait dengan pemenuhan atau kepentingan terbaik parkir itu membutuhkan fasilitas yang sesuai standar. Itu kan membantu dalam kegiatan perparkiran secara berkelanjutan mas". (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 08.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hasil wawancara dengan Bapak TN dan Bapak HIS di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor penghambat internal dari peran pemerintah daerah dalam hal ini adalah sarana yang kurang karena hal tersebut terkait langsung dalam kepentingan pemenuhan terhadap pengelolaan parkir. Keterbatasan dalam memahami kebutuhan sarana sesuai dengan permasalahan parkir juga merupakan suatu hambatan karena belum ada tindakan dalam mengatasi hal tersebut.

2. Kurangnya Partisipatif Masyarakat

Kurangnya partisipatif Masyarakat setempat dalam pengertian dan pemahaman terhadap pengelolaan parkir merupakan satu faktor penghambat eksternal dari peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street*. Belum adanya kesadaran masyarakat bahwa pemanfaatan parkir yang dimana harus memberikan ketertiban, keamanan dan kenyamanan merupakan hal yang belum terjadi di Kota Malang. Hal ini dikemukakan oleh Bapak MSA Selaku Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> " pemahaman tentang pemanfaatan parkir belum banyak dipahami oleh masyarakat secara luas, jadi barang kali rasa acuh tak acuh, cuek, tidak mau tahu ngapain parkir disana jauh mending disini, kendaraan saya sendiri ini. Kan sebetulnya penempatan parkir idealnya untuk ketertiban, kemanan dan kenyamanan yang ada. Kita seolah-olah ikut dalam menjaga hal tersebut di daerahnya sendiri loh, mematuhi, menghargai sesuai tempat yang sudah disediakan. Nah ini pola pikir itu yang salah seperti bukan urusanku, sampean repot ae montorku dewe kok. itu pemikiran kebanyakan orang yang suka memarkirkan kendaraannya sembarangan". (wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal tersebut juga didukung oleh pendapat dari Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa:

> “ Pemikiran orang tentang melakukan parkir pada tempat yang sudah disediakan yang ada di Kota Malang ini bisa kita katakan masih fluktuatif yang artinya bisa berubah-ubah. dalam hal ini kita mengambil contoh masyarakat Kota Malang ada yang memang ada yang bener-bener memperhatikan kepentingan parkir pada tempatnya, tapi juga banyak yang merasa tidak tanggap dengan memarkir sembarangan disekitar dia mau melakukan aktivitas namun tidak memikirkan apa menggangu jalan atau tidak. Ini kan sebenarnya tidak boleh ya mas, apalagi disini kan Kota Malang ingin memberikan pelayanan maksimal pada sektor parkir. sedangkan jika masyarakat tidak parkir di tempat yang ditentukan gimana kita melayani masyarakat, gimanapun kondisinya dalam menjaga ketertiban, keamanan dan kenyamanan merupakan tanggung jawab bersama dan tentunya saling memiliki”. (wawancara pada tanggal 29 agustus 2016 pukul 09.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa dalam hal ini partisipatif masyarakat setempat di kota malang masih kurang atau bisa dikatakan belum maksimal untuk menjaga ketertiban, keamanan dan ketertiban terhadap memarkirkan kendaraannya. Hal ini dikarenakan masih banyak masyarakat yang mempunyai berfikiran tidak mau tahu, cuek dan acuh terhadap dimana memarkirkan kendaraan karena kendaraan tersebut merupakan kendaraannya sendiri.

3. Kelompok Kepentingan

Sebagaimana definisi tentang kelompok kepentingan bahwa dalam pengelolaan parkir *On Street* berhubungan dengan erat dan lumrah bersinggungan dengan pengelolaan parkir. Dalam hal inilah dapat dilihat juga kelompok kepentingan merupakan faktor penghambat yang sulit untuk direntaskan oleh pemerintah seperti yang dikemukakan oleh Bapak MSA Selaku Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan:

> “ pemasalahan kelompok kepentingan terlebih dalam parkir itu kerabat dekat mas, memang kita harus mengerti akan hal tersebut. Disini konteks permasalahannya berkaitan dengan persoalan tingkat ekonomi, kehidupan sosial, lingkungan dll dalam masyarakat juga soalnya mas, jadi kita hanya dapat menanggapi dari ranah dishub saja. Terlebih premanisme, mafia, LSM, pendemo, persatuan serikat yang bersinggungan harus dikelompokkan terlebih dahulu. Mana yang bersifat positif dan negatif perlu diberikan pemahaman dan tindakan dalam perumusan dan pelaksanaan di lapangan”. (wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Hal tersebut juga didukung oleh pendapat dari Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa:

> “kalau masalah itu mas sudah jelas lah kira-kira pasti ada kaitan antara kelompok kepentingan dengan parkir, permasalahan mendasar adalah kenyamanan masyarakat dan juga kerja pemerintah. Karena dapat dikatakan biasanya kelompok kepentingan ini juga berebut lahan untuk membuat usaha parkir tanpa ijin, bahkan jabatan dalam melakukan tindak-tindak ilegal yang notabanenya negatif. Sehingga permasalahan uang dan kekuasaanlah yang jadi kendala dari kelompok kepentingan tertentu dari sisi keseluruhan untuk pribadi dan penguasaan pemerintah.”. (wawancara pada tanggal 16 agustus 2016 pukul 10.00 WIB di Dinas Perhubungan Kota Malang).

Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa dalam hal ini kelompok kepentingan setempat di kota malang merupakan penghambat dalam peningkatan keresahan masyarakat juga kepercayaan pada pemerintah dan adanya penyelewengan pemasukan daerah juga kekuasaan jabatan yang menjadi permasalahan. Hal ini dikarenakan masih kurangnya monitoring dan juga menyisir para oknum juga kelompok yang berpotensi di daerah kota malang. Terlebih dibidang parkir dapat lebih di *croos check* kembali secara berkala agar kelompok kepentingan tidak kembali melakukan kegiatan yang merugikan orang banyak.

