

**STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENANGGULANGI
PARKIR LIAR DI TEPI JALAN UMUM KOTA METRO
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Metro)**

(Skripsi)

Oleh

RISKI ATIKA SARI



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

ABSTRAK

STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENANGGULANGI PARKIR LIAR DI TEPI JALAN UMUM KOTA METRO (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Metro)

Oleh:

RISKI ATIKA SARI

Masalah penelitian ini mencakup mengenai parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro yang disebabkan oleh beberapa hal diantaranya lahan parkir tepi jalan umum yang terbatas karena adanya ketentuan untuk parkir tepi jalan umum , petugas parkir yang memanfaatkan lokasi parkir ilegal, kurangnya koordinasi antar instansi terkait dan tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro. Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini memfokuskan kepada strategi dalam menanggulangi parkir liar dengan menggunakan analisis SWOT.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umumnya berupa tindakan yang sifatnya preventif. Rekomendasi strategi yang digunakan dalam menanggulangi parkir liar adalah meresmikan petugas parkir liar dengan memberikan lokasi parkir baru yang letaknya strategis. Alih fungsi bangunan Sentral Makanan Siap Saji Nuwo Intan menjadi lokasi parkir diharapkan dapat memberikan manfaat yang besar dalam mengatasi terbatasnya lahan parkir dan menanggulangi munculnya parkir liar. Selain itu, pemberian izin mendirikan bangunan juga harus disertai dengan persyaratan bahwa bangunan memiliki cukup lahan untuk dijadikan lokasi parkir. Apabila tidak memungkinkan, parkir *basement* dapat dijadikan pilihan lokasi parkir.

Kata kunci : strategi, dinas perhubungan, parkir liar, rekomendasi strategi

ABSTRACT

STRATEGY TRANSPORTATION DEPARTMENT IN REDUCING ILLEGAL PARKING ON THE ROADSIDE OF METRO CITY (Study at Metro Transportation Department)

By

RISKI ATIKA SARI

This research problem includes illegal parking on the sidewalks of Metro City public roads caused by several public parking areas due to public parking streets, parking attendants using illegal parking lots, lack of coordination between related agencies and parking rates. It is not in accordance with the rules that have been set.

The purpose of this research is to know and analyze Metro City Department of Transportation strategy in handling illegal parking at Metro Street public road. This research method using descriptive qualitative research method. This study focuses on the strategy of handling illegal parking using SWOT analysis.

The results showed that the Department of Transportation in tackling illegal parking on the public roadside in the form of actions that are preventive. The strategy recommendation used in tackling illegal parking is to inaugurate illegal parking officers by providing new, strategically located parking locations. The

function of Sentral Food Ready to Serve Nuwo Intan building is expected to provide a great benefit in overcoming the limited parking area and overcoming the emergence of illegal parking. In addition, the granting of building permits must also be accompanied by the requirement that the building has enough land to be used as a parking location. If not possible, basement parking can be a choice of parking location.

Keywords: strategy, the transportation department, illegal parking, strategy recommendations

**STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENANGGULANGI
PARKIR LIAR DI TEPI JALAN UMUM KOTA METRO
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Metro)**

Oleh

RISKI ATIKA SARI

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA ILMU PEMERINTAHAN**

Pada

**Jurusan Ilmu Pemerintahan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

Judul Skripsi

: STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM
MENANGGULANGI PARKIR LIAR DI TEPI
JALAN UMUM KOTA METRO (Studi pada Dinas
Perhubungan Kota Metro)

Nama Mahasiswa

: Riski Atika Sari

Nomor Pokok Mahasiswa

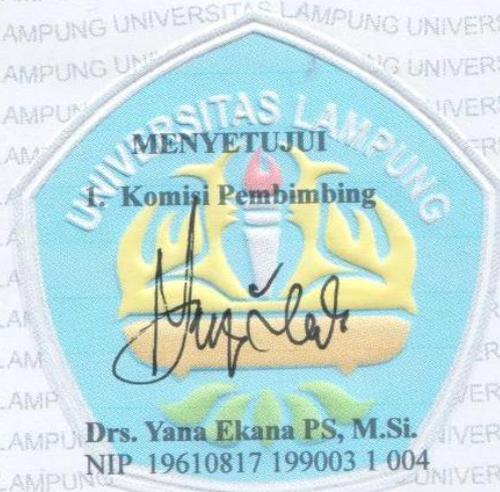
: 1316021073

Jurusan

: Ilmu Pemerintahan

Fakultas

: Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



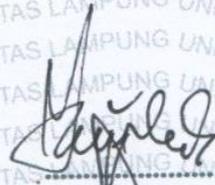
2. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan

[Signature]
Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.I.P.
NIP. 19611218 198902 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Drs. Yana Ekana PS, M.Si.**



Penguji

Bukan Pembimbing : **Drs. Aman Toto Dwijono, M.H.**



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **25 Juli 2017**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai bahan acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 25 Juli 2017
Yang Membuat Pernyataan,



Riski Atika Sari
Riski Atika Sari
NPM. 1316021073

RIWAYAT HIDUP



Peneliti memiliki nama lengkap Riski Atika Sari, lahir di Metro pada tanggal 23 Juli 1995. Peneliti merupakan anak pertama dari Bapak Heni Dwi Atmoko dan Ibu Sulastri.

Peneliti menyelesaikan pendidikan Taman Kanak-Kanak (TK) Pertiwi Ganjar Agung pada tahun 2001, Sekolah Dasar (SD) Negeri 6 Metro Barat tahun 2007, Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Metro tahun 2010, dan Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 2 Metro tahun 2013.

Pada tahun 2013, peneliti terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Pendidikan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN) dan menerima beasiswa Bidikmisi. Pada tahun 2017 peneliti menyelesaikan Program Studi S1 Jurusan Ilmu Pemerintahan Universitas Lampung.

MOTTO

Menunda adalah hal yang merugikan.

(Riski Atika Sari)

PERSEMBAHAN

KepadaBapak dan IbuTersayang

Almamaterku Tercinta Universitas Lampung

SANWACANA

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dalam rangka memenuhi sebagian persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Ilmu Pemerintahan dengan judul “Strategi Dinas Perhubungan dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Metro)”.

Skripsi ini dapat terselesaikan tidak terlepas dari bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak. Dalam kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Syarief Makhya, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
2. Bapak Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP., selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Universitas Lampung.
3. Bapak Darmawan Purba, S.IP, M.IP., selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Pemerintahan Universitas Lampung.
4. Bapak Drs. Yana Ekana P.S, M.Si., selaku dosen pembimbing utama. Terimakasih atas kesediaannya untuk memberikan waktu, saran, kritik dan bimbingannya dalam menyelesaikan skripsi ini.

5. Bapak Drs. Aman Toto Dwijono, M.H., selaku dosen pembahas sekaligus penguji. Terimakasih atas saran, kritik, waktu dan bimbingannya dalam proses menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Ilmu Pemerintahan, terimakasih atas ilmu yang telah diberikan selama masa perkuliahan. Semoga ilmu yang diberikan dapat bermanfaat bagi kehidupan di masa depan.
7. Ibu Rianti dan Mbak Sella selaku Staf Administrasi yang banyak membantu kelancaran administrasi skripsi ini.
8. Bapak Komarudin, S.Sos., M.M., selaku Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Metro. Terimakasih telah memberikan izin kepada peneliti untuk melakukan penelitian pada Dinas Perhubungan Kota Metro.
9. Bapak Zulkarnain, S.E., selaku Kepala UPT Perparkiran Kota Metro. Terimakasih telah memberikan izin kepada peneliti untuk melakukan penelitian pada UPT Perparkiran Kota Metro.
10. Ibu Rosmala Dewi selaku Kepala Sub Bagian Tata Usaha UPT Perparkiran Kota Metro. Terimakasih telah bekerjasama dan bersedia menjadi narasumber pada penelitian ini.
11. Ibu Elisa Diana, S.IP selaku Staf Bendahara Penerimaan Pembantu UPT Perparkiran Kota Metro. Terimakasih telah bekerjasama dan bersedia menjadi narasumber pada penelitian ini.
12. Terimakasih kepada Bapak Dahlan, Bapak Dedy dan Bapak Wansori sebagai petugas parkir di tepi jalan umum Kota Metro dan Bapak Heni serta Ibu Hariyani sebagai pengguna parkir di tepi jalan umum yang sudah bersedia untuk bekerjasama dan bersedia menjadi narasumber pada penelitian ini.

13. Kedua orang tuaku tercinta Bapak Heni Dwi Atmoko dan Ibu Sulastriyang tiada henti memberikan doa, nasihat, dukungan secara moral maupun materi dan menjadi penyemangat untuk menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
14. Terimakasih kepada Dimas Adji Prabowo atas waktu dan saran yang diberikan kepada peneliti dalam penyusunan skripsi ini.
15. Teman-teman perjuanganku Ilmu Pemerintahan Angkatan 2013, terimakasih atas doa, bantuan, dukungan, dan keakraban selama menempuh pendidikan.
16. Sahabat yang selalu bersama dan saling mendukung, Bustanul Haimia, Dwi Titiawati dan Lusita Anjelina. Terimakasih atas kebersamaannya dari awal perkuliahan hingga akhir perkuliahan ini. Semoga dengan berakhirnya masa pendidikan ini tidak memutuskan tali silaturahmi diantara kita.
17. Teman-teman seperjuanganku Bidik Misi Angkatan 2013 dan sahabat karibku di kosan Tiramel, Oktriyani, Umi Latifah, Eka Safitri, Wulan Sumiar, Siti Syarohmawati, Eka Prasetya, Nur Khasanah, Alfiatun Nikmah, Afrida Suryani dan Alvika Putri, terimakasih atas kebersamaan yang diberikan selama ini.
18. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Terima kasih atas kebaikan dan dukungannya yang telah banyak memberikan pelajaran hidup.

Semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi banyak orang dan semoga bantuan serta dukungan yang telah diberikan akan Allah SWT gantikan dengan kemudahan disegala urusannya. Disadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Masih banyak kesalahan dan kekurangan. Sehingga diharapkan kritik

dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi dan perbaikan di masa yang akan datang.

