

**ANALISIS KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG  
DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN DAN  
KELANCARAN LALU LINTAS  
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**(Skripsi)**

**Oleh  
NOPRIYAN**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

## **ABSTRAK**

### **ANALISIS KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN DAN KELANCARAN LALU LINTAS (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**Oleh  
NOPRIYAN**

Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dilaksanakan secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis, berdasar pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Permasalahan penelitian ini adalah: (1) Bagaimanakah kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas? (2) Faktor-faktor apakah yang menjadi penghambat terhadap kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas?

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif dan empiris. Pengumpulan data dengan studi lapangan dan studi pustaka. Pengolahan data meliputi seleksi, klasifikasi dan penyusunan data. Analisis data dilakukan secara yuridis kualitatif.

Hasil penelitian ini menunjukkan: (1) Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dilaksanakan sesuai tugas pokok dan fungsinya dengan menerapkan manajemen kapasitas dan manajemen prioritas serta menyeleksi alternatif kebijakan yang terbaik. Kebijakan tersebut diwujudkan dengan program pembangunan jembatan *layang (fly over)* di pertigaan jalan yang menghubungkan Jalan Sultan Agung dan Jalan Z.A. Pagar Alam atau di depan Mall Bumi Kedaton. Selain itu dengan mempercepat pembuatan jalan alternatif, rekayasa lalu lintas dengan sistem buka tutup jalur kendaraan, dan memodifikasi sistem operasional lampu pengatur lalu lintas dengan program yang terkomputerisasi. (2) Faktor-faktor yang menjadi penghambat terhadap kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas terdiri dari terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota, rendahnya kedisiplinan pemakai jalan, banyaknya terminal bayangan di sepanjang tepi jalan, tidak maksimalnya rambu lalu lintas dan adanya hambatan samping yang ada menyebabkan kapasitas ruas jalan menurun.

*Nopriyan*

Saran dalam penelitian ini adalah: (1) Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas hendaknya direncanakan melalui pengkajian manajemen lalu lintas secara matang dan memiliki visi jangka panjang. (2) Upaya Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas hendaknya didasarkan pada kebutuhan dan kepentingan masyarakat Kota Bandar Lampung.

**Kata Kunci: Kebijakan, Ketertiban, Kelancaran Lalu Lintas**

## **ABSTRACT**

### **AN ANALYSIS ON THE POLICY OF CITY GOVERNMENT OF BANDAR LAMPUNG IN CREATING ORDER AND SMOOTHNESS OF TRAFFIC**

**(A Study at Transportation Department of Bandar Lampung)**

**By  
NOPRIYAN**

The city Government of Bandar Lampung has attempted to create order and smoothness of traffic by implementing a patterned, integrated, organized, systematized, and based on the interests, justice and welfare of the people in accordance with Law Number 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation. The problems of this research are: (1) How is the policy of Bandar Lampung City Government in order to create order and smoothness of traffic? (2) What factors are inhibiting the policies of the City Government of Bandar Lampung in an attempt to create order and smoothness of traffic?

This research used normative and empirical approach. The data collection technique was conducted through field study and literature study. The data processing includes selection, clarification and data preparation. The data analysis was done by qualitative juridical method.

The results of this research indicated that: (1) The City Government of Bandar Lampung has carried out an attempt to create order and smoothness of traffic in accordance with its main duty and function by applying capacity management and priority management as well as selecting the best policy alternatives. The realization of the policy was manifested in form of the construction of fly over at a T-Intersection connecting Sultan Agung street and Z.A. Pagar Alam street precisely located in front of Mall Bumi Kedaton (MBK). In addition, accelerating the construction of alternative roads, traffic engineering with open close line system, and modifying the operational system of traffic lights with the computerized program. (2) There were some factors inhibiting the policy of City Government of Bandar Lampung in creating order and smoothness of traffic such as: the concentration of various activities in the center of the city, many street vendors (PKL) scattered on the sidewalk along the protocol road, the low level of discipline from the road users, the big number of shadow terminals along the roadside, the absence of traffic signals and the presence of existing side constraints leads to reduced road capacity.

*Nopriyan*

The suggestions made by the researcher, included: (1) that the plan to overcome traffic congestion by the City Government of Bandar Lampung should be made through the assessment of traffic management as wise as possible and in a long-term vision. (2) The attempt of the City Government of Bandar Lampung in overcoming traffic congestion should be based on the needs and interests of the people of Bandar Lampung City.

Keywords: Policy, Order, Smoothness of Traffic

**ANALISIS KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG  
DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN DAN  
KELANCARAN LALU LINTAS  
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung)**

**Oleh**

**NOPRIYAN**

**Skripsi**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar  
Sarjana Hukum**

**Pada**

**Bagian Hukum Administrasi Negara  
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2018**

Judul Skripsi : **ANALISIS KEBIJAKAN PEMERINTAH  
KOTA BANDAR LAMPUNG DALAM UPAYA  
MENCIPTAKAN KETERTIBAN DAN  
KELANCARAN LALU LINTAS  
(Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar  
Lampung)**