Berikut dokumen pembagian jenis kelompok kepentingan menurut Gabriel (1990:348) :

Tabel 4.3 Jenis Kelompok Kepentingan

Jenis/Tipe	Struktur	Gaya	Basis Dukungan	Keterangan
Kelompok Anomik	➢ Terbentuk secara spontan dan seketika ➢ Tidak memiliki nilai dan norma ➢ Terkadang yang anomik itu terorganisir	➢ Demonstrasi ➢ Kekerasan politik ➢ Kerusuhan	Masyarakat	Contoh: demonstrasi guru, mahasiswa, buruh yang tidak terorganisir
Kelompok non Asosiasional	➢ Jaringan terorganisir ➢ Kegiatan kadangkala	➢ pertemuan-pertemuan sosial ➢ Menyampaikan melalui kepala warga/pemimpin agama	➢ Kelompok-kelompok keluarga keturunan ➢ Etnik, klik-klik	Contoh: persatuanm warga Thionghoa Indonesia
kelompok Institusional	➢ Formal ➢ Memiliki fungsi-fungsi politik/sosial	➢ Artikulasi kepentingan ➢ Lobby	➢ Parpol, bisnis, legislatif, militer	➢ Fraksi-fraksi di legislatif ➢ Klik-klik perwira ➢ Departemen ➢ Klik-klik ideologis dalam birokrasi
kelompok Asosiasional	➢ Staf profesional dan bekerja penuh ➢ Mewakili kelompok yang luas	➢ Prosedur teratur merupakan kepentingan dan tuntutan (dengan pemerintah) ➢ Kampanye kebijakan ➢ Taktik dan tujuan diakui sah	➢ Serikat buruh ➢ Kamar dagang ➢ Panguyuban etnik ➢ Ormas keagamaan	➢ Contoh KADIN, NU, Muhammadiyah

Sumber : Diolah Oleh Peneliti

C. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang

a. Peran Stabilator : Adanya Persyaratan Parkir *On Street*

Adanya persyaratan sebagai perwujudan peran pemerintah dalam menjaga keamanan dan ketertiban. Dalam pelaksanaannya persyaratan ini digerakkan oleh bidang perparkiran dinas perhubungan beserta pemilik lahan dan juru parkir. Hal ini dibentuk sebagai peranan pemerintah daerah untuk memberikan kesejahteraan akan rasa aman di masyarakat khususnya pada pengguna parkir dan mencegah atau menangani penyelewengan terhadap perparkiran *on street* di Kota Malang. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Siagian (2009:142) menjelaskan bahwa pemerintah mempunyai peranan yang dominan dalam proses pembangunan nasionalnya yang salah satunya peran selaku stabilator yaitu dengan mewujudkan perubahan dengan menghindari terjadinya gejolak sosial, apalagi yang dapat mengancam bagi keutuhan nasional serta kesatuan dan persatuan bangsa.

Untuk dapat mewujudkan peran tersebut, Pemerintah Daerah Kota Malang memberikan persyaratan terhadap pemilik lahan dan juru parkir dimana berfungsi sebagai wadah yang dapat mejaga dan memberikan rasa aman untuk masyarakat. Ini sejalan dengan pendapat Nurcholis (2010:8.16) fungsi ketiga dari pemerintahan adalah memberikan perlindungan pada masyarakat *(protective function).* Fungsi perlindungan masyarakat, yaitu upaya pemerintah

daerah untuk memberi perlindungan kepada masyarakat sehingga tercipta ketertiban, rasa tentram, dan rasa aman pada masyarakat. Selain untuk memberikan rasa perlindungan terhadap pengguna parkir, adanya persyaratan ini sesuai dengan apa yang tercantum di Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

Melalui pendapat Nurcholis (2010:8.16) dan melihat hasil penelitian di lapangan menjelaskan bahwa peran pemerintah daerah Kota Malang dalam bentuk perlindungan pengguna parkir sudah terlihat dengan adanya persyaratan sesuai ketentuan yang ada untuk memberikan keamanan dan kenyamanan pengguna parkir. Seperti hasil wawancara dengan bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran persyaratan mendirikan lahan dan perijinan lahan parkir yang diperuntukkan sebagai fasilitas untuk masyarakat dalam menjalankan aktivitas. Persyaratan juru parkir juga diadakan dalam rangka menjaga keamanan dan ketertiban pada lokasi perparkiran agar tercipta keharmonisan pengguna jalan dan pengguna parkir.

b. Peran Inovator : Dibuatnya Pelaporan *Online*

Dinas Perhubungan dalam peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* adalah dengan pemerintah menyediakan inovasi pelaporan *online* bagi masyarakat. Hal ini sesuai berdasarkan undang-undang Nomor 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah yang dapat dilihat sejauh mana pemerintah dapat memecahkan masalah dan memberikan solusi yaitu dengan adanya inovasi-inovasi yang menyebutkan bahwa dalam menjadi pengelolaan

perparkiran yang baik harus tersedia fasilitas untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan adanya pelaporan *online* yang dapat diakses oleh semua masyarakat. Hal ini sejalan dengan pendapat Siagian (2009:142) menjelaskan bahwa pemerintah mempunyai peranan yang dominan dalam proses pembangunan nasionalnya yang salah satunya peran selaku inovator yaitu pemerintah harus menjadi sumber dari hal-hal yang baru. Pemerintah perlu memiliki tingkat keabsahan yang tinggi agar hal-hal baru dapat diperkenalkan lebih mudah diterima oleh masyarakat.

Melalui pendapat Siagian (2009:142) dengan melihat kenyataan dilapangan, maka peran pemerintah daerah Kota Malang dalam pengelolaan parkir *on street* dalam hal ini sudah terlihat dengan beberapa peranan seperti direalisasikan pelaporan *online*. Hal ini merupakan sesuatu yang baru yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Malang dalam menerima aspirasi masyarakat yang tentunya mudah untuk dijangkau oleh masyarakat. Dengan demikian diharapkan Pemerintah Kota Malang bisa memberikan pelayanan maksimal mengenai pengelolaan parkir. Selain itu menurut Sedarmayanti (2004:121) peran pemerintah dimasa mendatang perlu diarahkan sebagai regulator dan fasilitator yang mencangkup antara lain :

a. Menyiapkan perangkat aturan yang berlaku
b. Melaksanakan penegakkan hukum dan aturan untuk menciptakan kepastian hukum bagi semua pihak
c. Merumuskan dan melaksanakan program peningkatan kualitas sumber daya manusia.

Di lihat dari Pendapat Sedarmayanti (2004:121) peran pemerintah di Kota Malang sudah menjalankan sebagai peran fasilitator. Dalam berkaitan dengan pengelolaan parkir *on street* peran pemerintah sebagai fasilitator terlihat dengan adanya wadah pelaporan *online* yang diwujudkan oleh pemerintah daerah yang diperuntukkan untuk pemenuhan hak masyarakat. Sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran bahwa disediakannya pelaporan *online* karena dalam hal ini pada dasarnya selain pengguna layanan parkir yang berhak memberikan saran dan pengaduan, akan tetapi seluruh masyarakat juga berhak mendapatkan fasilitas tersebut untuk sebagai unsur ke 4 yaitu monitoring sesuai dengan hak yang mereka miliki. Sejalan dengan pendapat Islamy (2001:90) mengenai pendekatan bottom up, masyarakat juga harus mempunyai kesempatan yang leluasa untuk menyampaikan pendapat ataupun gagasan yang diitujukan evaluasi kebijakan, masyarakat dan pemerintah yang berwenang harus berusaha meningkatkan pelaksanaan hal ini.