Bandar Lampung, Juli 2017

Riski Atika Sari

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Konsep Strategi.....	9
1. Pengertian Strategi	10
2. Karakteristik Strategi.....	11
3. Tipe Strategi	11
4. Tingkat Strategi	12
5. Analisis SWOT	13
6. Informasi Strategi.....	16
B. Perencanaan Strategis pada Organisasi.....	17
C. Konsep Parkir.....	18
1. Konsep Parkir Liar	18
2. Kebijakan Parkir.....	19
3. Masalah Pengendalian Parkir	20
4. Masalah Pengendalian Petugas Parkir.....	21
D. Tugas dan Fungsi Pokok Dinas Perhubungan Kota Metro	22
E. Pendapatan Asli Daerah (PAD)	23
F. Kerangka Pikir	24
III. METODE PENELITIAN	
A. Tipe Penelitian	26
B. Fokus Penelitian.....	27
C. Lokasi Penelitian.....	29
D. Teknik Penarikan Sampel	29
E. Sumber Data.....	31
F. Teknik Pengumpulan Data.....	33
G. Teknik Keabsahan Data	36
H. Teknik Pengolahan Data	38

I. Teknik Analisis Data.....	39
IV. GAMBARAN UMUM	
A. Sejarah Lokasi Penelitian.....	40
B. Profil Dinas Perhubungan Kota Metro	42
C. Profil UPT Perparkiran Kota Metro.....	43
V. HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Profil Informan.....	45
B. Permasalahan Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro	47
C. Hasil Penelitian	50
1. Identifikasi faktor-faktor Internal.....	53
a. <i>Streght</i> (kekuatan).....	53
b. <i>Weakness</i> (kelemahan).....	60
2. Identifikasi faktor-faktor Eksternal.....	64
a. <i>Opportunities</i> (peluang).....	64
b. <i>Threats</i> (ancaman)	68
D. Pembahasan.....	73
1. Tindakan Preventif Dinas Perhubungan Kota Metro Dalam Menanggulangi Parkir Liar	73
2. Matriks SWOT.....	81
a. <i>Comparative Advantage</i> (S-O).....	84
b. <i>Investment/divestment</i> (W-O).....	85
c. <i>Mobilization</i> (S-T).....	86
d. <i>Damage Control</i> (W-T).....	87
3. Rekomendasi Strategi dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum	88
VI. KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	94
B. Saran.....	95

DAFTAR PUSTAKA

GLOSARIUM

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Informan Penelitian	30
2. Pengambilan Data Primer Penelitian.....	31
3. Tabel Triangulasi.....	50
4. Daftar Kendaraan Bermotor	62
5. Laporan Realisasi PendapatanRetribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.....	64

DAFTAR GAMBAR

Gambar Halaman

1. Kerangka Pikir.....	25
2. Struktur Organisasi UPT Perparkiran Kota Metro	44
3. Lokasi Parkir Jalan Imam Bonjol.....	64
4. Matriks SWOT	77
5. Hasil Matriks SWOT.....	79

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perparkiran menjadi fenomenayang sering dijumpai dalam sistem transportasi. Fenomena parkir tersebut terjadi hampir di seluruh daerah yang ada di Indonesia. Parkir dapat berupa parkir kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.Keduanya dapat mengganggu keindahan kota apabila tidak dilakukan penataan dengan baik.

Adisasmita dan Adisasmita (2011:70-71) dengan konsep *traffic is a function of buildings*, terdapat hubungan positif antara jumlah gedung dan kepadatan lalu lintas. Gedung dengan aktivitas yang tinggi biasanya merupakan pusat perdagangan dari suatu daerah yang letaknya di pusat kota. Munculnya aktivitas pada pusat perdagangan akan mengakibatkan adanya bangkitan perjalanan, dari bangkitan perjalanan akan menimbulkan bangkitan parkir di daerah atau kawasan perdagangan. Hal tersebut akan menyebabkan lokasi-lokasi parkir baru di badan jalan (*on-street parking*). (Pri Guna Nugraha, dalam jurnal *Studi tentang Peran Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Parkir Liar di Pasar Pagi Kota Samarinda*, 2013)

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk diimbangi dengan peningkatan kesejahteraan hidup membuat masyarakat menjadi lebih konsumtif salah satunya dalam pemilikan kendaraan pribadi. Menurut data Dinas Perhubungan Kota Metro pada tahun 2012, tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor rata-rata di Kota Metro mencapai sekitar 19% setiap tahunnya. Bertambahnya jumlah kendaraan berimplikasi pada jumlah lahan parkir yang digunakan dalam kegiatan sehari-hari. Pada beberapa kasus, pihak lain sering menyalahgunakan lahan parkir untuk mendapatkan keuntungan. Lahan parkir menjadi masalah yang penting dan mendesak yang membutuhkan perhatian lebih dari pemerintah daerah.

Jurnal penelitian yang dilakukan oleh Agusniar Rizka Luthfia membahas tentang *Kuasa Aktor dalam "Dunia" Parkir Liar (Studi Kasus Kuasa Aktor dalam 'Dunia' Parkir Liar di Sekitar RSUP Dr. Sardjito dengan menggunakan Perspektif Foucauldian dan Gramscian)*. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa analisis menggunakan perspektif Foucault, aktor dalam dunia parkir liar telah memainkan kuasa yang dimiliki untuk membentuk masyarakat parkir liar dengan segenap aturan yang sedemikian rupa. Dalam perspektif Gramsci, adanya kekuatan sistematis yang dikembangkan sehingga menjadikan masyarakat parkir liar lebih homogen, kompak dan senantiasa waspada. Dibuktikan dengan penentuan tarif parkir, identitas dan atribut yang sama dari kelompok parkir liar tersebut.

Jurnal penelitian yang berkaitan dengan minimnya lahan parkir telah dilakukan oleh Pri Guna Nugraha yang berjudul Studi tentang *Peran Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Parkir Liar di Pasar Pagi Kota Samarinda* dijelaskan bahwa kenyamanan dalam pelaksanaan parkir belum maksimal lantaran terbatasnya lahan parkir yang disediakan pemerintah yang memiliki kapasitas tinggi karena merupakan salah satu pusat perekonomian Kota Samarinda. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa pemerintah Kota Samarinda belum memberikan sarana dan parasarana yang nyaman terhadap pengguna parkir karena lahan parkir yang tidak memadai dan belum terealisasi. Hal tersebut juga dialami oleh Pemerintah Kota Metro. Akibat dari pembangunan Metro Mega Mall, beberapa lahan parkir yang ada di Pasar Cendrawasih berpindah menggunakan bahu jalan. Selain itu, *icon* Kota Metro yaitu Taman Merdeka dan Masjid Taqwa juga memiliki lahan parkir yang terbatas sehingga banyak bermunculan parkir liar di pinggir jalan.

Pembangunan Metro Mega Mall merupakan *urban renewal* dari perubahan Pasar Shopping menjadi kawasan perbelanjaan terpadu. Pembangunan ini membutuhkan lahan yang cukup luas. Pemerintah memutuskan untuk menggunakan lahan parkir Pasar Cendrawasih oleh Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berasal dari Jalan KH. Arsyad dan Jalan Baru Kota Metro. Mukhtar Amir selaku UPT Parkir Kota Metro yang menyebutkan tentang penggunaan lahan parkir Pasar Cendrawasih sebagai tempat penampungan sementara Pedagang Kaki Lima (PKL) sesuai dengan surat edaran Walikota Metro tahun 2012. (<http://www.jejamo.com/parkir-liar-di-kota-metro->

dishubkominformo-tak berdaya.html di akses pada 2 Oktober 2016). Akibat dari penggunaan lahan parkir yang digunakan sebagai lokasi PKL menyebabkan lokasi parkir berpindah menuju bahu Jalan Imam Bonjol.

Mukhtar Amir mengatakan, “dan sebagian ruas Jalan Imam untuk digunakan sebagai tempat parkir sementara, serta penggunaan terminal Kota Metro sebagai tempat parkir.”
(<http://www.jejamo.com/parkir-liar-di-kota-metro-dishubkominformo-tak-berdaya.html> di akses pada 2 Oktober 2016)

Kondisi pelayanan parkir yang tidak baik memberikan gangguan bagi sistem lalu lintas salah satunya adalah kemacetan. Kemacetan timbul sebagai akibat adanya ketidaklancaran lalu lintas. Kemacetan tersebut cukup mengganggu kelancaran aktivitas masyarakat. Kepolisian Kota Metro dan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) kemudian menindaklanjuti ketidaklancaran lalu lintas tersebut dengan menertibkan para petugas parkir yang berada di jalan Imam Bonjol. Penertiban yang dilakukan tidak membuat jera para petugas parkir karena lokasi parkir yang terbatas. Mereka kembali menggunakan bahu jalan dalam melakukan kegiatan parkir dan tidak lagi menyetorkan pendapatan parkir kepada pihak Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan Kota Metro. Dalam wawancara kepada tim Jejamo.com Mukhtar Amir mengatakan,

“awalnya mereka tidak liar dan menyetor parkir ke Kami. Tapi, karena adanya penertiban pedagang kaki lima oleh dinas pasar. Para tukang parkir itu terkena imbasnya. Diusir oleh Kepolisian dan Satpol PP.”
(<http://www.jejamo.com/parkir-liar-di-kota-metro-dishubkominformo-tak-berdaya.html> di akses pada 2 Oktober 2016)

Dalam jurnal penelitian Aditya Wisnu Priambodo tentang *Analisis Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang tahun 2012-2013*, masalah parkir liar telah menjadi penyebab hilangnya pendapatan daerah, juru parkir liar

menerapkan tarif parkir tidak sesuai dengan Peraturan Daerah (Perda) yang telah ditetapkan, menyebabkan kemacetan, adanya campur tangan dari pihak ketiga pada wilayah parkir tertentu dan berganti-gantinya sistem pengelolaan yang diterapkan. Pemerintah Kota Semarang telah melakukan sejumlah upaya untuk memperbaiki perparkiran Kota Semarang namun bukan murni untuk memperbaiki visi dan misi melainkan cenderung dipengaruhi oleh kepentingan pejabatnya.

Tarif parkir yang ditetapkan suatu daerah dengan daerah lainnya dapat berbeda-beda. Dilihat dari kemampuan dan kebutuhan masing-masing dari suatu daerah. Penyelewengan tarif parkir yang terjadi di suatu daerah, baik yang dilakukan oleh juru parkir liar maupun juru parkir resmi tetap merugikan pemerintah daerah. Anggota Komisi III DPRD Kota Metro, Hendri Susanto mempertanyakan tarif parkir Kota Metro setelah Ia menggunakan jasa parkir umum.