Nama Mahasiswa : **Nopriyan**


No. Pokok Mahasiswa : **1412011314**

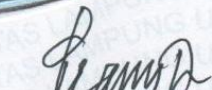
Bagian : **Hukum Administrasi Negara**

Fakultas : **Hukum**

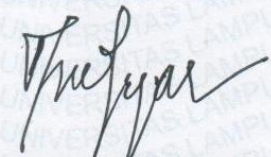


1. Komisi Pembimbing

  
**Charles Jackson, S.H.,M.H**  
NIP. 19551212198103002

  
**Eka Deviani, S.H.,M.H.**  
NIP. 19731020 200501 2 002

2. Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara,

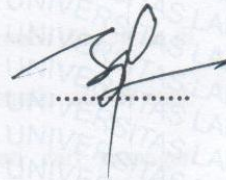
  
**Sri Sulastuti, S.H.,M.Hum.**  
NIP19620727 198703 2 004

**MENGESAHKAN**

1. Tim Penguji

Ketua

: Charles Jackson, S.H., M.H.



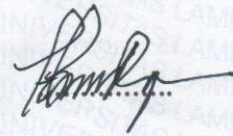
Sekretaris/Anggota

: Eka Deviani, S.H., M.H.



Penguji Utama

: Elman Eddy Patra, S.H., M.H.



2. Dekan Fakultas Hukum



Armen Yasir, S.H., M.Hum  
NIP 19620622198703 1005

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 15 Agustus 2018



## **RIWAYAT HIDUP**



Nama Lengkap penulis adalah Nopriyan, penulis dilahirkan di Metro pada tanggal 8 November 1996. Penulis adalah anak keempat dari empat bersaudara, buah hati dari pasangan Bapak Amharuddin dan Ibu Hj. Ernawati

Penulis mengawali Pendidikan di TK Tunas Harapan yang diselesaikan pada tahun 2002, Tahun 2002 penulis bersekolah di SDN 02 Rawa laut Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2008. Tahun 2008 penulis diterima di SMP Kartika II-2 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2011. Pada tahun 2011 penulis diterima di SMAN 07 Bandar Lampung dan selesai pada tahun 2014. Tahun 2014 penulis diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung, program pendidikan Strata 1 (S1) melalui jalur MANDIRI Fakultas dan pada pertengahan Juni 2016 penulis memfokuskan diri dengan mengambil bagian Hukum Administrasi Negara.

Penulis juga telah mengikuti program pengabdian langsung kepada masyarakat yaitu Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Sri Basuki, Kecamatan Seputih Banyak, Kabupaten Lampung Tengah selama 40 (empat puluh) hari bulan Januari sampai dengan bulan Februari 2017. Tahun 2017 penulis melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Penulis juga aktif di organisasi internal maupun eksternal kampus. Di internal kampus, penulis aktif sebagai di Badan

Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum (BEM FH) menjabat sebagai Kepala Dinas Pemuda dan Olahraga (DISPORA) Periode 2016-2017, dan Kepala Bidang Kajian Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (Himahan) priode 2017-2018. Di eksternal kampus, Penulis aktif sebagai kader di organisasi Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bandar Lampung Komisariat Hukum Unila menjabat sebagai KETua Bidang Perguruan Tinggi , Kemahasiswaan, dan Kepemudaan (PTKP) priode 2017-2018.

Penulis juga pernah mewakili perlombaan nasional yaitu Lawlympic Padjajaran Basketball se- Fakultas Hukum Indonesia pada bulan November 2017 dan membuahi hasil sebagai juara 2 Nasional Lawlimpic Padjajaran se- Fakultas Hukum Indonesia pada bulan November 2017.

## **MOTO**

“Sesungguhnya Sholatku, Ibadahku, Hidup dan Matiku hanyalah  
untuk ALLAH, Rab/Tuhan Semesta Alam”

**(Surah Al an'aam, 6:162)**

“Nakal Boleh Goblok Jangan ”

**(Himahura)**

“Yakinkan dengan Iman Usahakan dengan Ilmu Sampaikan dengan  
Amal Yakin Usaha Sampai”

**(Himpunan Mahasiswa Islam)**

## PERSEMBAHAN



Dengan segala kerendahan hati kupersembahkan karya Skripsi kecilku ini kepada inspirasi terbesarku :

**Ayahku Tersayang Amharuddin  
Ibuku Tersayang Hj.Ernawati.**

yang senantiasa membesarkan, mendidik, membimbing,  
berkorban, mendukungu, dan berdoa untuk menantikan  
keberhasilanku, terima kasih untuk semua kasih sayang dan cinta  
yang tak terhingga sehingga aku bisa menjadi seseorang yang kuat  
dan konsisten kepada cita-cita.

Kakak dan ayuk ku tercinta  
Brigpol Yulizar Aries One  
Amelia Kartini, S.An  
Rio Irawan, S.E

Atas segala canda dan tawa serta  
yang selalu memotivasi, memberi bantuan dan memberikan doa untuk  
keberhasilan ku.

Terima kasih atas kasih sayang tulus yang diberikan, semoga suatu  
saat dapat membalas semua budi baik dan nantinya dapat menjadi  
anak yang membanggakan kalian.