Berdasarkan pendapat Islamy (2001:90) dan hasil di dilapangan kesempatan masyarakat baik pengguna parkir untuk mengemukaan pendapat mengenai parkir di Kota Malang dalam hal ini sudah terlihat. Terbukti terdapat wadah pelaporan *online* yang ada di Dinas Perhubungan Kota Malang yang dapat diakses seluruh masyarakat di Kota Malang. Hal merupakan wujud peran pemerintah daerah dalam pemenuhan hak masyarakat dengan hak yang mereka miliki.

c. Peran Modernisator : Penggunaan Teknologi Informasi

Salah satu peran pemerintah daerah untuk mewujudkan modernisasi adalah pemerintah daerah menyediakan atau pengadaan teknologi informasi sebagai penunjang pelaksanaan *e-government* yaitu *website* dan media sosial. Dalam hal ini Dinas Perhubungan memiliki bidang penyusunan dan pemrograman sebagai pelaksana teknis. Hal ini berdasarkan pada Instruksi Presiden Nomor 3 tahun 2003 tentang kebijakan dan strategi nasional pengembangan *E-Government* Indonesia lalu Media ini merupakan bentuk kepedulian terhadap keterbukaan informasi publik yang telah dideklarasikan berdasarkan Undang Undang Nomor 14 Tahun 2008 Tentang Keterbukaan Informasi Publik.

Ditambah juga dengan pendapat Hadwi Soendjojo (2003:10) mengenai sifat transaksi informasi dan pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah daerah melalui jaringan informasi, pengembangan E-Government dapat dilaksanakan melalui 4 (empat) tingkatan, yaitu;

1. Persiapan
    a. Pembuatan situs web sebagai media informasi dan komunikasi pada setiap lembaga.
    b. Sosialisasi situs web untuk internal dan publik.
2. Pematangan
    a. Pembuatan situs web informasi publik yang bersifat interaktif.
    b. Pembuatan antar muka keterhubungan dengan lembaga lain.
3. Pemantapan
    a. Pembuatan situs web yang bersifat transaksi pelayanan publik.
    b. Pembuatan interoperabilitas aplikasi dan data dengan lembaga lain.

4. Pemanfaatan Pembuatan aplikasi untuk pelayanan yang bersifat *Government to Government* (G2G), *Government to Business* (G2B), *Government to Customers* (G2C).

Melalui tingkatan pengembangan *e gov* pendapat Hadwi Soendjojo (2003:10), media ini pada dasarnya bertujuan untuk mendukung terwujudnya pemerintahan yang baik. Hal ini sejalan pendapat Nurcholis (2010:8.12) pemerintah baik pusat maupun daerah mempunyai 3 (tiga) fungsi utama yaitu (1) memberikan pelayanan/service baik pelayanan perorangan maupun pelayanan publik/khalayak, (2) melakukan pembangunan fasilitas ekonomi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi *(development for economic growth)* dan (3) memberikan perlindungan/*protective*. Sesuai dengan Hasil wawancara dengan Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran bahwa pemberian informasi ini bertujuan untuk mendekatkan masyarakat yang bersifat transparan. Teknologi informasi ini juga merupakan bentuk peran pemerintah daerah dalam memberikan segala bentuk informasi dan pelayanan yang masih terbilang kurang di Kota Malang. Hal ini karena pada web terdapat berbagai fitur yang dapat memudahkan masyarakat.

Dengan banyak peran pemerintah daerah dalam penyelenggaraan KIP dan *egoverment* seperti yang diatas, melihatkan bahwa pemerintah daerah Kota Malang dalam hal ini berupaya untuk memberikan pelayanan komunikasi dan informasi yang bisa diterima oleh masyarakat dengan mudah dan terjangkau. Sesuia dengan penyataan Siagian (2009:142) yang mengatakan bahwa, pemerintah mempunyai peranan yang dominan dalam proses pembangunan nasionalnya yaitu peran selaku modernisator yang dimana pemerintah bertugas

untuk menggiring masyarakat ke arah kehidupan modern, dimana negara tersebut lebih kuat, mandiri dan mempunyai ataupun memiliki derajat yang sejajar dengan negara-negara lain. Dengan adanya peran pemerintah selaku modernisator masyarakat mempunyai kehidupan yang lebih baik dalam pemenuhan kebutuhan dan haknya. Hal ini sesuai dengan pendapat Bapak S selaku Staff Bidang Penyusunan dan Pemrograman yang mengatakan bahwa *web site* dan media sosial dapat memberikan informasi terkait dengan maksimal, serta dapat di gunakan dengan baik sesuai dengan fungsinya. Karena pemerintah memberikan keterbukaan informasi dan transparansi. Agar masyarakatpun dapat menjadi unsur kuat sebagai *controlling* terhadap pemerintah.

Melalui pendapat Siagian (2009:142) dengan melihat kenyataan dilapangan, maka peran pemerintah daerah Kota Malang dalam pengelolaan parkir *on street* dalam hal ini sudah terlihat dengan beberapa peranan modernisator. Hal ini merupakan sesuatu yang baru yang dilakukan oleh pemerintah daerah Kota Malang dalam memberikan informasi yang tentunya mudah untuk dijangkau oleh masyarakat. Dengan demikian diharapkan pemerintah Kota Malang bisa memberikan informasi kepada masyarakat serta mewujudkan keterbukaan informasi publik dan *egoverment*.

d. Peran Pelopor : Adanya Sosialisasi, Pembinaan dan Pengawasan

Salah satu peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* adalah dengan memberikan sosialisasi, pembinaan dan pengawasan. Adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan ini pada dasarnya adalah kewajiban

pemerintah dalam memberikan kebijakan disertai adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan didalamnya. Hal tersebut berlandaskan pada Undang-undang, Renstra maupun Proker seperti RPJMD dapat dilihat dengan adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan. Seperti yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah dimaksudkan untuk bukti nyata pemerintah melaksanakan tugasnya dengan memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat agar baik jalannya.

Sosialisasi sendiri merupakan proses penanaman nilai-nilai yang ada pada keadaan tertentu agar terciptanya sebuah pengertiaan akan hal tersebut. Seperti yang diungkapkan oleh Ritcher (1987:139) bahwa sosialisasi adalah proses seseorang memperoleh pengetahuan, keterampilan dan sikap yang diperlukannya agar dapat berfungsi sebagai orang dewasa dan sekaligus sebagai peranan tertentu di masyarakatnya. Sebagai pemerintah dalam hal ini peran sosialisasi yang dilakukan dapat berdampak terhadap kedewasaan masyarakat dalam bersikap dengan adanya sosialisasi dari sebuah ketentuan ataupun kebijakan agar tidak terjadi kesimpangsiuran dalam menjalankan peran sebagai pemerintah.

Pembinaan adalah suatu proses dimana orang-orang mencapai kemampuan tertentu untuk membantu mencapai tujuan organisasi, oleh karena itu proses ini terkait dengan berbagai tujuan organisasi. Namun definisi pembinaan menurut Ivancevich (2008:46) bahwa pembinaan sebagai usaha untuk meningkatkan kinerja pegawai dalam pekerjaannya sekarang atau dalam pekerjaan lain yang akan dijabatnya segara. Sebagaimana pemerintah memiliki struktur dan tupoksi

masing-masing dalam menjalankan roda pemerintahan, pastilah pembinaan sangat dibutuhkan agar terciptanya peningkatan kinerjanya terlebih dalam proses pemberian pelayanan terhadap masyarakat.