”Jika kita membayar dengan uang Rp.5.000, akan dikembalikan Rp.3.000. Apabila kita memberikan Rp.2.000 tidak dikembalikan. Artinya Rp.2000 adalah tarif parkirnya. Kita bukan bicara soal nominalnya, tetapi aturan.“

(<http://translampung.com/dewan-pertanyakan-tarif-parkir-di-metro/>
di unduh tanggal 22 Januari 2017 pukul 17.54 WIB)

Tarif parkir diatur menggunakan Peraturan Daerah (Perda) dan dapat dikuatkan dengan adanya Peraturan Walikota (Perwali) dengan hierarki tertinggi yaitu adalah Perda. Tarif parkir yang berubah-ubah dan tidak sesuai dengan Perda atau Perwali sangat merugikan kas daerah. Biasanya tarif parkir mengalami

perubahan tidak resmi oleh pihak tertentu ketika diadakannya sebuah konser musik atau hiburan yang digelar di Kota Metro.

”Saat akan melakukan parkir, juru parkir tidak ada. Tetapi, saat akan pergi meninggalkan lokasi parkir, petugas parkir akan muncul untuk meminta uang parkir. Terutama jika di Lapangan Sember atau Taman Kota ada acara, tarif parkir itu bisa mencapai Rp.5.000. Alasannya karena ramai, sulit mencari tempat parkir,”

(<http://translampung.com/dewan-pertanyakan-tarif-parkir-di-metro/> di unduh pada tanggal 22 Februari 2017 pukul 17.54 WIB)

Berdasarkan hasil Pra-riset pada tanggal 1 November 2016, Mukhtar Amir menyatakan bahwa kebocoran terhadap retribusi parkir memang terjadi. Parkir liar muncul akibat adanya *event* besar yang sering diadakan di Kota Metro,

“saat ada acara besar seperti konser dan pameran, akan muncul tukang parkir dadakan yang membuka lahan parkir di pinggir jalan.”
(Pra-riset pada tanggal 1 November 2016)

Keberadaan parkir liar yang mengganggu baik lalu lintas maupun pendapatan daerah harus ditanggapi dengan cepat. Pemerintah kota hendaknya persuasif dan proaktif melakukan upaya pencegahan dan penertiban dengan langkah yang bijaksana. Upaya ini tentunya tidak terlepas dari adanya dukungan dan partisipasi masyarakat luas.

Penanggulangan parkir liar oleh pemerintah pada hakikatnya merupakan bagian dari kebijakan publik sehingga harus menimbulkan dampak yang bisa dinikmati. Parkir liar sebagai kelompok sasaran harus benar-benar telah memahami tujuan program dan patuh terhadap peraturan yang ada. Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan, memerlukan suatu strategi yang baik dalam menanggulangi parkir liar di Kota Metro.

Berdasarkan uraian masalah di atas, permasalahan munculnya parkir liar di Kota Metro yaitu:

- a. Lahan parkir yang terbatas
- b. Petugas parkir memanfaatkan lokasi parkir ilegal
- c. Kurangnya koordinasi antar instansi terkait.
- d. Tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan

Pemerintah Kota Metro melalui Dinas Perhubungan dapat melakukan upaya dalam menanggulangi parkir liar yang cukup mengganggu keindahan kota. Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti permasalahan tersebut dengan judul “Strategi Dinas Perhubungan dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Metro).”

Berdasarkan jurnal penelitian sebelumnya seperti yang dijelaskan di atas menjadi pendukung penulis untuk melakukan penelitian lanjutan terkait strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum. Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh peneliti yaitu perbedaan sudut pandang yang digunakan yaitu mengenai strategi dalam menanggulangi parkir liar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah Bagaimana Strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis Strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan kajian Ilmu Pemerintahan, khususnya tentang strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro.

2. Kegunaan Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi dan masukan bagi Pemerintah Kota Metro khususnya Dinas Perhubungan Kota Metro mengenai pembuatan strategi menanggulangi parkir liar yang berada di tepi jalan umum Kota Metro.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Strategi

1. Pengertian Strategi

Anthony and Govindarajan (2007:577) menyatakan “*different strategies require different task priorities...*”. Strategi yang berbeda memerlukan tugas yang berbeda prioritas. Konsep strategi sejalan dengan arti kata tersebut. Steiner and Miner (1997:18) menjelaskan bahwa strategi berasal dari kata Yunani *strategos* yang berarti jenderal dan secara harfiah berarti seni para jenderal. Didukung oleh pernyataan John Baylis, et al (2013:61) yaitu “*strategy is ultimately about how to win wars*”. Artinya strategi pada akhirnya tentang bagaimana untuk memenangkan perang, dimana perang dapat diartikan juga permasalahan yang dihadapi.

Menurut William J. Stanton dalam Amirullah (2015:4) mendefinisikan strategi sebagai suatu rencana dasar yang luas dari suatu tindakan organisasi untuk mencapai suatu tujuan seperti yang dikatakan oleh Kotler and Cox (1988:49) bahwa “*Strategy is a vision*”. Selanjutnya, menurut Rivai dan Prawironegoro (2015:9) strategi merupakan cara dan alat yang digunakan untuk mencapai tujuan akhir (sasaran atau *objective*). Strategi harus mampu

membuat semua bagian dari suatu organisasi yang luas menjadi satu, terpadu untuk mencapai tujuan akhir (sasaran atau *objective*).

Berdasarkan pendapat para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa strategi merupakan serangkaian rencana dasar yang harus mampu membuat semua bagian organisasi menjadi satu untuk mencapai suatu tujuan bersama. Strategi membentuk sebuah pola pengambilan keputusan dalam mewujudkan visi organisasi. Keputusan yang diambil organisasi akan dijadikan pedoman dalam mewujudkan kemajuan organisasi dengan strategi yang dilakukan.

2. Karakteristik Strategi

Menurut Taufiq Amir (2011:10) sebuah keputusan disebut keputusan strategik apabila memenuhi tiga karakteristik diantaranya:

1. Jarang dibuat (*extraordinary*).

Sebuah keputusan strategis selalu memiliki implikasi luas dalam organisasi. Oleh karena itu tidak bisa diambil secara sembarangan dengan cukup sering terutama jika dimensi waktunya akan memakan waktu panjang.

2. Signifikan, penting.

Derajat keputusan strategis selalu penting dan melibatkan sumber daya dan komitmen yang besar.

3. Berdampak Luas

Keputusan strategik berdampak luas dan menjadi dasar bagi keputusan-keputusan selanjutnya bagi seluruh organisasi.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa sebuah strategi harus memuat tiga karakteristik tersebut untuk membedakan sebuah langkah yang diambil merupakan sebuah strategi atau bukan strategi.

3. Tipe Strategi

Kotelen dalam Salusu (1996:104) mengklasifikasikan strategi ke dalam tipe-tipe strategi yang sering dianggap sebagai suatu hierarki. Tipe-tipe strategi dimaksud adalah sebagai berikut:

1) *Corporate Strategy* (Strategi Organisasi)

Strategi ini berkaitan dengan perumusan misi, tujuan, nilai-nilai, dan inisiatif-inisiatif stratejik yang baru. Pembatasan-pembatasan diperlukan, yaitu apa yang dilakukan dan untuk siapa.

2) *Program Strategy* (Strategi Program)

Strategi ini lebih memberi perhatian pada implikasi-implikasi stratejik dari suatu program tertentu. Apa kira-kira dampaknya apabila suatu program tertentu dilancarkan atau diperkenalkan, apa dampaknya bagi sasaran organisasi.

3) *Resource Support Strategy* (Strategi Pendukung Sumber Daya)

Strategi sumber daya ini memusatkan perhatian pada memaksimalkan pemanfaatan sumber-sumber daya esensial yang tersedia guna meningkatkan kualitas kinerja organisasi. Sumber daya itu dapat berupa tenaga, keuangan, teknologi dan sebagainya.

4) *Institutional Strategy* (Strategi Kelembagaan)

Fokus dari strategi institusional ialah mengembangkan kemampuan organisasi untuk melaksanakan inisiatif-inisiatif stratejik.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa sebagai sebuah organisasi, Dinas Perhubungan termasuk dalam tipe strategi organisasi. Tipe organisasi ini berkaitan dengan perumusan misi, tujuan, nilai-nilai, dan inisiatif-inisiatif stratejik yang baru.

4. **Tingkat-tingkat Strategi**

Schendel, Hofer dan Higgins dalam Salusu (1996:101) menjelaskan adanya empat tingkatan strategi. Keseluruhannya disebut *Master Strategy*, yaitu *Enterprise Strategy*, *Corporate Strategy*, *Business Strategy* dan *Functional Strategy*.

a. *Enterprise Strategy*

Strategi ini berkaitan dengan respons masyarakat. Setiap organisasi mempunyai hubungan dengan masyarakat. Dalam strategi enterprise terlihat relasi antara organisasi dan masyarakat luas, sejauh interaksi itu akan dilakukan sehingga dapat menguntungkan organisasi.

b. *Corporate Strategy*

Strategi ini berkaitan dengan misi organisasi, sehingga sering disebut *grand strategy* yang meliputi bidang yang digeluti oleh suatu organisasi.

c. *Business Strategy*

Strategi pada tingkat ini menjabarkan bagaimana merebut pasaran di tengah masyarakat. Penempatan organisasi di hati para penguasa, para pengusaha, para politisi, para anggota legislatif, para donor dan lain sebagainya. Semua dimaksudkan untuk memperoleh keuntungan stratejik yang sekaligus mampu menunjang berkembangnya organisasi ke tingkat yang lebih baik.

d. *Functional Strategy*

Strategi ini merupakan strategi pendukung dan untuk menunjang suksesnya strategi lain.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa dalam penelitian ini *master strategi* yang digunakan adalah tingkat *corporate strategy*. Strategi ini berkaitan dengan misi organisasi, sehingga sering disebut *grand strategy* yang meliputi bidang yang digeluti oleh suatu organisasi. Dinas Perhubungan meliputi pelaksanaan pemerintahan daerah di bidang perhubungan.

5. Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan salah satu instrumen analisis yang ampuh apabila digunakan dengan tepat. Dalam Siagian (2007:172), SWOT merupakan akronim dari *Strengths* (kekuatan), *Weakness*(kelemahan),

Opportunities (Peluang) dan *Threats* (Ancaman). Faktor kekuatan dan kelemahan terdapat dalam tubuh suatu organisasi atau dalam arti faktor lingkungan internal sedangkan peluang dan ancaman merupakan faktor-faktor lingkungan yang dihadapi organisasi atau dalam arti faktor lingkungan eksternal. Penjelasan mengenai SWOT adalah sebagai berikut:

1. *Strengths* (Kekuatan)

Faktor kekuatan adalah antara lain kompetensi khusus yang terdapat dalam organisasi yang berakibat pada pemilikan keunggulan komparatif oleh organisasi. Perlu diperhatikan dalam hal apa organisasi telah berhasil. Apabila keberhasilan tersebut telah diketahui, perlu diidentifikasi apa karakteristik dari keberhasilan atau sukses tersebut, yaitu apa yang merupakan kekuatan-kekuatan unik organisasi. (Salusu,1996:292)

2. *Weakness* (Kelemahan)

Kelemahan yang dimaksud ialah keterbatasan atau kekurangan dalam hal sumber, keterampilan dan kemampuan yang menjadi penghalang serius bagi penampilan kinerja organisasi yang memuaskan. Kelemahan yang dirasakan oleh organisasi antara lain lokasi yang jauh dari fasilitas umum, sumber daya seperti kondisi keuangan yang tidak stabil, terbatasnya tenaga terampil, kekurangmampuan dalam memanfaatkan sumber daya yang ada, kurang disiplin karyawan, pertentangan antar kelompok dan lemahnya kepemimpinan. Salah satu akar dari kelemahan organisasi ialah apabila organisasi tidak memiliki tujuan dan sasaran serta struktur organisasi yang tidak teratur. (Salusu:1996:294-295)

3. *Opportunities* (Peluang)

Definisi sederhana tentang peluang adalah berbagai situasi lingkungan yang menguntungkan bagi suatu organisasi.

4. *Threats* (Ancaman)

Pengertian ancaman merupakan kebalikan dari peluang. Ancaman adalah faktor-faktor lingkungan yang tidak menguntungkan suatu satuan bisnis. Jika tidak diatasi, ancaman akan menjadi ganjalan bagi organisasi untuk masa sekarang maupun di masa depan.

Berdasarkan penjelasan, peneliti dapat menyimpulkan bahwa analisis SWOT ini mampu menguraikan faktor-faktor seperti faktor S, W, O, dan T sehingga memudahkan peneliti dalam menganalisis dan memberikan rekomendasi dalam memecahkan masalah.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis SWOT yang meliputi analisis lingkungan internal dan analisis lingkungan eksternal dengan alasan sebagai berikut:

1. Analisis SWOT ini merupakan analisis yang lengkap karena meliputi lingkungan internal dan lingkungan eksternal suatu organisasi, yang di dalamnya terdapat analisis terhadap kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan yang dihadapi oleh suatu organisasi dalam melaksanakan aktivitas dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.
2. Melalui analisis SWOT ini akan diidentifikasi strategi yang perlu ditingkatkan dan diprioritaskan bagi suatu organisasi. Strategi mana yang dipandang menjadi prioritas untuk diterapkan setelah

dikombinasikan dengan analisis kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan organisasi.

3. Analisis SWOT sesuai dengan kajian penelitian mengenai Strategi Dinas Perhubungan dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro, karena dengan menggunakan analisis ini akan dapat ditentukan strategi dinas dalam upaya mencapai tujuan menanggulangi parkir liar yang akan membuat keindahan kota, adanya pendapatan daerah dan kelancaran lalu lintas setelah dianalisis berdasarkan faktor kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan organisasi.

6. Informasi Strategi

Suatu strategi selain sebagai sebuah cara untuk mencapai tujuan hendaknya juga mampu memberi informasi kepada pembacanya sehingga mampu dipahami oleh setiap anggota manajemen puncak maupun setiap karyawan organisasi. Donnelly dalam Salusu (1996:109) menyatakan ada enam informasi strategi yang tidak boleh dilupakan, yaitu:

- 1) Apa, apa yang akan dilakukan
- 2) Mengapa demikian, suatu uraian tentang alasan yang dipakai dalam menentukan apa di atas
- 3) Siapa yang akan bertanggung jawab untuk atau mengoperasionalkan strategi
- 4) Berapa banyak biaya yang harus dikeluarkan untuk menyukseskan strategi
- 5) Berapa lama waktu yang diperlukan untuk operasionalisasi strategi tersebut
- 6) Hasil apa yang diperoleh dari strategi itu.

Peneliti dapat menyimpulkan bahwa informasi strategi penting untuk menggali informasi mengenai perancangan strategi. Sebuah keputusan apabila tidak dapat menjelaskan mengapa strategi tersebut dibuat, bukanlah

sebuah strategi. Strategi yang baik adalah strategi yang mampu menjelaskan dan memberikan informasi pengambilan strategi tersebut. Informasi strategi ini untuk efektivitas dan efisiensi dalam perancangan strategi sehingga meminimalisir kegagalan strategi.

B. Perencanaan Strategis pada Organisasi

Dalam Looy, Dierdonck and Gemmel (1998:432) “*service strategy thus needs to address: what is desirable, and what should and can be realised...*”. Strategi pelayanan perlu untuk mengatasi apa yang diinginkan dan apa yang harus dan dapat direalisasikan. Menurut Collis and Montgomery (1998:5), “*...corporate strategy addressed any and every strategic issue facing a company...*”. Strategi perusahaan ditujukan setiap dan setiap isu strategis yang dihadapi perusahaan. Proses perencanaan strategis di semua tingkat organisasi dapat dibagi menjadi empat langkah menurut Mondy and Mondy (2014:115) yaitu:

1. *Determination of the organizational mission* (penentuan misi organisasi)
2. *Assessment of the organization and its environment* (penilaian organisasi dan lingkungan)
3. *Setting of spesific objectives or direction* (penetapan tujuan spesifik atau arah)
4. *Determination to strategic to accomplish* (tekad untuk mencapai strategis)

Berdasarkan penjelasan, peneliti dapat menyimpulkan bahwa sebuah perencanaan strategis dimulai dengan empat tahap penting dimulai dengan penentuan misi, penilaian, penetapan tujuan dan butuh tekad untuk mencapai sebuah strategi

C. Konsep Parkir

1. Konsep Parkir Liar

Parkir liar adalah merupakan suatu penyebab utama terjadinya kemacetan, kesemrawutan dan bahkan kecelakaan, baik bagi kendaraan itu sendiri maupun bagi pejalan kaki. Pengendalian dan penindakan umumnya adalah merupakan langkah yang dilakukan dan masalah parkir liar harus ditata oleh Pemerintah Daerah (Walikota/Bupati) setempat melalui beberapa jenis organisasi pengelola parkir perkantoran.

Pengertian mengenai parkir liar dapat dilihat dari pernyataan Ritonga (2010:21) dalam jurnal penelitian Paiman Rahardjo dengan judul *Efektivitas Penerapan Sanksi Parkir Liar Kendaraan Bermotor di Wilayah Suku Dinas Perhubungan Kota Jakarta Selatan*.

“Pelanggaran parkir adalah pelanggaran terhadap aturan lalu lintas yang ditandai dengan rambu larangan parkir, rambu larangan stop, serta marka larangan parkir di jalan. Larangan ditetapkan karena alasan kapasitas jalan lebih diutamakan daripada memberikan akses, ataupun karena alasan keselamatan.”

Secara langsung dapat dibedakan antara parkir liar dan parkir resmi selain dari lokasi parkir, juga kepada petugas parkir. Petugas parkir resmi adalah petugas parkir yang telah terdaftar di Dinas Perhubungan dengan bukti memiliki Surat Keputusan (SK) dalam melakukan parkir. Selain itu petugas parkir juga menggunakan rompi/jaket tukang parkir, topi dan peluit. (http://gegenna.blogspot.co.id/2014/06/kode-etik-profesi-non-formil-tukang_29.html di akses pada 13 Februari 2017 pukul 20.54 WIB)

Parkir liar biasanya adalah parkir yang berada bukan di lokasi yang memang ditentukan untuk menjadi lokasi parkir. Dalam buku Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir (1998:134), Ketentuan mengenai parkir tepi jalan adalah sebagai berikut:

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan pejalan kaki, atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan
- b. Pada jalan yang sempit yang lebarnya kurang dari 6 meter dan mengizinkan parkir hanya pada 1 sisi jalan dengan lebar 6-9 meter
- c. Pada jalan dimana arus lalu lintas dipentingkan maka parkir sebaiknya dilarang
- d. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter
- e. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan
- f. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang
- g. Didalam daerah persimpangan dengan jarak sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.

Pengendalian terdapat petugas parkir ilegal perlu untuk dilakukan. Untuk itu perlu dilakukan identifikasi lokasi parkir yang dikelola oleh petugas parkir ilegal, baik ditempat yang ditunjuk sebagai lokasi parkir ataupun tempat-tempat yang tidak ditunjuk sebagai lokasi parkir. Bila ditemukan petugas parkir yang demikian maka perlu diambil langkah pengendalian. Agar langkah pengendalian ini mempunyai kekuatan hukum maka ketentuan mengenai hal ini harus dicantumkan dalam Peraturan Daerah mengenai perparkiran.

2. Kebijaksanaan Parkir

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 10 tahun 2008 yang dimaksud dengan parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Pola tata guna lahan penting dalam menyusun

suatu tarif parkir. Semakin mendekati pusat kota, maka harga lahan juga naik dan menyebabkan harga fasilitas parkir dapat lebih tinggi di pusat kota.

Dalam pengelolaan retribusi parkir dibutuhkan sebuah kebijaksanaan dari pemerintah. Dalam buku Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir (1998:3-4) sasaran utama dari kebijaksanaan parkir sebagai bagian dari kebijaksanaan transportasi adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan,
- b. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir,
- c. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya,
- d. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas
- e. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

Keberadaan kebijaksanaan parkir adalah agar pengaturan mengenai dasar hukum yang jelas. Kebijaksanaan parkir dengan adanya otonomi daerah dapat direpresentasikan dalam bentuk peraturan daerah (perda) maupun peraturan walikota (perwali). Keduanya memiliki dasar hukum yang kuat tetapi harus tetap memperhatikan hierarki peraturan perundang-undangan di Indonesia.