Almamater tercinta Universitas Lampung  
Tempatku memperoleh ilmu dan merancang mimpi yang menjadi  
sebagian jejak langkah ku menuju kesuksesan

## SANWACANA

*Alhamdulillahirobbil'alamin*, puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT karena atas rahmat dan hidayah nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Analisis Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Dan Kelancaran Lalu Lintas”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis mendapatkan bimbingan, arahan serta dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya terhadap :

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Hasriadi Mat Akin, M. P, selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Bapak Armen Yasir, S.H., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
3. Ibu Sri Sulastuti, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah membantu

penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

4. Bapak Syamsir Syamsu, S.H., M.H., selaku Sekertaris Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung
5. Bapak Charles Jackson , S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan arahan, bimbingan, dan masukan sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Ibu Eka Deviani, S.H., M.H., selaku pembimbing II yang telah banyak meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, motivasi, dan nasihat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Bapak Elman Eddy Patra, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas I yang telah memberikan kritik dan saran serta masukan dalam penulisan skripsi ini.
8. Ibu Ati Yuniati, S.H., M.H., selaku Dosen Pembahas II dan yang telah membimbing, dan memotivasi penulis, serta memberikan kritik dan saran dalam penulisan skripsi ini.
9. Bapak Ahmad Sofyan, S.H., M.H. selaku dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan motivasi selama ini;
10. Seluruh Dosen Pengajar di Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi dalam memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
11. Para staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Lampung, terutama pada Bagian Hukum Administrasi Negara.

12. Teristimewa untuk Ayahku tercinta Amharuddin., dan Ibuku tersayang Hj.Ernawati., terimakasih telah membesarkan, mendidik, dan membimbing penulis serta atas segala cinta, kasih sayang, canda tawa, dukungan, bantuan, motivasi, saran, perhatian, dan doa yang tidak pernah putus kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Semoga kelak penulis dapat membanggakan dan membahagiakan ayah dan ibu.
13. Kakak dan kakakku Brigpol Yulizar Aries One., Amelia Kartini, S.An., Rio Irawan, S.E Terimakasih untuk segala canda dan tawa serta doa dan dukungan yang diberikan selama ini. Semoga kelak kita dapat menjadi orang sukses yang akan membanggakan untuk ayah dan ibu.
14. Sepupu-sepupuku Verry, Tedy, Ijal, Tiha, Nelda, Sendy, Nadia, Farel,Sella atas segala dukungan dan canda tawanya.
15. Kepada kakak ayuk ipar ku Fitri Sri Wahyuni, Amir , Meliza, A.Md atas segala dukungan dan doa.
16. Terimakasih kepada sahabat-sahabatku HIMAHURA seperjuangan perkuliahan, Achamd Gama Haris, A.M. Prabu CB, Yandi Erlangga, Iqbal Rusdhi Asmi, M. Fadel Hafis, Imam Berdikari, Olan Nata Sidabutar, Andrian Pranata, Andrian patria SR (andey), Affadya Faishal Dio, Alventri, M. Faqih Rananda, Bima Erza, Farly Armando(Acong), Rinaldo Ibnu Awam (Boneng), Fernandus Imanuel, Novan Sandria, Yogi Handika, Wayan dan kawan kwan yg tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Semoga persahabatan kita selalu kompak untuk selamanya dan kita semua bisa menjadi orang sukses nantinya.

17. Terimakasih untuk keluarga kedua "CENDANA" Mama unju, Tete, Kak Amira, Baba, Kak Sandy, Kak Dimas, Udi, Sendy, Palep, Bima, Cubung, Alim, Hery, Nay, Gogo, Fadel, Muko, Fadhil, Reyhan, Uwa, Gandol, Udin, Jody, alif, ditho, ntoy yang telah memberikan semangat hidup dan motivasi untuk menggapai cita-cita, semoga keluarga kecil ini terbentuk akan kokoh hingga akhir hayat.
18. Terimakasih untuk perempuan yang sangat baik Hotma ully S yang telah menemani penulis selama tiga tahun lamanya memberikan semangat, motivasi, dan mendorong untuk menggapai cita-cita semoga Tuhan mendengarkan sehingga nantinya menjadi kenyataan.
19. Terimakasih kepada sahabat-sahabatku sedari SMA Popo, Dani, They, duha, beny, yudhi, agung, almer, anggi, aldo, bujil, gemma, munir, zobat dan yg lain tidak dapat di tulis satu persatu oleh penulis semoga persahabatan kita tidak pernah runtuh sampai selamanya.
20. Terimakasih kepada sahabatku Mutiara Cunggu, S.A.b yang telah mendengarkan curahan hati dan memotivasi perjalanan hidup..
21. Terimakasih kepada keluarga besar Himpunan Mahasiswa Islam komisariat Hukum Unila kanda, yunda alumni dan adinda-adinda komisariat tercinta yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu atas ilmu yang kalian berikan dan pengalaman selama berorganisasi semoga ilmu serta pengalaman yang penulis dapatkan berguna untuk di kemudian hari.
22. Terimakasih kepada teman seperjuangan angkatan 2014 Himpunan Mahasiswa Islam Arman, Nyoy, Naim, Kimo, Juan, Prabu, Gama,



Boneng, Masum, Hadi, Fuad, Ibnu, Agung, Jody, Toto, Darwin, Rexzi, Ungkas, Iam, Bowo, Dirta, Iduy, Alif, Putri, Jihan, Selly, Ika, Poppy, Julpa, Raudah, Nailah, Gendis, dan pengurus lainnya atas pembelajaran dinamika yang ada serta motivasi kalian hingganya sampai berakhirnya pengurusan nanti.