Pengawasan adalah proses untuk menentukan apa yang telah dicapai, mengadakan evaluasi atasanya, dan mengambil tindakan korektif bila diperlukan untuk menjamin agar hasilnya sesuai dengan rencana. Lebih mendalam lagi menurut Tery (2006:395) mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam hal ini pemerintah berhak melakukan pengawasan-pengawasan yang dirasa perlu agar menjadi sebuah evaluasi yang bersifat korektif demi terciptanya keberhasilan daripada tujuan kebijakan maupun keputusan yang ada.

Dengan adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan ini sesuia dengan penyataan Siagian (2009:142) yang mengatakan bahwa, pemerintah mempunyai peranan yang dominan dalam proses pembangunan nasionalnya yang dimana salah satunya peran selaku pelopor, dalam hal ini diartikan bahwa aparatur pemerintah harus bisa menjadi panutan. Pentingnya pemerintah sebagai pelopor membuat warga negara akan relatif mudah merubah pandangannya, persepsi, cara berfikir, cara bertindak dan cara bekerjanya yang tentunya akan mempermudah jalannya roda pembangunan nasional. Dengan adanya peran pemerintah selaku pelopor masyarakat mempunyai kehidupan yang lebih baik dewasa dalam pemenuhan kebutuhan dan haknya. Hal ini

sesuai dengan pendapat Bapak TN selaku Kasi Pengawasan dan Pembinaan Bidang Perparkiran yang mengatakan bahwa sosialisasi, pembinaan dan pengawasan merupakan wadah untuk pemerintah dan masyarakat agar dapat mempunyai kekuatuan tidak hanya dalam mengeluarkan pendapatnya akan tetapi juga dalam memenuhi kehidupanya secara lebih baik lagi. Dengan demikian, sosialisasi, pembinaan dan pengawasan yang ada di Kota Malang merupakan salah satu hal yang bisa membantu pemerintah daerah dalam pengelolaan perparkiran yang baik.

e. Peran Pelaksana Sendiri : Penetapan Marka dan Rambu Parkir

Salah satu peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* yaitu dengan penetapan marka dan rambu parkir di Kota Malang yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Hal ini karena penetapan marka dan rambu parkir merupakan indikator dari perwujudan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tentang Rambu Lalu Lintas yang dalam peraturan tersebut disebutkan didalamnya bahwasannya untuk kebijakan setiap daerah dikembalikan pada daerah untuk mengatur berdasarkan Peraturan Menteri tersebut.

Berkaitan dengan Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Daerah tentang rambu dan marka mengenai parkir. Hal ini sejalan dengan pendapat Siagian (2009:142) yang mengatakan bahwa, Meskipun pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan merupakan tanggung jawab nasional dan bukan menjadi beban pemerintah semata, karena berbagai pertimbangan seperti

keselamatan Negara, modal terbatas, kemampuan yang belum diminati oleh masyarakat dan arena secara konstitusional memang merupakan tugas pemerintah, sangat mungkin terdapat berbagai kegiatan yang tidak bias diserahkan kepada pihak swasta melainkan harus diselenggarakan sendiri oleh pemerintah.

Berkaitan dengan pendapat Siagian (2009:142) sebagai peran pemerintah selaku pelaksana sendiri dalam hal ini pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan melakukan berbagai upaya agar pengelolaan dan pelayanan parkir di Kota Malang meningkat. Seperti hasil wawancara oleh Bapak MSA selaku Kepala Bidang Perparkiran yang mengatakan banyak cara pemerintah untuk dapat mensukseskan perannya, namun memang ada hal yang tidak dapat dialihkan atau ada pihak lain yang ikut campur didalamnya. Seperti dalam penetapan rambu dan marka parkir yaitu hal yang dapat membuat masalah apabila tidak dilakukan dengan strategis dan oleh pemerintah sendiri.

Dengan upaya dari pemerintah daerah, hal ini akan berdampak positif setiap tahunnya dalam meningkatkan pelayanan pemerintah Kota Malang berkaitan dengan parkir. Diharapkan hal ini merupakan pencapaian yang positif bagi pemerintah Kota Malang untuk dapat pengelolaan Parkir *on street* di Kota Malang.

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Peran Pemerintah dalam Pengelolaan Parkir *On Street* di Kota Malang.

a. Faktor Pendukung

1. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia merupakan satu faktor pendukung dari peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street*. Dalam hal ini sumber daya manusia juga berkaitan dengan bagimana potensi yang dimiliki pemerintah daerah dalam mewujudkan tujuannya. menurut Nawawi (1992:46) menjelaskan tiga pengertian dari sumber daya manusia pertama, Sumber daya manusia adalah manusia yang bekerja di lingkungan suatu organisasi (sering disebut juga personil, tenaga kerja, pegawai, karyawan), kedua, Sumber daya manusia adalah potensi manusiawi sebagai penggerak organisasi dalam mewujudkan eksistensinya dan ketiga, sumber daya manusi adalah potensi dan merupakan aset dan berfungsi sebagai modal (non material/non finansial) di dalam organisasi, yang diwujudkan menjadi potensi nyata secara fisik dan non fisik dalam mewujudkan eksistensi organisasi.

Sumber daya manusia yang ada dilapangan sendiri menunjukkan bahwa pemerintah daerah sangat mengetahui dimana letak penempatan strategis untuk sumber daya yang ada. Hal ini terlihat dengan ketersediaan juru parkir dan juga koordinator yang sangat berperan dalam pengelolaan parkir yang ada. Ini dikarena adanya pelatihan tentang perparkiran yang dimana bertujuan untuk memahami hak-hak terkait dengan pelayanan masyarakat. Hal ini sesuai dengan Siagian (2010:200) yang menuturkan pengembangan sumber daya manusia adalah proses untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dalam membantu tujuan organisasi. Kemampuan sumber daya manusia ini dapat dilatih melalui program-program, pelatihan dan pendidikan.

2. Landasan Hukum

Dalam pengelolaan parkir *On Street* di Kota Malang mempunyai faktor pendukung yaitu adanya landasan hukum dalam melaksanakan setiap kebijakan yang menjadi kewajibannya. Menurut Soeroso (2006:24) mengemukakan landasan hukum adalah himpunan peraturan yang dibuat oleh yang berwenang yang berguna untuk mengatur tata kehidupan bermasyarakat yang mempunyai ciri memerintah, melarang dan memaksa dengan menjatuhkan sanksi hukuman bagi yang melanggarnya. Sesuai dengan pengertian diatas dalam pengelolaan parkir memiliki landasan hukum yang jelas yaitu berbentuk UUD maupun Peraturan Daerah juga PeraturanWalikota yang ada seperti :

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 Tentang Retribusi Daerah

Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2002 Tentang Pajak Parkir

Peraturan Daerah Nomor 01 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaran Parkir

Peraturan Daerah Nomor 03 tahun 2015 Tentang Perubahan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir

Sejalan dengan landasan diatas dan menurut hasil dilapangan beserta wawancara pemerintah melaksanakan perannya tidak hanya berdasarkan kemauan saja namun berdasarkan ketetapan yang sudah diatur agar dalam pelaksanaannya sesuai dengan structural dan fungsional. Hal ini tentunya akan mempermudah pemerintah daerah Kota Malang untuk mencapai tujuannya dalam pengelolaan perparkiran.