3. Masalah Pengendalian Parkir

Dalam proses pemungutan retribusi parkir tidak selalu berjalan optimal karena adanya berbagai hambatan yang dihadapi. Menurut Abubakar, et al (1998:151) masalah yang dihadapi dalam pengendalian pendapatan parkir diantaranya:

- a. Penolakan untuk membayar
Penolakan ini sering menimbulkan keributan antara juru parkir dengan pelaku parkir terutama terjadi bagi pengemudi motor atau masyarakat yang menolak untuk membayar retribusi parkir.
- b. Pengumpulan pendapatan oleh petugas tidak resmi
Di beberapa kota besar sering ditemui juru parkir tidak resmi yang menggunakan seragam juru parkir yang umumnya beroperasi dikawasan yang tidak ditetapkan sebagai kawasan parkir. Sebagian juru parkir memiliki para pengelola parkir tidak resmi atau disebut dengan mafia parkir. Jika jumlah juru parkir tidak resmi banyak maka dapat dipastikan potensi pendapatan asli daerah yang hilang akan cukup besar.
- c. Penarikan tarif parkir yang lebih tinggi
Tarif parkir yang sudah sangat rendah dikawasan pusat perdagangan yang tinggi penggunaannya sering dimanfaatkan oleh juru parkir untuk meminta bayaran lebih atau pelaku parkir tidak meminta uang kembaliannya.
- d. Juru parkir tidak menyetorkan hasil
Masalah lain yang ditemukan adalah juru parkir yang tidak menyetorkan hasil retribusi parkir yang dipungutnya, atau tidak menyetorkan secara utuh. Sering kali karcis tidak diberikan kepada pelaku parkir atau pelaku parkir tidak mau menerima karcis.
- e. Penggunaan karcis lebih dari satu kali

Hambatan yang dihadapi dalam pengendalian pendapatan parkir memang sering terjadi. Berbagai faktor mampu mempengaruhi pendapatan parkir.

Kota Metro juga mengalami permasalahan dalam pengendalian pendapatan parkir karena adanya parkir liar di tepi jalan umum.

4. Masalah Pengendalian Petugas Parkir

Berdasarkan permasalahan pendapatan parkir, terlihat bahwa petugas parkir/juru parkir merupakan salah satu penyebab terjadinya masalah parkir.

Untuk itu diperlukan pengendalian petugas parkir. Abubakar, et .al (1998:161-162) juga menyatakan permasalahan pengendalian terhadap petugas parkir/juru parkir ini muncul kemudian diantaranya:

- a. Parkir oleh petugas ilegal ditempat parkir ilegal
- b. Petugas ilegal ditempat parkir ilegal

- c. Petugas legal meminta pelaku parkir untuk parkir ditempat dimana parkir dilarang (parkir ganda, parkir di tempat dilarang parkir)
- d. Petugas memungut ongkos parkir diatas tarif yang diberlakukan
- e. Petugas tidak membagikan karcis parkir atau menggunakan kembali karcis yang sudah dibagikan sebelumnya kepada pelaku parkir lain
- f. Petugas parkir pulang lebih awal atau masuk kerja terlambat dan lain-lain.

Hambatan yang dihadapi dalam pengendalian petugas parkir juga merupakan masalah dalam perparkiran. Berbagai faktor mampu mempengaruhi masalah petugas parkir. Kota Metro juga mengalami permasalahan dalam pengendalian petugas parkir karena adanya parkir liar di tepi jalan umum.

D. Tugas dan Fungsi Pokok Dinas Perhubungan

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah dan Peraturan Pemerintahan Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah berimplikasi terhadap susunan Perangkat Daerah di Kota Metro. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Metro berubah menjadi dua dinas yaitu Dinas Perhubungan dan Dinas Komunikasi dan Informatika (www.rubrikmedia.com di akses pada tanggal 5 November 2016).

Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan:

1. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan
2. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum dibidang lalu-lintas, angkutan, teknik prasarana terminal dan parkir
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas dibidang lalu-lintas, angkutan, teknik prasarana terminal dan parkir
4. Penyelenggaraan kesekretariatan dinas

5. Penyelenggaraan pembinaan, pengawasan, pengelolaan Unit Prlaksana Teknis (UPT) dinas
6. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.(info.metrokota.go.id diakses pada 31 Januari 2017)

E. Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Asli Daerah merupakan sumber utama daerah dalam menjalankan otonomi daerah. Dengan Pendapatan Asli Daerah yang tinggi, maka dapat dipastikan kemandirian daerah tersebut dapat tercapai sehingga mengurangi ketergantungan kepada pemerintah pusat. Ahmad Yani (2008:51) menjelaskan bahwa Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Menurut Van Horne (1995:7), *“the financial manager makes use of certain analytical tools in the analysis, planning, and control activities of the firm”*.

Pengelola keuangan menggunakan alat-alat analisis tertentu dalam analisis, perencanaan dan kegiatan pengendalian perusahaan/organisasi. Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari:

1. Pajak daerah
2. Retribusi daerah
3. Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan,
4. Lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.

Dalam upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), daerah dilarang menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi dan dilarang menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan

yang menghambat mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antardaerah dan kegiatan ekspor impor.

F. Kerangka Pikir

Pusat kota sering dijadikan sebagai pusat dari aktivitas perdagangan. Aktivitas pada pusat perdagangan akan mengakibatkan adanya bangkitan perjalanan, dari bangkitan perjalanan akan menimbulkan bangkitan parkir di daerah/kawasan perdagangan. Hal tersebut akan menumbuhkan lokasi-lokasi parkir baru di badan jalan (*on-street parking*).

Menurut data Dinas Perhubungan Kota Metro pada tahun 2012, tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor rata-rata di Kota Metro mencapai sekitar 19% setiap tahunnya. Semakin meningkatnya transportasi darat, maka kebutuhan akan tempat parkir juga semakin meningkat. Salah satu permasalahan yang sering terjadi di daerah perkotaan yaitu kurangnya lahan parkir yang memadai.

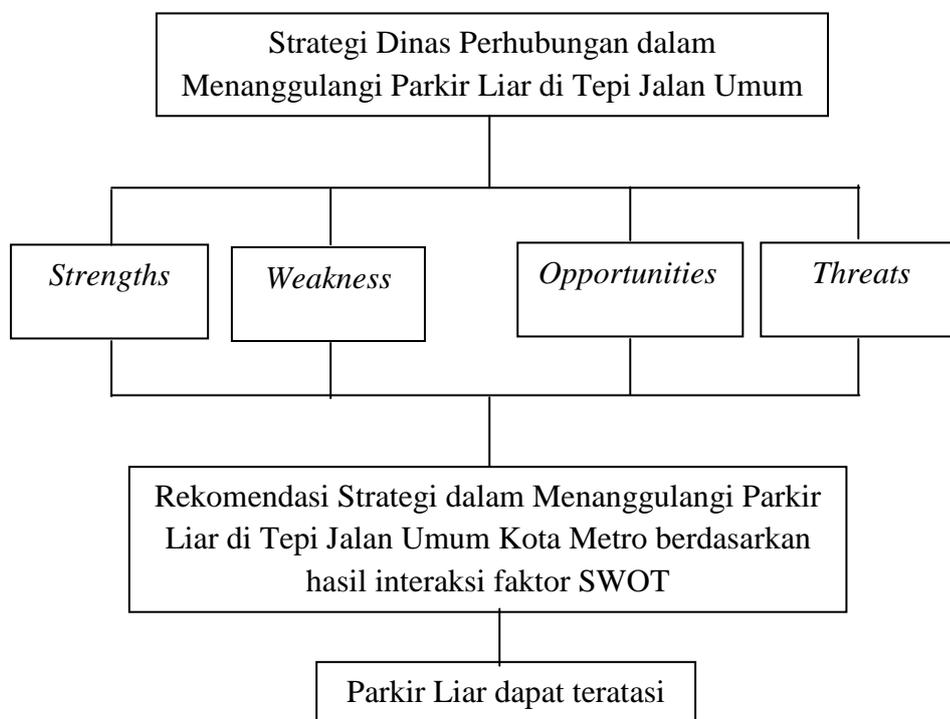
Permasalahan parkir liar di Kota Metro disebabkan oleh beberapa hal yaitu:

- a. Lahan parkir yang terbatas
- b. Petugas parkir memanfaatkan lokasi parkir ilegal
- c. Kurangnya koordinasi antar instansi terkait.
- d. Tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan

Untuk dibutuhkan sebuah strategi yang mampu menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro. Peneliti menggunakan analisis SWOT dalam penelitian antara lain *Strengths* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan),

Opportunities (peluang) dan *Threats* (ancaman). Alasan utama peneliti menggunakan analisis tersebut karena Melalui analisis SWOT ini akan diidentifikasi strategi yang perlu ditingkatkan dan diprioritaskan bagi suatu organisasi. Strategi mana yang dipandang menjadi prioritas untuk diterapkan setelah dikombinasikan dengan analisis kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan organisasi.

Peneliti menggunakan analisis SWOT dalam penelitiannya dengan mempertimbangkan kecocokan antara masalah yang diteliti dengan konsep yang digunakan. Dengan analisis SWOT peneliti dapat menguraikan Faktor S, W, O, T dalam mengkaji parkir liar. Setelah itu dapat dianalisis dan ditentukan strategi yang dapat digunakan dalam menanggulangi parkir liar. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada gambar kerangka pikir penelitian sebagai berikut



Gambar 1. Kerangka Pikir

Sumber: diolah oleh peneliti, 2017

III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Menurut Satori dan Komariah (2014:22) penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang mengungkap situasi sosial tertentu dengan mendeskripsikan kenyataan secara benar, dibentuk oleh kata-kata berdasarkan teknik pengumpulan dan analisis data yang relevan yang diperoleh dari situasi yang alamiah. Suatu pendekatan kualitatif dieksplorasi dan diperdalam dari suatu fenomena sosial atau suatu lingkungan sosial yang terdiri atas pelaku, kejadian, tempat dan waktu.

Berdasarkan penjelasan mengenai pendekatan kualitatif, tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif. Penelitian kualitatif merupakan sebuah penelitian yang mengungkap situasi sosial dengan mendeskripsikan kenyataan dibentuk oleh kata-kata sehingga selaras dengan tipe penelitian deskriptif. Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa penelitian kualitatif dengan tipe deskriptif merupakan penelitian yang dilakukan untuk mengungkap data yang dihimpun dalam bentuk kata-kata maupun gambar yang didapat dari fenomena lapangan yang bersifat empiris dalam menafsirkan hasil penelitian.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan merumuskan strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro. Alasan peneliti menggunakan tipe deskriptif dengan pendekatan kualitatif pada penelitian ini karena peneliti berusaha untuk melihat faktor-faktor dari situasi sosial yang terjadi di masyarakat sehingga memudahkan peneliti dalam menganalisis dan merumuskan strategi dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro.