23. Terimakasih kepada adinda adinda terbaik odit, mbot, eli, ajo, naufal, dono, farel, akbar, jibon, yoga, ayep, tommy, naufal, embe, dan adinda adinda yang tidak dapat penulis satu persatu semoga motivasi dan canda tawa kalian semoga menjadi kenyataan.

24. Seluruh angkatan 2014

25. Almamaterku tercinta

26. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung, Agustus 2018  
Penulis

**Nopriyan**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	iv
<b>RIWYAT HIDUP</b> .....	v
<b>MOTTO</b> .....	vi
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	vii
<b>SANWACANA</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian.....	7
1.2.1 Permasalahan .....	7
1.2.2 Ruang Lingkup Penelitian .....	7
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	8
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	8
1.3.2 Kegunaan Penelitian .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1. Kebijakan .....	9
2.1.1 Pengertian Kebijakan.....	9
2.1.2 Tahapan Kebijakan .....	11
2.1.3 Kategori Kebijakan.....	14
2.1.4 Implementasi Kebijakan .....	15
2.2. Kewenangan.....	17
2.2.1 Pengertian Kewenangan .....	17
2.2.2 Sumber-Sumber Kewenangan .....	18
2.2.3 Ciri-Ciri Kewenangan.....	19
2.2.4 Macam-Macam Kewenangan .....	20
2.2.5 Kewenangan sebagai Tindakan Hukum Pemerintah.....	21
2.3. Pemerintah Daerah .....	24
2.3.1 Pengertian Pemerintah Daerah .....	24
2.3.2 Prinsip dan Asas Pemberian Otonomi Daerah pada Pemerintah Daerah .....	26

2.3.3 Penyelenggaraan Ketertiban Lalu Lintas oleh Pemerintah Daerah.....	28
2.4. Pengertian Kemacetan Lalu Lintas dan Sarana Transportasi Darat	32
2.4.1 Pengertian Kemacetan Lalu Lintas.....	32
2.4.2 Sarana Transportasi Darat .....	34
2.5. Dasar Hukum Kebijakan di Bidang Lalu Lintas .....	36

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Pendekatan Masalah.....	38
3.2 Sumber Data.....	38
3.3 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data .....	40
3.3.1 Prosedur Pengumpulan Data .....	40
3.3.2 Prosedur Pengolahan Data.....	40
3.4 Analisis Data .....	41

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1 Gambaran Umum PT Pertamina (Persero) .....	42
4.1.1 Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	42
4.1.2 Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	43
4.1.3 Strategi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung .....	44
4.2 Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam Upaya Menciptakan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas.....	45
4.2.1 Perumusan Kebijakan Teknis di Bidang Perhubungan .....	46
4.2.2 Penyelenggaraan Urusan Pemerintah dan Pelayanan Umum di Bidang Perhubungan .....	52
4.2.3 Pembinaan dan Pelayanan Tugas di Bidang Perhubungan..	57
4.2.4 Pelaksanaan Tugas Lain yang Diberikan Walikota di Bidang Perhubungan .....	60
4.2.5 Pelayanan Administratif .....	62
4.3 Faktor-Faktor yang Menjadi Penghambat terhadap Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam Upaya Menciptakan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas.....	65

### **BAB V PENUTUP**

5.1 Kesimpulan .....	72
5.2 Saran.....	73

### **DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Sarana transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah, sehingga diperlukan jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang memenuhi nilai-nilai ideal seperti; ketertiban, keteraturan, kelancaran, keselamatan dan keamanan. Untuk mencapai nilai-nilai ideal tersebut, dituntut adanya suatu penataan dalam sistem pengaturan dan manajemen lalu lintas transportasi yang terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat di daerah (provinsi, kabupaten/kota) yang bersangkutan.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang

selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, aman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan, sebagai pendorong dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Demikian pula halnya dengan Kota Bandar Lampung, sebagai Ibu Kota Provinsi Lampung, secara otomatis menjadi pusat aktivitas pemerintahan, perekonomian, pendidikan, dan sosial budaya, sehingga sistem transportasi kota, khususnya sistem transportasi dan lalu lintas darat harus ditata dengan pengaturan dan manajemen lalu lintas yang baik. Selain mempunyai dampak secara ekonomis, transportasi berdampak secara sosial dan budaya yaitu dengan membentuk gaya hidup dan dampak politik. Isu ini acap kali menduduki tempat terkemuka dalam pembahasan agenda politik. Permasalahan transportasi yang sehari-hari dijumpai di Kota Bandar Lampung adalah kemacetan lalu lintas.

Karakteristik lalu lintas darat Kota Bandar Lampung pada dasarnya hampir sama dengan kota-kota lain di Indonesia. Apabila dilihat dari jaringan jalannya, terdapat bagian yang membentuk jaringan jalan grid dan kisi-kisi khusus pada daerah pusat kegiatan atau *Central Business District* (CBD). Terdapat pula jalan-jalan alternatif yang merupakan jalan lain untuk menuju tempat tujuan. Selain itu Bandar Lampung merupakan kota perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau niasuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang dilintasi yaitu Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Dedi Firdausi. *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*. Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.