3. Prasarana

Faktor pendukung peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang adalah adanya prasarana yang mendukung. Moenir (1992 :119) mengemukakan bahwa prasarana dan sarana adalah segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas yang berfungsi sebagai alat utama / pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga dalam rangka kepentingan yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja. Pengertian yang dikemukakan oleh Moenir, jelas memberi arah bahwa sarana dan prasarana adalah merupakan seperangkat alat yang digunakan dalam suatu proses kegiatan baik alat tersebut adalah merupakan peralatan pembantu maupun peralatan utama, yang keduanya berfungsi untuk mewujudkan tujuan yang hendak dicapai. Berdasarkan pengertian di atas, maka sarana dan prasarana pada dasarnya memiliki fungsi utama sarana dan prasarana adalah sebagai berikut :

1. Mempercepat proses pelaksanaan pekerjaan sehingga dapat menghemat waktu.
2. Meningkatkan produktivitas, baik barang dan jasa.

3. Hasil kerja lebih berkualitas dan terjamin.
4. Lebih memudahkan/sederhana dalam gerak para pengguna/pelaku.
5. Ketepatan susunan stabilitas pekerja lebih terjamin.
6. Menimbulkan rasa kenyamanan bagi orang-orang yangberkepentingan.
7. Menimbulkan rasa puas pada orang-orang yang berkepentingan yang mempergunakannya.

Dalam hal ini prasarana perlu untuk dilakukan karena Ali (1996:796) mengartikan prasarana adalah ruang atau tempat termaksud lingkungan yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses. Dengan adanya prasarana sebagai penunjang utama, maka organisasi dapat berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan dengan hasil yang maksimal. Hal ini terlihat dilapangan bahwa dalam pengelolaan parkir *on street* pemerintah daerah mengedepankan ketersediaan prasarana dalam menunjang kerja-kerja parkir yang berkaitan dengan parkir *on street* di Kota Malang. Dimana prasarana di pemerintah daerah Kota Malang dalam pelaksanaanya dilihat dari keberadaan kantor dinas perhubungan, namun dalam kaitannya dengan parkir *on* street prasarana dapat juga dilihat dengan keikut sertaan pihak lain sebagai pemberi lahan yang berada di Kota Malang untuk mendukung mewujudkan pengelolaan parkir *on street* yang baik. Menurut hasil dilapangan tidak hanya dinas perhubungan saja yang mendorong untuk memenuhi kebutuhan prasarana, akan tetapi pihak pemberi lahan juga sangat kooperatif agar

terpenuhinya kebutuhan lahan parkir di Kota Malang. Hal ini tentunya akan mempermudah pemerintah daerah Kota Malang untuk mencapai tujuannya dalam pengelolaan perparkiran.

b. Faktor Penghambat

1. Sarana

Sarana merupakan satu faktor penghambat internal dari peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street*. Dalam hal ini sarana juga berkaitan dengan bagimana potensi yang dimiliki pemerintah daerah dalam mewujudkan tujuannya. Moenir (1992:119) mengemukakan bahwa sarana dan prasarana adalah segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas yang berfungsi sebagai alat utama / pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga dalam rangka kepentingan yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja. Pengertian yang dikemukakan oleh Moenir, jelas memberi arah bahwa sarana dan prasarana adalah merupakan seperangkat alat yang digunakan dalam suatu proses kegiatan baik alat tersebut adalah merupakan peralatan pembantu maupun peralatan utama, yang keduanya berfungsi untuk mewujudkan tujuan yang hendak dicapai. Berdasarkan pengertian di atas, maka sarana dan prasarana pada dasarnya memiliki fungsi utama sarana dan prasarana adalah sebagai berikut :

1. Mempercepat proses pelaksanaan pekerjaan sehingga dapat menghemat waktu.
2. Meningkatkan produktivitas, baik barang dan jasa.

3. Hasil kerja lebih berkualitas dan terjamin.
4. Lebih memudahkan/sederhana dalam gerak para pengguna/pelaku.
5. Ketepatan susunan stabilitas pekerja lebih terjamin.
6. Menimbulkan rasa kenyamanan bagi orang-orang yangberkepentingan.
7. Menimbulkan rasa puas pada orang-orang yang berkepentingan yang mempergunakannya.

Sarana yang ada dilapangan sendiri menunjukkan bahwa pemerintah daerah masih kurang dalam memahami tentang bagaimana pemenuhan dan pengadaan terhadap sarana. Hal ini terlihat dengan masih ada pegawai atau personal yang dapat melakukan kewajibannya dengan leluasa untuk memberikan pelayanan yang berupa perlindungan, kenyamanan, keamanan dan kesejahteraan masyakrakat. Dikarenakan kurangnya sarana yang ada dalam hal ini sarana yang berkaitan adalah kendaraan sebagai suatu hal vital yang dimana bertujuan untuk menjalankan kewajiban pegawai dalam meningkatkan palayanannya. Hal ini tidak sesuai dengan Ali (1996:796) yang menuturkan sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan.

2. Partisipasi Masyarakat

Untuk dapat mewujudkan pengelolaan parkir *on street* partisipasi masyarakat merupakan satu faktor yang penting dalam mewujudkanya. Rahardjo dalam Mardijono (2008:19) mengemukakan partisipasi diartikan

sebagai upaya peran serta masyarakat dalam suatu kegiatan baik dalam bentuk pernyataan maupun kegiatan. Lebih lanjut dijelaskan partisipasi merupakan keikutsertaan masyarakat dalam program-program pembangunan. Pada dasarnya partisipasi dibedakan menjadi dua, yaitu partisipasi yang bersifat swakarsa dan partisipasi yang bersifat simobilisasikan. Partisipasi swakarsa mengandung arti bahwa keikutsertaan dan peran sertanya atas dasar kesadaran dan kemauan sendiri, sementara partisipasi yang dimobilisasikan memiliki arti keikutsertaan dan berperan serta atas dasar pengaruh orang lain.