B. Fokus Penelitian

Untuk memperjelas pemahaman tentang konsep-konsep penting yang digunakan dalam penelitian ini, maka fokus penelitian ini adalah strategi dalam menanggulangi parkir liar dengan menggunakan analisis SWOT. Untuk mendeskripsikan fokus penelitian secara lengkap akan dijelaskan mengenai proposal skripsi yang terdiri dari:

1. *Strengths*(kekuatan)

Pada kekuatan ini akan dianalisis bagaimana kekuatan Dinas Perhubungan dalam organisasi khususnya dalam melakukan pengaturan parkir. Memfokuskan pada:

1. Karakteristik organisasi
2. Keberhasilan program organisasi
3. Prestasi yang diraih organisasi
4. Sarana dan Prasarana

2. *Weakness* (kelemahan)

Pada bagian ini akan dianalisis keterbatasan atau kekurangan dalam hal sumber, keterampilan dan kemampuan organisasi dalam menanggulangi parkir liar. Dapat berupa analisis:

1. Ketersediaan sarana dan prasarana
2. Kemampuan individu/organisasi
3. Keuangan organisasi
4. Pemanfaatan sumber daya
5. Kepemimpinan

3. *Opportunities* (peluang)

Pada bagian ini akan dilihat peluang-peluang yang tercipta dari adanya pengelolaan parkir liar. Indikator yaitu:

1. Peningkatan pendapatan Retribusi Parkir
2. Peningkatan Pendapatan Asli Daerah
3. Terselenggaranya pelayanan parkir yang baik

4. *Threats* (ancaman)

Pada bagian ini akan dilihat faktor-faktor yang menyebabkan adanya parkir liar dan akibat dari adanya parkir liar. Indikator yaitu:

1. Faktor penyebab/pendukung parkir liar
2. Akibat masalah parkir liar

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian bertempat di Dinas Perhubungan Kota Metro yang beralamat di Jalan Jend. AH Nasution No. 13, Kelurahan Yosorejo, Kecamatan Metro Timur, Kota Metro. Dinas Perhubungan merupakan instansi yang berwenang dalam melaksanakan fungsinya sebagai:

1. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum dibidang lalu-lintas, angkutan, teknik prasarana terminal dan parkir
2. Pembinaan dan pelaksanaan tugas dibidang lalu-lintas, angkutan, teknik prasarana terminal dan parkir

Masalah perparkiran juga berada di lapangan yang langsung berhubungan dengan masyarakat, sehingga pada penelitian ini lokasi yang digunakan adalah lahan-lahan parkir yang tersebar di tepi jalan umum khususnya yang berpotensi menjadi tempat parkir liar yang terletak di depan Rumah Dinas Walikota dan Wakil Walikota Metro, di sekitar Bank BRI Kota Metro dan di Jalan Imam Bonjol Kota Metro.

D. Teknik Penarikan Sampel

Menurut Sugiyono (2011:217-218), teknik sampling adalah merupakan teknik pengambilan sampel. Untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, terdapat berbagai teknik sampling yang dapat dipilih untuk digunakan. Teknik sampling pada dasarnya dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu *Probability Sampling* dan *Nonprobability Sampling*.

Probability Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih untuk menjadi sampling. Sedangkan *Nonprobability Sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan jenis *Nonprobability Sampling* yaitu *purposive sampling*. *Purposive Sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Didasari karena penelitian ini dilakukan kepada Dinas Perhubungan Kota Metro khususnya Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran sebagai pihak yang berwenang dalam pengaturan dan pengelolaan parkir dan informan pendukung yaitu juru parkir resmi, juru parkir liar dan pengguna jasa parkir khususnya parkir di tepi jalan umum. Data informan penelitian disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Informan Penelitian

No	Kelompok Informan	Nama Informan	Jabatan Informan
1	Dinas Perhubungan Kota Metro	Komarudin, S.Sos., M.M	Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Metro
2	Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran Kota Metro	Rosmala Dewi	Kepala Sub Bagian Tata Usaha UPT Perparkiran Kota Metro
		Elisa Diana, S.IP	Bendahara Penerimaan Pembantu UPT Perparkiran Kota Metro
3	Petugas Parkir Tepi Jalan Umum Kota Metro	Dahlan	Petugas Parkir tepi jalan Sumur Bandung Kota Metro
		Dedi	Petugas Parkir tepi jalan Pagar Ruyung Kota Metro
		Wansori	Petugas Parkir tepi jalan Imam Bonjol

Tabel 1. Lanjutan

4	Pegguna Parkir Tepi Jalan Umum Kota Metro	Hariyani	Pegguna Parkir tepi jalan Sumur Bandung Kota Metro
		Heni	Pegguna Parkir tepi jalan Pagar Ruyung Kota Metro

Sumber: diolah peneliti

E. Sumber Data

Menurut Lofland and Lofland dalam Basrowi dan Suwandi (2008:69), sumber data utama penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan. Sumber data merupakan faktor yang penting dalam penelitian karena sumber data akan berhubungan dengan kualitas dari hasil penelitian. Sumber data terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian, dalam hal ini peneliti memperoleh data atau informasi langsung dengan menggunakan instrumen-instrumen yang telah ditetapkan. Menurut Indrianto dan Supomo dalam Purhantara (2010:79), data primer dapat berupa opini subyek, hasil observasi terhadap suatu perilaku atau kejadian dan hasil pengujian. Penelitian ini menggunakan teknik wawancara dalam mengumpulkan data primer dengan memperoleh informasi secara langsung. Tabel berikut ini merupakan keterangan pengambilan data primer penelitian.

Tabel 2. Pengambilan Data Primer Penelitian

No	Kelompok Informan	Nama Informan	Instrumen	Waktu Pengambilan Data Primer
1	Dinas Perhubungan Kota Metro	Komarudin, S.Sos., M.M	Wawancara	5 April 2017, Pukul 09.00 WIB
2	Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran Kota Metro	Elisa Diana, S.IP	Wawancara	10 April 2017, Pukul 09.30 WIB
		Rosmala Dewi	Wawancara	12 April 2017, Pukul 09.30 WIB
3	Petugas Parkir Tepi Jalan Umum Kota Metro	Dahlan	Wawancara	18 April 2017, Pukul 12.30 WIB
		Dedi	Wawancara	18 April 2017, Pukul 13.30 WIB
		Wansori	Wawancara	9 Juni 2017, Pukul 12.15 WIB
4	Pengguna Parkir Tepi Jalan Umum Kota Metro	Hariyani	Wawancara	18 April 2017, Pukul 13.00 WIB
		Heni	Wawancara	18 April 2017, Pukul 14.00 WIB

Sumber: diolah peneliti

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data atau informasi yang diperoleh secara tidak langsung dari obyek penelitian yang bersifat publik, yang terdiri atas struktur organisasi dan kearsipan, dokumen, laporan-laporan serta buku-buku dan lain sebagainya yang berkenaan dengan penelitian ini.

Sumber data sekunder penelitian ini diperoleh melalui dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian, yaitu gambaran umum Kota Metro, gambaran umum Dinas Perhubungan, gambaran umum Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran Kota Metro yang diperoleh melalui dokumentasi website resmi Kota Metro yaitu metrokota.go.id, struktur organisasi

kepegawaian UPT Perparkiran Kota Metro, Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 1 Tahun 2016 tentang Retribusi Jasa Usaha, Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 24 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Metro, data jumlah kendaraan bermotor di Kota Metro, data Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir Kota Metro dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

F. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2011:224) teknik pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai setting, berbagai sumber dan berbagai cara. Teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara observasi (pengamatan), interview (wawancara), kuisisioner (angket), dokumentasi dan gabungan keempat cara tersebut. Arikunto (2006:222) telah mengingatkan bahwa peneliti harus mempunyai keahlian khusus agar penelitian yang dilakukan tidak bias. Peneliti dalam teknik pengumpulan data menggunakan teknik wawancara dan dokumentasi.

a. Wawancara

Satori dan Komariah (2014:130) menjelaskan bahwa wawancara adalah suatu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi yang digali dari sumber data langsung maupun percakapan atau tanya jawab. Wawancara dalam penelitian kualitatif sifatnya mendalam karena ingin mengeksplorasi informasi secara holistik dan jelas dari informan. Di dalam penelitian ini, peneliti mewawancarai beberapa informan, wawancara tersebut dilakukan untuk mengetahui informasi mengenai strategi menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro.

Informan dalam penelitian adalah

1. Informan pertama

Nama : Komarudin, S.Sos., M.M

Jabatan : Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Metro

2. Informan kedua

Nama : Rosmala Dewi

Jabatan : Kepala Sub Bagian Tata Usaha (Kasubag TU) UPT
Perparkiran Kota Metro

3. Informan ketiga

Nama : Elisa Diana, S.IP

Jabatan : Staf Bendahara Penerimaan Pembantu UPT
Perparkiran Kota Metro

4. Informan keempat

Nama : Dahlan

Jabatan : Petugas Parkir tepi Jalan Sumur Bandung Kota
Metro

5. Informan kelima

Nama : Dedy

Jabatan : Petugas Parkir tepi Jalan Pagar Ruyung Kota
Metro

6. Informan keenam

Nama : Wansori

Jabatan : Petugas Parkir tepi Jalan Imam Bonjol

7. Informan ketujuh

Nama : Heni

Jabatan : Pengguna parkir tepi Jalan Pagar Ruyung Kota
Metro

8. Informan kedelapan

Nama : Hariyani

Jabatan : Pengguna parkir tepi Jalan Sumur Bandung Kota
Metro

b. Dokumentasi

Hornby dalam Satori dan Komariah (2014:146) mengatakan bahwa *document* yaitu “*something written or printed, to be used as arecord or evidence*”. Dokumen adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak untuk digunakan sebagai suatu catatan atau bukti. terkait penelitian ini, dokumen yang dibutuhkan antara lain, kebijakan-kebijakan parkir di tepi jalan umum, data mengenai target dan realisasi pendapatan retribusi daerah, data mengenai pelayanan publik dalam sektor parkir tepi jalan umum Kota Metro.