Untuk mencapai wilayah Kota Bandar Lampung dapat melalui enam jalan yang bermngsi sebagai pintu keluar masuk, yaitu :

- 1) Dari arah Kota Bumi masuk melalui Jl. Soekamo Harta dan Jl. Z.A. Pagaralam
- 2) Dari arah Kota Agung masuk melalui Jl. Imam Bonjol
- 3) Dari arah Way Kandis masuk melalui Jl. Ki Maja
- 4) Dari arah Bergen masuk melalui Jl. Endro Suratmin
- 5) Dari arah Sribawono masuk melalui Jl. Ir. Sutami
- 6) Dari arah Bakauheni masuk melalui Jl. Soekamo Hatta

Kawasan kemacetan lalu lintas pada jaringan mas-ruas jaJan utama di Kota Bandar Lampung membentuk kemacetan lalu lintas yang bersifat sistemik. Sifat sistemik jejaring kawasan kemacetan lalu lintas tersebut menyebabkan sistem kemacetan lalu lintas meluas meliputi satu kawasan CBD Kota Bandar Lampung. Kawasan CBD tersebut menjadi pusat berbagai aktivitas masyarakat kota seperti; ekonomi (tempat perdagangan, perusahaan swasta), politik dan pemerintahan (perkantoran pemerintah), serta hiburan dan rekreasi secara dominan terkonsentrasinya di Tanjung Karang dan Teluk Betung. Mengingat padatnya aktivitas tersebut maka alur lalu lintas yang menuju, melalui dan meninggalkan pusat-pusat kegiatan tersebut menjadi sangat tinggi. Hal inilah yang secara konsisten menjadi penyebab kemacetan lalu lintas.

Beberapa titik kemacetan lalu lintas di pusat Kota Bandar Lampung sebagai dampak dari terkonsentrasinya berbagai aktivitas masyarakat di Wilayah Tanjung Karang terdiri dari Jalan Teuku Umar, Jalan Pangeran Antasari, Jalan R.A. Kartini, Jalan Raden Intan, Jalan Ahmad Yani, Jalan Jenderal Sudirman. Beberapa titik

kemacetan di wilayah Teluk Betung adalah pada Jalan Robert Wolter Monginsidi, Jalan Yos Sudarso dan Jalan Laksamana Malahayati.

Kemacetan lalu lintas dipengaruhi faktor keruangan tataguna bangunan yang padat dan tidak teratur. Aktivitas campuran. Panjang, lebar dan desain geometrik jalan kurang memadai. Faktor penyebab kemacetan antara lain berupa kapasitas jalan yang menurun menyebabkan derajat kejenuhan ruas jalan mendekati maksimum sehingga memudahkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas disebabkan berbagai faktor di antaranya terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota, hampir bersamaannya waktu beraktivitas di kota, besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota, adanya Perlintasan/rel kereta api, berdirinya mall atau supermarket di pusat kota, kesadaran berlalu lintas masyarakat yang masih kurang dan pertumbuhan kendaraan yang padat. Oleh karena itu, untuk mengantisipasi pergerakan orang maupun barang maka diperlukan suatu pola transportasi yang diatur dalam suatu sistim jaringan transportasi. Sarana infrastruktur Jalu lintas darat Kota Bandar Lampung yang berkaitan dengan sistem jaringan transportasi salah satunya dalah kebijakan pembangunan jembatan layang khususnya di depan Mall Bumi Kedaton (MBK) Bandar Lampung untuk mengatasi kemacetan lalu lintas.

Kebijakan dalam hal ini merupakan proses penyusunan secara sistematis mengenai serangkaian kegiatan yang perlu dilakukan untuk mengatasi berbagai masalah yang dihadapi dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kebijakan merupakan aktivitas memilih dan menghubungkan fakta, membuat serta

menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dengan perencanaan yang baik, organisasi dapat melihat keadaan, memperhitungkan berbagai kemungkinan yang akan terjadi, serta menjabarkan kegiatan dan membuat urutan prioritas utama yang ingin dicapai.

Kebijakan untuk mengantisipasi kemacetan lalu lintas ini oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung dituangkan ke dalam suatu program kerja dengan memperhatikan berbagai aspek yang berkaitan dengan kebijakan tersebut. Pelaksana kebijakan tersebut adalah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam melaksanakan tugas pokok mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan Kebijakan teknis di bidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut
2. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya dan
4. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Pada dasarnya kebijakan ini diarahkan pada terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas baik untuk saat ini maupun untuk masa yang akan datang, selain harus secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat, harus pula memberi ruang bagi keterlibatan



publik berupa partisipasi dan peran serta seluruh komponen masyarakat secara luas. Kebijakan merupakan arah atau tindakan yang diambil oleh Pemerintah Daerah untuk mencapai tujuan. Kebijakan merupakan ketentuan-ketentuan yang telah disepakati pihak-pihak terkait dan ditetapkan oleh yang berkewenangan untuk dijadikan pedoman, pegangan atau petunjuk bagi setiap usaha dan kegiatan aparatur pemerintah ataupun masyarakat agar tercapai kelancaran dan keterpaduan dalam upaya mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Kebijakan dalam bidang lalu lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan pelaksanaan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan pemerintah berdasarkan ketentuan undang-undang. Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas. Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional serta koordinasi antar wewenang pembinaan lalu lintas jalan di tingkat pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan unsur terkait lainnya.