Dari hasil observasi dilapangan partisipasi masyarakat di Kota Malang dalam mewujudkan pengelolaan parkir *on street* ini terlihat masih kurang dalam pelaksanaanya. Artinya masih banyak yang belum mempunyai kesadaran untuk menjaga ketertiban dan kenyamanan seluruh masyarakat. Ini terlihat dengan masih banyak pemikiran orang yang masih acuh, cuek dan tidak mau tahu dengan kondisi dan lokasi parkir yang ditentukan karena menganggap tidak menggangu apabila parkir di sembarang tempat dan merasa kendaraan tersebut miliknya jadi ya terserah kepa sang pemilik itu sendiri. Hal ini tidak sesuai dengan unsur partisipasi yang dikemukakan oleh Satropoetro dalam Apriyani (2012:34) yang dimana pertama Bahwa partisipasi, keikutsertaan, keterlibatan atau peranserta, sesungguhnya merupakan suatu keterlibatan mental dan perasaan, lebih dari semata-mata atau hanya keterlibatan secara jasmaniah. Unsur kedua adalah kesediaan memberi sesuatu sumbangan kepada usaha untuk mencapai tujuan kelompok. Ini berarti, bahwa terdapat rasa kesukarelaan untuk membantu kelompok. Seseorang menjadi

anggota dengan segala nilainya. Unsur ketiga adalah unsur tanggungjawab, Unsur tersebut merupakan segi yang menonjol dari rasa menjadi anggota. Diakui sebagai anggota artinya ada rasa (*sense of belongingnes*).

3. Kelompok Kepentingan

Salah satu permasalahan dalam pengelolaan parkir terutama pada kota-kota besar adalah adanya kelompok kepentingan (*interest Group)*, Kota Malang pun tak luput dalam permasalahan tersebut dimana ada kelompok yang mempunyai ideologi dan mempunyai sebuah rasa ketidakadilan yang dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini pengelolaan parkir terlebih ditataran parkir *On Street* yang menggunakan bagian dari badan jalan sebagai media tempat parkir terkait erat dengan kelompok kepentingan. Sebenarnya kelompok kepentingan terbagi menjadi 4 jenis, berikut merupakan jenis-jenis kelompok kepentingan ini menurut Gabriel a. Almond (1990:348) adalah meliputi :

1. Kelompok anomic

   Adalah kelompok yang terbentuk diantara unsur-unsur dalam masyarakat secara spontan dan hanya seketika, dan karena tidak memiliki nilai-nilai dan norma-norma yang mengatur, maka kelompok ini sering tumpang tindih (*overlap*) dengan bentuk-bentuk partisipasi politik non konvensional, seperti, demontrasi, kerusuhan, tindak kekerasan politik dll.

2. Kelompok Non Assosiasional

   Adalah kelompok yang termasuk kategori kelompok masyarakat awam (belum maju) dan tidak terorganisir rapi dan kegiatanya bersifat

temporer (kadangkala). Wujud kelompok ini antara lain adalah kelompok keluarga, keturunan, etnik, regional yang menyatakan kepentingan secara kadangkala melalui individu-individu, klik-klik, kepala keluarga dan atau pemimpin agama.

3. Kelompok Institusional

Adalah kelompok formal yang memiliki struktur, visi, misi, tugas, fungsi serta sebagai artikulasi kepentingan.

Contohnya, Partai politik, korporasi bisnis, Badan Legislatif, Militer, Birokrasi, dan lain-lain.

4. Kelompok Assosiasional

Adalah kelompok yang terbentuk dari masyarakat dengan fungsi untuk mengartikulasi kepentingan anggotanya kepada pemerintah atau perusahaan pemilik modal.

Contoh lembaga ini adalah Serikat Buruh, KADIN, Paguyuban, MUI, NU, Muhammadiyah, KWI dan lain-lain.

Dari hasil observasi dilapangan kelompok kepentingan di Kota Malang dalam mewujudkan pengelolaan parkir *on street* ini dapat berperan aktif dan penting dalam pelaksanaannya masih bersangkutan juga dapat menjadikan hambatan. Dilihat dari hasil di lapangan berdasarkan pemahaman gabriel sesuai jenis kelompok kepentingan, kekuatan kelompok-kelompok kepentingan di Kota Malang dapat dikatakan kuat pula dalam hal pengambilan keputusan atas kebijakan terlebih pengelolaan parkir *On Street.*

Dalam menanggapi adanya kelompok kepentingan anomic, non assosiasional, institutional dan assosiasional masih kurang dimanage dalam menekan keberadaannya yang menyimpang. Artinya pemerintah sudah melakukan beberapa cara agar adanya sifat negatif kelompok kepentingan dalam parkir ini berkurang atau bahkan hilang. Sebagaimana pemerintah melakukan monitoring pengawasan dan juga targeting atas isu dari masyarakat. Dalam beberapa kasus di kota malang dinas perhubungan sudah bergabung dengan satpol pp dan kepolisian dalam rangka memberantas salah satunya di pasar gadang terdapat puluhan preman dan mafia parkir atas tanggapan dari masyarakat dan lembaga terkait yang mendukung akan penindakan hal negatif dari kelompok kepentingan. Hal ini tidak Sesuai menurut (B. Bosu, 1982:24) dalam penanggulangan kelompok kepentingan dapat dilakukan dengan dua cara yaitu preventif dan refresif, sedangkan dalam hal ini pemerintah kota malang hanya melakukan tindak refresif yaitu dengan melakukan penyergapan, penangkapan, pembubaran dll. Namun bukan dari ranah pencegahan. Dengan adanya kerancuan kelompok kepentingan dalam kemunculan problem yang ada perlu mendapat perhatian secara khusus dari pemerintah seperti adanya kajian, study maupun penelitian lebih lanjut antara kekuatan pengaruh kelompok kepentingan terhadap kepentingan sosial dan tokoh kepentingan.

BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dilapangan beserta pembahasan sebelumnya, dari peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di Kota Malang, yaitu:

   a. Peran selaku Stabilator: Dibuatnya persyaratan dalam pengelolaan parkir *on street* yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Persyaratan tersebut yang berkaitan dengan parkir *on street* yaitu persyaratan untuk dapat menjadi juru parkir dan pemilik lahan parkir resmi ini sudah terlaksana dengan baik, terbukti dengan banyaknya juru parkir dan pemilik lahan yang terdaftar sesuai ketentuan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan.

   b. Peran selaku Inovator: Fasilitas Untuk pengaduan masyarakat yang dapat memfasilitasi aspirasi masyarakat sebagai pengguna fasilitas atas pelayanan yang diberikan Dinas Perhubungan yang berupa pelaporan *online* dalam perwujudtannya sudah terlaksana dengan baik dengan dengan alur dan penyelesaian masalah dengan cermat dan sigap.

   c. Peran selaku Modernisator: Adanya *web site* dan media sosial dalam memfasilitasi keterbukaan informasi publik dan penggunaan perangkat elektronik yang dapat diakses oleh seluruh masyarakat Kota Malang dalam

memberikan kemudahan informasi terkait perparkiran. Pelaksanaanya masih terdapat masalah dengan adanya masyarakat yang dapat dikatakan masih belum melek teknologi menjadi kurang maksimalnya peneriman informasi yang ada.

d. Peran selaku Pelopor: Adanya sosialisasi, pembinaan dan pengawasan terhadap pegawai, juru parkir, pemilik lahan dan masyarakat dilapangan dalam pengelolaan parkir dalam menunjang keberhasilan dan mengevaluasi kinerja serta kebijakan terkait. Dalam pelaksanaannya sosialisasi masih mengalami kendala dikarenakan belum adanya jadwal pasti dalam mensosialisasikan hal terkait, pembinaan dilaksanakan dengan baik dari pembinaan dinas perhubungan atas pemahaman-pemahaman yang ada, pengawasan terkendala oleh kurangnya sarana dalam melakukan pengawasan yang notabanenya kewajibannya ada di jalan.

e. Peran selaku Pelaksana Sendiri: Penetapan marka dan rambu parkir oleh Dinas Perhubungan dalam pelaksanaannya sudah baik dengan dilihat kelengkapan rambu dan marka parkir yang ada dan tersebar di seluruh Kota Malang.