Dokumentasi penelitian berasal dari kantor Dinas Perhubungan Kota Metro, UPT Perparkiran Kota Metro dan website resmi pemerintah seperti metrokota.go.id, metrokota.bps.go.id dan dishub.metrokota.go.id maupun website berita lokal Lampung seperti duajurai.co, jejamo.com dan translampung.com.

c. Observasi

Bungin dalam Satori dan Komariah (2014:105) menjelaskan bahwa observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan pengindraan. Selain itu Marshall dalam Sugiyono (2011:226) meyakini bahwa “*through observatio, the researcher learn about behaviour and the meaning attached to those behaviour*”. Melalui observasi, peneliti belajar tentang perilaku, dan makna perilaku tersebut.

Observasi penelitian dilakukan dengan mengunjungi lokasi penelitian untuk melakukan pengamatan langsung di Kantor Dinas Perhubungan Kota Metro, Kantor UPT Perparkiran Kota Metro dan lokasi parkir di tepi jalan umum yang terletak di 11 titik lokasi serta lokasi yang berpotensi menjadi parkir liar yang terletak di depan Rumah Dinas Walikota dan Wakil Walikota Metro, di sekitar Bank BRI Kota Metro dan di Jalan Imam Bonjol Kota Metro.

G. Teknik Keabsahan Data

Terdapat empat kriteria yang digunakan, yaitu derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*). Menurut Moleong (2013:324) empat kriteria tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Derajat keterpercayaan (*Credibility*)

Menurut Satori dan Komariah (2014), ada beberapa cara meningkatkan kredibilitas yaitu melalui perpanjangan pengamatan, peningkatan

ketekunan, triangulasi (pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan waktu) dan diskusi dengan teman sejawat.

2. Keteralihan (*Transferability*)

Konsep validitas keteralihan masyarakat bahwa generalisasi suatu penemuan dapat berlaku atau diterapkan pada semua konteks dalam populasi yang sama atas dasar penemuan yang diperoleh pada sampel yang secara representatif mewakili populasi. Data yang disajikan yakni selain wawancara juga berupa catatan-catatan lapangan, peraturan, dan lain-lain. Data yang diperoleh kemudian dipaparkan di hasil dan pembahasan. Pemaparan keseluruhan data agar pembaca mengetahui permasalahan yang terjadi terkait dengan Strategi Dinas Perhubungan Kota Metro dalam Menanggulangi Parkir Liar di Kota Metro.

3. Kebergantungan (*Dependability*)

Kebergantungan dapat dicapai dengan cara memeriksa suatu kebenaran. Berdiskusi dengan dosen pembimbing mengenai semua data yang diperoleh, kemudian diadakan seminar untuk membahas.

4. Kepastian (*Confirmability*)

Kepastian pada penelitian kualitatif berupa penekanan pada data. Jika hasil penelitian ini layak dan dapat memenuhi kriteria/syarat, maka hasil penelitian ini dapat digantungkan pada peneliti.

H. Teknik Pengolahan Data

Data yang baru diperoleh dinamakan data mentah. Data mentah harus diolah terlebih dahulu agar dapat digunakan dalam penelitian. Menurut Aries Siswanto (2012:70-71), pengolahan dapat dilakukan dengan tujuan untuk menyederhanakan data yang telah terkumpul, menyajikan data dalam susunan yang baik, kemudian dianalisa. Ada 2 langkah yang dilakukan didalam mengolah data:

1. Penyuntingan (*Editing*)

Penyuntingan dilakukan dengan maksud untuk memeriksa semua jawaban responden yang telah kembali. Hal yang diperlukan didalam melakukan penyuntingan adalah:

- a. Kesesuaian jawaban dengan pertanyaan
Menyunting data yang telah terkumpul, karena mungkin terdapat jawaban yang tidak sesuai dengan pertanyaan yang diajukan.
- b. Kelengkapan pengisian jawaban
Jawaban dari pertanyaan harus didapatkan agar pengolahan data tidak terjadi kesalahan/data rusak.
- c. Keajegan jawaban
Keajegan jawaban sehubungan dengan jawaban responden yang stabil, tidak berubah-ubah.
- d. Tidak mengganti jawaban responden.
Peneliti tidak diperkenankan sama sekali mengganti jawaban responden agar hasil penelitiannya baik.

2. Tabulasi (*Tabulating*)

Tabulasi dilakukan dengan menyusun dan menghitung data hasil pengkodean, kemudian dibuat tabel agar mudah terbaca.

I. Teknik Analisis Data

Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2011:246) mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas. Aktivitas dalam analisis data yaitu *Data Reduction*, *Data Display*, dan *Conslusion Drawing/Verification*.

1. Data Reduksi (*data reduction*)

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan, perhatian dan pertransformasian data kasar dari lapangan. Proses ini berlangsung selama penelitian dilakukan, dari awal sampai akhir penelitian. Kegiatan reduksi data yang dilakukan peneliti adalah membuat ringkasan tentang hal-hal pokok yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Metro sesuai dengan indikator-indikator yang telah ditetapkan.

2. Penyajian Data (*data display*)

Display data akan memudahkan peneliti dan pembaca untuk memahami peristiwa maupun kejadian yang terjadi. Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2011:249) dalam melakukan *display data* selain dengan teks yang naratif juga dapat berupa grafik, matrik, network (jaringan) dan bagan. Tujuannya adalah untuk memudahkan membaca dan menarik kesimpulan.

3. Penarikan Kesimpulan (*conclusion drawing/verification*)

Penarikan kesimpulan hanyalah sebagian dari suatu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Dalam tahap ini, peneliti mengkaji secara berulang-ulang data yang ada. Langkah selanjutnya yaitu melaporkan hasil penelitian.

IV. GAMBARAN UMUM

A. Sejarah Lokasi Penelitian

Wilayah Kota Metro terdapat pada bagian tengah Provinsi Lampung, yang berjarak± 45 km dari Kota Bandar Lampung (Ibukota Provinsi Lampung). Secara geografis, KotaMetro terletak pada 105017' – 105019' BT dan 506' – 508' LS,. Luas wilayah administrasiKota Metro 68,74 km² , dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Lampung Tengah dan Lampung Timur
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Lampung Timur
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Lampung Timur
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Lampung Tengah

Kota Metro sebagai daerah otonom dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor12 Tahun 1999 tentang pembentukan Daerah Tingkat II Way Kanan, Daerah Tingkat III Lampung Timur, yang diresmikan pada tanggal 27 April 1999. Pada saat diresmikan, KotaMetro terdiri dari 2 (dua) Kecamatan, 6 (enam) Kelurahan dan 6 (enam) Desa.Kemudian berdasarkan Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 25 Tahun 2000 tentangPemekaran Kelurahan dan Kecamatan di Kota Metro, wilayah administrasi PemerintahKota Metro dimekarkan menjadi 5 (lima) Kecamatan dan 22 (duapuluhdua)

Kelurahan. Luas wilayah Kota Metro adalah 6.874 Ha, dengan pembagian sebagai berikut:

1. Metro Selatan 1,433 Ha
2. Metro Barat 1,128 Ha
3. Metro Timur 1,178 Ha
4. Metro Pusat 1,171 Ha
5. Metro Utara 1,964 Ha

Visi kota Metro:

Mewujudkan Kota Metro sebagai kota pendidikan dan wisata keluarga berbasis ekonomi kerakyatan berlandaskan pembangunan partisipatif.

Misi kota Metro:

1. Membangun sumber daya manusia yang bertaqwa, berkualitas, profesional, unggul, berdaya saing dan berakhlak mulia melalui sistem pendidikan yang terarah dan komperhensif
2. Menciptakan keseimbangan pembangunan kota dengan memperhatikan kelestarian sumber daya alam dan mutu lingkungan hidup menuju pembangunan yang berkelanjutan
3. Mewujudkan kesejahteraan rakyat melalui pembangunan ekonomi yang berbasis perdagangan dan agroindustri, memperbaiki iklim usaha, menarik investasi dan penyediaan lapangan kerja.
4. Mewujudkan tata pemerintahan yang baik dan bertanggungjawab
5. Mewujudkan kehidupan demokrasi dalam segala aspek kehidupan, menjunjung tinggi dan menghormati hak azasi manusia, menjunjung tinggi hukum dan menjamin tegaknya supremasi hukum

6. Membangun serta meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur guna mendukung pembangunan daerah
7. Mewujudkan kemandirian rakyat melalui prinsip-prinsip otonomi.

B. Profil Dinas Perhubungan Kota Metro

Berdasarkan Undang-Undang No. 12 Tahun 1999 Kota Metro menjadi suatudaerah otonom baru di Provinsi Lampung yang berwenang menyelenggarakan pemerintahan dan pembangunan di wilayahnya. Untuk menunjang penyelenggaraan dan pembangunan tersebut maka dinas instansi untuk membantupelaksanaanya sesuai dengan bidangnya masing-masing.

Dinas Perhubungan dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 24 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Metro. Hakekat membentuk Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika untuk memperbesar peranan pemerintah daerah sebagai penyelenggara pemerintahan dan pembangunan yang penyerahan sebagian urusannya diserahkan kepada daerah Tk.1 dan daerah Tk.II serta tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah daerah Tk.1 (Provinsi).