Di samping itu, untuk dapat lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan, diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi Pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan juga dalam melaksanakan

kegiatan-kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penulis akan melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi dengan judul: **Analisis Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam Upaya Menciptakan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung).**

## **1.2 Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian**

### **1.2.1 Permasalahan**

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang maka permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Bagaimanakah kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas?
2. Faktor-faktor apakah yang menjadi penghambat terhadap kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas?

### **1.2.2 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup ilmu dalam penelitian ini adalah Hukum Administrasi Negara, dengan kajian mengenai kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Lokasi penelitian adalah pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan waktu penelitian dilaksanakan pada tahun 2018.

### **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
2. Untuk mengetahui faktor penghambat kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas?

#### **13.2 Kegunaan Penelitian**

Kegunaan Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan teoritis

Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan berguna dalam pengembangan keilmuan Hukum Administrasi Negara, khususnya yang mengkaji masalah kebijakan Pemerintah daerah di bidang transportasi.

- a. Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengembangkan kebijakan yang menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- 2) Sebagai salah satu syarat akademis dalam penyelesaian studi pada Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Lampung

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kebijakan**

##### **2.1.1 Pengertian Kebijakan**

Kebijakan menurut Malayu S.P. Hasibuan merupakan serangkaian kegiatan yang disusun dan dilaksanakan oleh suatu organisasi atau lembaga dalam rangka menghadapi permasalahan tertentu. Kebijakan memiliki pengertian yang beragam sesuai dengan konteks dan situasi yang dihadapi suatu organisasi atau lembaga.<sup>2</sup>

Pengertian di atas menekankan bahwa kebijakan melalui perencanaan manajemen yang baik, maka perusahaan dapat melihat keadaan ke depan, memperhitungkan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi, serta menjabarkan kegiatan dan membuat urutan prioritas utama yang ingin dicapai organisasi.

Kebijakan menurut Soewamo Hariyoso adalah proses penyusunan secara sistematis mengenai kegiatan-kegiatan yang perlu dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah yang dihadapi dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kebijakan adalah kegiatan memilih dan menghubungkan fakta dan membuat serta menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dengan perencanaan manajemen yang baik, maka organisasi dapat melihat keadaan ke depan, memperhitungkan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi, serta menjabarkan kegiatan dan membuat urutan prioritas utama yang ingin dicapai organisasi.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Malayu S.P. Hasibuan. *Organisasi dan Manajemen*. Rajawali Press. 2004. hlm. 23

<sup>3</sup> Soewamo Hariyoso. *Dasar-Dasar Manajemen dan Administrasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta. 2002. hlm. 72

Pengertian kefoijakan di atas merupakan serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu untuk kepentingan seluruh masyarakat. Kebijakan pemerintah merupakan pengalokasian nilai-nilai kekuasaan unruk seluruh masyarakat yang keberadaannya mengikat sehingga cukup pemerintah yang dapat melakukan sesuatu dengan sah untuk masyarakat dan bentuk dari sesuatu yang dipilih oleh pemerintah tersebut merupakan pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat.

Kebijakan merupakan rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana bagi pemerintah atau organisasi dalam pelaksanaan pekerjaan, kepemimpinan, cara bertindak; pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha pencapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Azrul Azwar

Kebijakan sebagai Keputusan suatu organisasi, baik publik atau bisnis, yang dimaksudkan untuk mengatasi permasalahan tertentu atau mencapai tujuan tertentu berisi ketentuan-ketentuan pedoman perilaku dalam:

- a) Pengambilan keputusan lebih lanjut yang harus dilakukan baik kelompok sasaran ataupun unit organisasi pelaksana kebijakan
- b) Penerapan atau pelaksanaan dari suatu kebijakan yang telah ditetapkan, baik dalam hubungan dengan unit organisasi atau pelaksana maupun kelompok sasaran dimaksud.<sup>4</sup>

Pengertian di atas menunjukkan bahwa masalah kebijakan pada intinya merujuk pada kegiatan untuk mengeksplorasi berbagai isu-isu atau masalah sosial, dan kemudian menetapkan satu masalah sosial yang akan menjadi fokus analisis kebijakan. Pemilihan masalah sosial didasari beberapa pertimbangan, antara lain:

---

<sup>4</sup> Azrul Azwar. *Pengantar Administrasi*, BinaAksara, Jakarta. 1999. hlm. 44-45.

masalah tersebut bersifat aktual, penting dan mendesak, relevan dengan kebutuhan dan aspirasi publik, berdampak luas dan positif, dan sesuai dengan visi dan agenda perubahan sosial (artinya masalah tersebut sejalan dengan transformasi sosial yang sedang bergerak di masyarakat, misalnya penguatan demokrasi, hak azasi manusia dan transparansi).

Berdasarkan beberapa definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan pemerintah adalah serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu untuk kepentingan seluruh masyarakat. Kebijakan pemerintah merupakan pengalokasian nilai-nilai kekuasaan untuk seluruh masyarakat yang keberadaannya mengikat. Sehingga cukup pemerintah yang dapat melakukan sesuatu dengan sah untuk masyarakat dan bentuk dari sesuatu yang dipilih oleh pemerintah tersebut merupakan pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat.