2. Faktor pendukung dan faktor penghambat peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* adalah:

a. Faktor pendukung peran pemerintah daerah dalam mewujudkan kabupaten layak anak adalah (1) terpenuhinya ketersediaan sumber daya manusia yang terkait dengan pengelolaan parkir *on street* setiap tahunnya. (2) landasan

hukum sebagai pedoman dalam pengelolaan parkir *on* street. dan (3) adanya prasarana tempat atau ruang parkir baik lahan pemerintah maupun kerja sama pihak lain sebagai pemilik lahan dalam menyediakan lahan parkir agar terciptanya volume kecukupan untuk kegiatan terkait.

b. Faktor penghambat peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* (1) minimnya sarana atas pemenuhan kebutuhan untuk mencapai tujuan yang membuat kurang maksimalkan kewajiban yang dilakukan. (2) partisipasi masyarakat yang masih minim di kota malang, banyak masyarakat yang mengangap bahwa urusan masing-masing pemilik kendaraannya sendiri dalam memarkirkan dimanapun. Dan (3) kelompok kepentingan yang meningkatkan keresahan masyarakat dan pemerintah daerah

B. Saran

Berdasarkan pemaparan pada penjelasan sebelumnya mengenai Peran pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir *on street* di kota malang, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Pemerintah Daerah perlu lebih mencari dan memperbaharui inovasi-inovasi seperti mencoba menimbang suatu gagasan yang di dapat dari aspirasi, keluhan yang ada bisa dengan studi banding ataupun bekerja sama dengan ahli di bidang terkait agar lebih bisa mengasah kebijakan yang dapat memberikan solusi atas permasalahan yang ada. Adapun berdasarkan kesimpulan mengenai inovasi, saran dari peneliti sebagai berikut:

a. Pemerintah dapat mencoba merumuskan dan mengkaji kebijakan pembayaran parkir elektronik seperti yang diterapkan di kota Jakarta dimana pembayaran akan langsung masuk kepada pemerintah. Hal ini dilakukan dalam rangka mengurangi kemungkinan juga mengantisipasi adanya penyelewengan pemasukan yang dapat terjadi, hal ini pun tetap memperkerjakan juru parkir yang menjadi pengawas di lingkungan parkir. Lalu sistem pendapatan juru parkir dapat berupa gaji per bulan atau tergantung pemasukan yang ada di wilahyah parkirnya.

b. Menggagas sebuah kebijakan pembagian zona menggunakan perangkat rambu ataupun marka yang ada dengan pembagian zona parkir dan zona bukan tempat parkir. Hal ini dirasa dapat menjadi pola tata kelola yang teratur dalam pengelolaan parkir dengan adanya pembagian zona.

2. Dalam hal fasilitas dalam menunjang pengelolaan parkir *on street* perlu ditingkatkan dan dijaga seperti ketersediaan juru parkir dan lahan yang cukup agar pelaksanaan dilapangan berjalan baik dan tidak mengganggu tata kota juga fasilitas berupa sarana dan prasarana yang ada agar pelaksanaannya lancar sehingga dapat memaksimalkan pelaksanaan terkait perparkiran. Adapun berdasarkan kesimpulan mengenai fasilitas, sarana dan prasarana, saran dari peneliti sebagai berikut :

a. Mengenai sarana dan prasarana pemerintah dirasa perlu meningkatkan alat penunjang seperti kendaraan di lapangan untuk pengawasan agar tercipta rutinitas pengawasan yang dapat mencakup seluruh kota

malang dan dapat menjaga ketertiban, kenyamanan dan keamanan kota malang.

b. Terkait dengan prasarana pemerintah dirasa dapat lebih mencari dan bekerjasama dengan pihak lain seperti pemilik lahan agar dapat memenuhi kebutuhan parkir di kota malang, dengan adanya lokasi parkir dapat berupa gedung ataupun taman parkir diharapkan dapat untuk mengurai permasalahan yang ada.

3. Berkaitan dengan partisipasi masyarakat, pemerintah daerah perlu untuk berusaha peningkatan pemahaman atas segala hal yang berkaitan dengan parkir agar dapat mewujudkan keterbukaan informasi dan masyarakat yang aktif juga berperan penting atas keberhasilan kebijakan yang ada. Dengan menggandeng media massa dalam memberikan sosialisasi sebagai pembinaan terhadap masyarakat yang bertanggung jawab sebagai penerima layanan yang ada. Adapun berdasarkan kesimpulan mengenai sosialisasi dan pembinaan, saran dari peneliti sebagai berikut :

a. Dirasa pemerintah dapat melakukan sosialisasi yang dapat berkelanjutkan dengan menjadwalkan adanya sosialisasi dan melakukan mapping agar target dan tujuan untuk sosialisasi dapat tersampaikan dengan baik dan benar.

b. Pembinaan disini dilakukan dengan maksud untuk memberikan pelajaran langsung berupa teori dan praktek di lapangan agar masyarakat dapat memperbaiki juga membenarkan apabila ada

kesalahan yang dilakukan dengan bentuk teguran hingga sanksi administrative maupun tindakan.

Daftar Pustaka

Ali Imron. 1996. *Belajar dan Pembelajaran*. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya Jakarta.

Almond, Gabriel A, Sidney Verba. 1990. Budaya Politik ,Tingkah Laku Politik dan Demokrasi Di Lima Negara. Jakarta : Bumi Aksara.

Apriyani, Rini. 2012. *Partisipasi Masyarakat Dalam pelestarian Hutan Mangrove Di Desa Eretan Kulon Kecamatan Kandanghaur Kabupaten Indramayu*. Universitas Pendidikan Indonesia.

Arikunto, Suharsimi.1993. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta

———————. 2002. *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktek)*. Jakarta: Rineka Cipta

Bryson, Jhon. 1995. Perencanaan Strategis Bagi Organisasi Sosial, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press

Gie, The Liang 2000. *Administrasi Perkantoran*. Yokyakarta : Modern Liberty

Hirtanto, Teguh dkk. 2006. *Analisis Kebutuhan Parkir pada Rumah Sakit Umum Kelas B*. Semarang: Jurnal Pilar vol 15 no 1.