Dinas Perhubungan Kota Metro mempunyai tugas melaksanakan sebagian pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan dibidang perhubungan. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum dibidang

lalu-lintas, angkutan, teknik prasarana Terminal dan Parkir

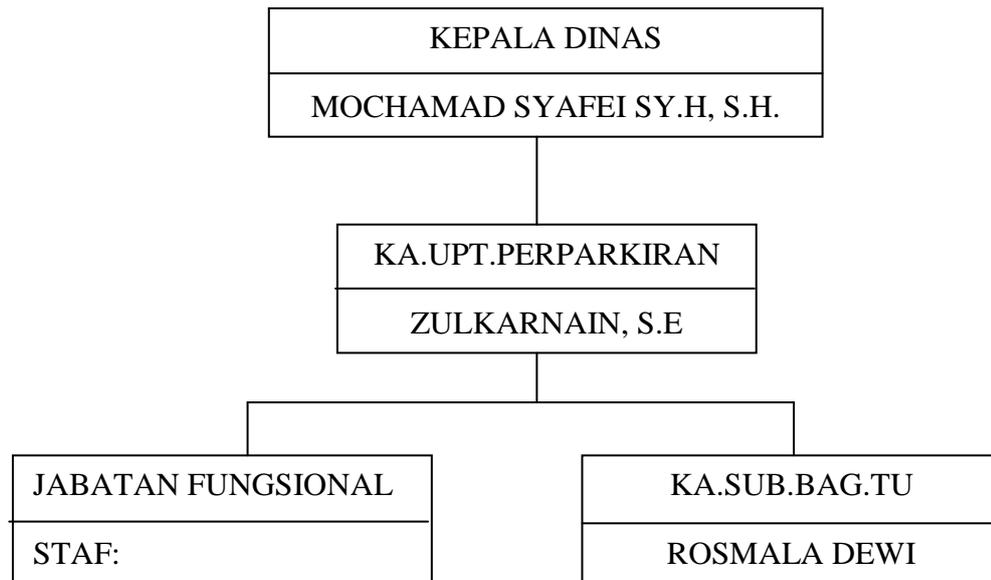
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas dibidang lalu-lintas, angkutan, tehnik prasarana terminal dan parkir
- d. Penyelenggaraan kesekretariatan dinas
- e. Penyelenggaraan pembinaan, pengawasan, pengelolaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) dinas
- f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya

C. Profil UPT Perparkiran Kota Metro

Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan Kota Metro dibidang pengelolaan perparkiran. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyelenggaraan, pengelolaan dan penertiban parkir
- b. Pengaturan dan mengkoordinir petugas pemungut retribusi parkir
- c. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir
- d. Pengelolaan administrasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran
- e. Penginventarisasian dan mengevaluasi serta melaporkan permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan pelaksanaan operasional UPT
- f. Pengkoordinasian pelaksanaan tugas dengan instansi terkait
- g. Penyelenggaraan tata usaha UPT perparkiran
- h. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan atasan sesuai tugas dan fungsinya

Berikut ini merupakan struktur organisasi kepegawaian di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran Kota Metro. Tujuan pembuatan struktur organisasi ini untuk memudahkan peneliti dan pembaca dalam memahami struktur kepegawaian yang terdapat di UPT Perparkiran Kota Metro.



1. RUDI SYAHMAN
2. ELISA DIANA
3. ARI SEPTIANI
4. RAFA SASMITA
5. PUJI KURNIAWAN

Gambar 2. Struktur Organisasi Kepegawaian UPT Perparkiran Kota Metro

Sumber: UPT Perparkiran Kota Metro

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil dan pembahasan yang telah dikemukakan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Dinas Perhubungan melalui UPT Perparkiran Kota Metro tidak memiliki strategi khusus dalam penanggulangan parkir liar. UPT Perparkiran Kota Metro hanya melakukan tindakan preventif yang sifatnya hanya sementara karena tidak menanggulangi parkir liar secara tuntas. Rekomendasi strategi yang digunakan dalam menanggulangi parkir liar adalah meresmikan petugas parkir liar dengan memberikan lokasi parkir baru yang letaknya strategis.

Pemerintah Kota Metro dapat menggunakan bangunan Sentral Makanan Siap Saji Nuwo Intan yang tidak digunakan selama satu tahun sejak diresmikan menjadi lokasi parkir resmi. Alih fungsi bangunan tersebut diharapkan dapat memberikan manfaat yang besar dalam mengatasi terbatasnya lahan parkir dan menanggulangi munculnya parkir liar. Selain itu, pemberian izin mendirikan bangunan juga harus disertai dengan persyaratan bahwa bangunan memiliki cukup lahan untuk dijadikan lokasi parkir. Apabila tidak memungkinkan, parkir *basement* dapat dijadikan pilihan lokasi parkir.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, perlu adanya saran bagi penentu kebijakan maupun pelaksana program di UPT Perparkiran Kota Metro dalam menanggulangi parkir liar di tepi jalan umum Kota Metro.

1. Alih fungsi bangunan Sentral Makanan Siap Saji Nuwo Intan menjadi lokasi parkir resmi. Bangunan tersebut tidak digunakan dalam waktu satu tahun sejak diresmikan, sehingga Pemerintah Kota Metro dan Dinas Perhubungan dapat memanfaatkan lokasi tersebut untuk dijadikan lokasi parkir karena letaknya yang strategis dekat dengan pusat kota.
2. Pemerintah Kota Metro dapat mempertegas persyaratan izin mendirikan bangunan harus disertai dengan pemilikan lokasi parkir yang memadai. Apabila tidak memungkinkan, maka bangunan dapat menggunakan parkir bawah tanah (*basement*).
3. Dinas perhubungan dapat melakukan pendekatan kepada para pemilik lokasi parkir dengan cara mengangkat para pemilik lokasi parkir tersebut menjadi pegawai UPT Perparkiran Kota Metro. Hal ini dilakukan agar dapat memberikan kontrol terhadap para pemilik lokasi parkir tersebut.
4. Membentuk tim pengawas khusus perparkiran. Tim pengawas dapat dibentuk menjadi beberapa bagian dan mengawasi di setiap titik yang berpotensi menjadi parkir liar. Hal ini dapat dilakukan dengan bekerja sama dengan Satpol PP Kota Metro.
5. Menaikkan tarif retribusi parkir tepi jalan umum. Evaluasi tarif retribusi parkir setidaknya dapat dilakukan setiap tiga tahun sekali. Tarif retribusi parkir harus disesuaikan dengan perkembangan dan kemajuan ekonomi

suatu daerah. Dinas Perhubungan dapat menaikkan tarif retribusi parkir menjadi Rp.2.000,- untuk kendaraan bermotor roda dua dan Rp.3.000 untuk kendaraan bermotor roda empat melalui Peraturan Daerah. Diharapkan naiknya tarif retribusi parkir dapat mengurangi intensitas penggunaan kendaraan bermotor.

6. Membuat papan reklame di lokasi strategis atau film pendek yang ditampilkan melalui videotron/LED Display Reklame mengenai perparkiran dengan berkoordinasi dengan beberapa instansi terkait. Diharapkan masyarakat akan lebih memahami ketentuan-ketentuan parkir di Kota Metro.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar dkk. 1998. Ebook: *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat: Jakarta
- Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Amirullah. 2015. *Manajemen Strategi: Teori, Konsep, Kinerja*. Mitra Wacana Media: Jakarta
- Amir, Taufiq. 2011. *Manajemen Strategik*. Rajawali Pers: Yogyakarta
- Anthony, Robert N dan Govindarajan, Vijay. 2007. *Management Control System*. Mc Graw Hill: America
- Aries Siswanto, Victorianus. 2012. *Strategi dan Langkah-langkah Penelitian*. Graha Ilmu. Yogyakarta
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta
- Baylis, John, et al. 2013. *Strategy in the Contemporary World*. Oxford University Press. United Kingdom
- Basrowi dan Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Rineka Cipta. Jakarta
- Collis, David J dan Cynthia A. Montgomery. 1998. *Corporate Strategy*. The McGraw-Hill Companies. Singapore
- David, Fred R. 2005. *Strategic Management: Concept and Cases*. Pearson Education. United State of America
- Kotler, Philip dan Keith K. Cox. 1988. *Marketing Management and Strategy*. Prentise Hall. United State Of America
- Looy, Bart Van, et al 1998. *Service Management an Integrated Approach*. Pearson Education Limited: London

- Mondy, R. Wayne dan Judy Bandy Mondy. 2014. *Human Resources Management*. Person Education: United States of America.
- Moleong, Lexy J. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Purhantara, Wahyu. 2010. *Penelitian Kualitatif Untuk Bisnis*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Rivai, Abdul dan Prawironegoro, Darsono. 2015. *Manajemen Strategis*. Mitra Wacana Media: Jakarta
- Salusu. 1996. *Pengambilan Keputusan Stratejik: untuk Organisasi Publik dan Organisasi Nonprofit*. Grasindo. Jakarta
- Satori, Djam'an., dan Aan Komariah. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Alfabeta: Bandung.
- Siagian, Sondang P. 2007. *Manajemen Stratejik*. PT. Bumi Aksara. Jakarta
- Steiner, George A dan Miner, John B. 1997. *Kebijakan dan Strategi Manajemen*. Erlangga: Jakarta
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta: Bandung.
- Van Horne, James C. 1995. *Financial Management and Policy*. Prentice Hall International. United State of America
- Yani, Ahmad. 2008. *Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*. Rajawali Pers: Jakarta

Jurnal :

- Rahardjo, Paiman. 2015. Efektivitas Penerapan Sanksi Parkir Liar Kendaraan Bermotor di Wilayah Suku Dinas Perhubungan Kota Jakarta Selatan. Pascasarjana Ilmu Administrasi. Universitas Prof.Dr.Moestopo.
- Guna Nugraha, Pri. 2013. Studi tentang Peran Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Parkir Liar di Pasar Pagi Kota Samarinda. Jurnal Administrasi Negara. Universitas Mulawarman.
- Wisnu Priambodo, Aditya. Analisis Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang Tahun 2012-2013. Ilmu Pemerintahan. Universitas Diponegoro.

Sumber lain:

Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 10 tahun 2008 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Antoro, Ginanjar. 2014. Kode Etik Profesi Non Formil Tukang Parkir. Di akses melalui http://gegenna.blogspot.co.id/2014/06/kode-etik-profesi-non-formil-tukang_29.html pada 13 Februari 2017

Anonim. 2017. Dinas Perhubungan. Di akses melalui info.metrokota.go.id/dinas-perhubungan-kominfo/ pada 13 Februari 2017

Anonim. 2016. Dewan Pertanyakan Tarif Parkir di Metro. Di akses melalui <http://lampung.tribunnews.com/2016/04/13/pemkot-bakal-tertibkan-parkir-liar-di-metro> di akses pada 2 Oktober 2016

Mualifahon, Siti. 2016. Parkir Liar di Kota Metro, Dishubkominfo Tidak Berdaya. Di Akses melalui <http://www.jejamo.com/parkir-liar-di-kota-metro-dishubkominfo-tak-berdaya.html> di akses pada 2 Oktober 2016

Glosarium

Bangkitan

- Bangkitan perjalanan adalah langkah pertama dalam perencanaan transportasi empat tahap (diikuti oleh distribusi perjalanan, pilihan moda dan pembebanan jaringan), digunakan dalam memperkirakan jumlah perjalanan yang berasal atau bertujuan di suatu zona dalam analisis lalu lintas.

Professional judgement

- Berdasarkan glosarium ekonomi dan bisnis yang artinya pertimbangan profesional

SWOT

- SWOT merupakan akronim dari *Strenght* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan), *Opportunities* (peluang) dan *Treats* (Ancaman)

SK

- Surat Keputusan

SE

- Surat Edaran

UPT

- UPT merupakan singkatan dari Unit Pelaksana Teknis