### **2.1.2 Tahapan Kebijakan**

Kebijakan pemerintah sebagai sejumlah aktivitas pemerintah, baik secara langsung maupun melalui berbagai lembaga yang mempengaruhi kehidupan masyarakat.

Untuk melaksanakan kebijakan pemerintah tersebut terdapat tahapan:

- a. Adanya pilihan kebijakan atau keputusan yang dibuat oleh politisi, pegawai pemerintah atau yang lainnya yang bertujuan menggunakan kekuatan publik untuk mempengaruhi kehidupan masyarakat. Selain itu keputusan ini juga dibuat oleh anggota legislatif, Presiden, Gubernur, administrator serta *pressure groups*, pada level ini keputusan merupakan kebijakan terapan.
- b. Adanya output kebijakan. Kebijakan yang diterapkan pada level inimenuntut pemerintah untuk melakukan pengaturan, penganggaran, penentuan personil dan membuat regulasi dalam bentuk program yang akan mempengaruhi kehidupan masyarakat.

- c. Adanya dampak kebijakan yang merupakan efek pilihan kebijakan yang mempengaruhi kehidupan masyarakat.<sup>5</sup>

Dalam memecahkan masalah yang dihadapi kebijakan pemerintah, terdapat beberapa tahapan yaitu sebagai berikut:

- a. *Agenda Setting*  
Merupakan tahap penetapan agenda kebijakan, yang harus dilakukan pertama kali adalah menentukan masalah publik yang akan dipecahkan. Suatu isu kebijakan dapat menjadi agenda kebijakan apabila memiliki efek yang besar terhadap masyarakat, membuat analog dengan cara mengumpamakannya dengan kebijakan yang telah ada, menghubungkannya dengan simbol-simbol nasional/politik, terjadinya kegagalan pasar (*market failure*) dan tersedianya teknologi untuk menyelesaikan masalah publik.
- b. *Policy Formulation*  
Formulasi kebijakan berarti pengembangan sebuah mekanisme untuk menyelesaikan masalah publik, pada tahap ini para analis mulai mengaplikasikan beberapa teknik untuk menjustifikasikan bahwa sebuah pilihan kebijakan merupakan pilihan yang terbaik dari kebijakan yang lain. Dalam menentukan pilihan kebijakan pada tahap ini dapat menggunakan analisis biaya manfaat dan analisis keputusan, dimana keputusan yang harus diambil pada posisi ketidakpastian dan keterbatasan informasi.
- c. *Policy Adoption*  
Tahap adopsi kebijakan merupakan tahap untuk menentukan pilihan kebijakan melalui dukungan *stakeholders*. Tahap ini dilakukan setelah melalui proses rekomendasi dengan langkah-langkah berikut yaitu:
- 1) Mengidentifikasi alternatif kebijakan (*policy alternative*) yang dilakukan pemerintah untuk merealisasikan masa depan yang diinginkan dan merupakan langkah terbaik dalam upaya mencapai tujuan tertentu.
  - 2) Pengidentifikasian kriteria-kriteria untuk menilai alternatif yang akan direkomendasi.
  - 3) Mengevaluasi alternatif-alternatif tersebut dengan menggunakan kriteria-kriteria yang relevan agar efek positif alternatif kebijakan tersebut lebih besar dari efek negatif yang akan timbul.
- d. *Policy Implementation*  
Pada tahap ini suatu kebijakan telah dilaksanakan oleh unit-unit administrasi tertentu dengan memobilisasikan sumber dana dan sumber daya lainnya, dan pada tahap ini monitoring dapat dilakukan. Implementasi berkaitan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan untuk merealisasikan program, pada posisi ini administrator mengatur cara untuk mengorganisir, menginterpretasikan dan menerapkan kebijakan

---

<sup>5</sup> Solichin Abdul Wahab. *Analisis Kebijaksanaan: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara. Jakarta. 2005. hlm.16

yang telah diseleksi. Sehingga dengan mengorganisir, seorang administrator mampu mengatur sumber daya, unit-unit dan metode yang dapat mendukung pelaksanaan program, melakukan interpretasi berkaitan dengan istilah-istilah program ke dalam rencana dan petunjuk yang dapat diterima dan *feasible* serta dapat menerapkan penggunaan instrumen-instrumen, melakukan pelayanan rutin atau merealisasikan tujuan program.

e. *Policy Assesment*

Tahap akhir adalah penilaian kebijakan. Dalam penilaian ini semua proses implementasi dinilai apakah sesuai dengan yang telah ditentukan sebelumnya dan pada saat ini evaluasi dapat dilakukan.<sup>6</sup>

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa di dalam kebijakan terkandung beberapa komponen dasar, yaitu tujuan, sasaran yang spesifik dan cara mencapai sasaran tersebut). Di dalam cara terkandung beberapa komponen kebijakan yang lain, yakni siapa implementatornya, jumlah dan sumber dana, siapa kelompok sasarannya, bagaimana program dan sistem manajemen dilaksanakan, serta kinerja kebijakan diukur. Di dalam cara inilah komponen tujuan yang luas dan sasaran yang spesifik diperjelas kemudian diinterpretasikan. Cara ini biasa disebut implementasi. Implementasi kebijakan sebagai tindakan yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan. Definisi ini menyiratkan adanya upaya mentransfonnasikan keputusan kedalam kegiatan operasional, serta mencapai perubahan seperti yang dirumuskan oleh keputusan kebijakan.