Islamy, M. Irfan. 2007. *Prinsip – Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara

Ivancevich, John. M, dkk. 2008. *Perilaku dan Manajemen Organisasi*. Jakarta : Erlangga

Keban, Yaremias T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep Teori, dan Isu*. Jakarta: Gava Media.

Mardijono. 2008. *Persepsi dan Partisipasi Nelayan terhadap Pengelolaan kawasan Konservasi Laut Kota Batam*. Semarang: Program Pasca sarjana Manajemen Sumberdaya Pantai Universitas Diponegoro.

Miles, Matthew B., A. Michael Huberman and Johnny Saldana. 2014. *Qualitative Data Analysis*. California: SAGE Publication Inc.

Moenir., 1992. *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.

Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

———————. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Muluk, Khairul. 2006. *Desentralisasi dan Pemerintahan Daerah*. Malang: Bayumedia Publishing

Nawawi, Hadari. 1998. *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Bisnis yang Kompetitif*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Nugroho, Riant. 2009. *Public Policy: Teori Kebijakan, Analisi Kebijakan, Proses Kebijakan, Perumusan, Implementasi, Evaluasi, Revisi-Risk Management dalam Kebijakan Publik, Kebijakan Sebagai The Fifth Estate-Metode Penelitian Kebijakan*. Jakarta: PT. Media Elex Komputindo

Nurcholis, Hanif. 2007. *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah.* Jakarta: Grasido.

———————— . 2010. *Administrasi Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Universitas Terbuka.

Olsen, J.B., and Eadie, D.C. 1982. *The Game Plan: Governance with Foresight.* Washington: Council of Stare Planning Agencies

Pasolong, Harbani. 2008. *Teori Administrasi Publik*. Yogyakarta: ALFABETA

Poerwardaminto, W, J, S. 2006. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka

Ritcher Jr. 1987. *An Econometrics Analysis of Income Tax Evasion and Its Detection, RAND Journal of Economics*, Vol. 22 No. 1, p. 14 – 35.

R.Terry, George. 2006. *Prinsip- Prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.

Santoso, Idwan dkk. 1997. *Manajemen Lalu-lintas Perkotaan*. Bandung: Badan Penerbit ITB.

Sedarmayanti. 2004. *Good Governance (Kepemimpinan Yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah*. Bandung: Mandar Maju

Siagian, Sondang. 2009. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta. PT Bumi Askara

———————— . 2010. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: Bumi Aksara

Sjamsuddin, Sjamsiar. 2006. *Dasar-Dasar dan Teori Administrasi Publik*. Malang: Yayasan Pembangunan Nasional Kerjasama dengan CV. SOFA Mandiri dan Indonesia Print.

Soekanto, Soerjono. 1990. *Komunikasi Masa*. Bandung: Bina Citra

Soenarko. 2005. *Public Policy*. Surabaya: Unair Press

Soendjojo, Hadwi. 2005. *Implementasi e-Government Sejumlah Pemerintah Daerah.* Jakarta: Kementrian Komunikasi dan Informasi RI

Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfa Beta

———— . 2008. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: PT. Alfabeta.

———— . 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Taju, D.R.J. 1996. *Karekteristik Kebutuhan Parkir Pada Rumah Sakit di Bandung*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.

Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik Teori, Proses dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAPS

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.

Zainal, Said Abidin. 2012. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Salemba Humanika

Dokumen dan Peraturan dan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 Tentang Retribusi Daerah

Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2002 Tentang Pajak Parkir

Peraturan Daerah Nomor 01 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaran Parkir

Peraturan Daerah Nomor 03 tahun 2015 Tentang Perubahan Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir

Internet

http://www.beritajakarta.com/read/13459/DPRD-Kota-Malang-Pelajari-Penataan-Parkir-di-Jakut. Diambil tanggal 4 Mei 2016 pukul 19.00 WIB

https://m.tempo.co/read/news/2015/02/11/083641688/kota-malang-sakit-wali-kota-berguru-ke-ahok. Diambil tanggal 4 Mei 2016 pukul 20.00 WIB

http://www.jurnalmalang.com/2015/04/mengkaji-dasar-hukum-implementasi.html. Diambil tanggal 4 Mei 2016 pukul 19.00 WIB

http://www.malangtimes.com/baca/6601/20151122/112257/minggu-depan-tarif-parkir-di-kota-malang-naik. Diambil tanggal 4Mei 2016 pukul 19.00 WIB

LAMPIRAN

CURRICULUM VITAE

Nama	**: Ganis Harianto**
Nomor Induk Mahasiswa	**: 125030107111113**
Tempat dan Tanggal Lahir	**: Jakarta, 16 Juni 1993**
Umur	**: 23 Tahun**
Agama	**: Islam**
Alamat asal	**: Jln. H. Abd Manaf 003/001 No.54 Tangerang Selatan**
Alamat domisili	**: Jln. Teluk Pelabuhan Ratu No.5c Arjosari, Malang**
No. Telefon	**: 081362481487**
Email	**: Hariantoganis@gmail.com**
Pendidikan	**:**

1. **SDN Bintaro 09 Pagi, Jakarta Selatan Tahun 1999-2005**
2. **SMP Negeri 161 Jakarta, Jakarta Selatan Tahun 2005-2008**
3. **SMA Negeri 6 Jakarta, Jakarta Selatan Tahun 2008-2012**
4. **S1 Administrasi Publik, Universitas Brawijaya Malang, Tahun 2012-sekarang.**

NO	PEDOMAN WAWANCARA	
1	PERAN SELAKU STABILATOR	Bagaimanakah peran yang dilakukan pemerintah untuk menjaga kestabilan dalam pengelolaan parkir on street, baik dalam menjamin kesejahteraan, keamanan, maupun kenyamanan bagi pemerintah dan masyarakat?
2	PERAN SELAKU INOVATOR	Apa inovasi yang dilakukan pemerintah dalam pengelolaan maupun pelaksanaan parkir on street sesuai dengan perkembangan kebutuhan yang ada?
3	PERAN SELAKU MODERNISATOR	Apakah ada penggunaan teknologi dalam rangka melakukan modernisasi untuk memudahkan pengelolaan maupun pelaksanaan parkir on street?
4	PERAN SELAKU PELOPOR	Bagaimanakah sosialisasi yang dilakukan untuk memberi pemahaman dan pengetahuan mendalam terkait perparkiran?
5	PERAN SELAKU PELAKSANA SENDIRI	Apakah hal yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam pengelolaan parkir on street yang tidak dapat dimasukkan swasta didalamnya?
6	FAKTOR PENDUKUNG	Apa faktor pendukung peran pemerintah dalam pengelolaan parkir on street?
7	FAKTOR PENGHAMBAT	Apa faktor penghambat peran pemerintah dalam pengelolaan parkir on street?