Menurut Dunn dalam Suharto, analisis kebijakan adalah suatu aktivitas intelektual yang dilakukan dalam proses politik. Analisis kebijakan merupakan aktivitas menciptakan pengetahuan tentang dan dalam proses pembuatan kebijakan.

---

<sup>6</sup> Solichin Abdul Wahab. *Analisis Kebijaksanaan: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara. Jakarta. 2005. hlm.18



Kebebasan analisis pembuatan kebijakan dapat dikembangkan melalui tiga proses, yaitu:

- 1) Proses pengkajian kebijakan, menyajikan metodologi untuk analisis kebijakan. Metodologi di sini adalah sistem standar, aturan, dan prosedur untuk menciptakan, menilai secara kritis, dan mengkomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan.
- 2) Proses pembuatan kebijakan adalah serangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilaian kebijakan.
- 3) Proses komunikasi kebijakan, merupakan upaya untuk meningkatkan proses pembuatan kebijakan berikut hasilnya.<sup>7</sup>

### 2.1.3 Kategori Kebijakan

Istilah kebijakan dewasa ini telah digunakan untuk menjelaskan hal yang beragam.

Penggunaan istilah kebijakan dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a. Kebijakan sebagai label bagi suatu bidang kegiatan tertentu  
Dalam konteks ini, kata kebijakan digunakan untuk menjelaskan bidang kegiatan pemerintahan atau bidang kegiatan di mana pemerintah terlibat di dalamnya, seperti kebijakan ekonomi atau kebijakan luar negeri
- b. Kebijakan sebagai ekspresi mengenai tujuan umum/keadaan yang dikehendaki  
Di sini kebijakan digunakan untuk menyatakan kehendak dan kondisi yang dituju, seperti pernyataan tentang tujuan pembangunan di bidang SDM untuk mewujudkan aparatur yang bersih.
- c. Kebijakan sebagai bidang proposal tertentu  
Dalam konteks ini, kebijakan lebih berupa proposal, seperti misalnya usulan RUU di Bidang Keamanan dan Pertahanan atau RUU di Bidang Kepegawaian.
- d. Kebijakan sebagai sebuah keputusan yang dibuat oleh pemerintah  
Sebagai contoh adalah keputusan untuk melakukan perombakan terhadap suatu sistem administrasi Negara
- e. Kebijakan sebagai sebuah pengesahan formal  
Di sini kebijakan tidak lagi dianggap sebagai usulan, namun telah sebagai keputusan yang sah. Sebagai contohnya adalah UU Nomor 32 Tahun 2004 yang merupakan keputusan sah dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah.

---

<sup>7</sup> Edi Suharto. *Analisis Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung, 2005. hlm. 101

- f. Kebijakan sebagai sebuah program  
Kebijakan dalam hal ini adalah program yang akan dilaksanakan. Sebagai contoh adalah peningkatan pendaya gunaan aparatur negara, yang menjelaskan kegiatan-kegiatan yang akan dilalnikan, lennasuk cara pengorganisasiannya.
- g. Kebijakan sebagai output atau apa yang ingin dihasilkan
- h. Kebijakan dalam hal ini adalah adalah out put yang akan dihasilkan dari suatu kegiatan, seperti misalnya pelayanan yang murah dan cepat atau pegawai negeri sipil yang profesional. h. Kebijakan sebagai *out come*  
Kebijakan di sini digunakan untuk menyatakan dampak yang diharapkan dari suatu kegiatan, seperti pemerintahan yang efektif dan efesien.<sup>8</sup>

#### 2.1.4 Implementasi Kebijakan

Menurut Suropto:

Implementasi kebijakan bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan. Oleh sebab itu tidak berlebihan jika dikatakan implementasi kebijakan merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijakan.<sup>9</sup>

Menurut Wahab:

Kebijakan pemerintah selalu mengandung setidaknya tiga komponen dasar, yaitu tujuan yang luas, sasaran yang spesifik dan cara mencapai sasaran tersebut. Di dalam “cara” terkandung beberapa komponen kebijakan yang lain, yakni siapa implementatornya, jumlah dan sumber dana, siapa kelompok sasarannya, bagaimana program dan sistem manajemen dilaksanakan, serta kinerja kebijakan diukur.<sup>10</sup>

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa komponen tujuan yang luas dan sasaran yang spesifik diperjelas kemudian diinterpretasikan. Cara ini biasa disebut implementasi, yaitu sebagai tindakan yang dilakukan oleh publik maupun swasta baik secara individu maupun kelompok yang ditujukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan. Definisi ini menyiratkan adanya upaya

<sup>8</sup> Ferdinand Agustino. *Pengantar Kebijakan Negara*. Bina Cipta. Jakarta. 2008.hlm. 22-23

<sup>9</sup> Soepraplo.2000. *Evaluasi Kebijakan*. Rineka Cipta. Jakarta 2000.hlm. 59

<sup>10</sup> Solichin Abdul Wahab.*Op Cit.Mn.* 62.

mentransformasikan keputusan kedalam kegiatan operasional, serta mencapai perubahan seperti yang dirumuskan oleh keputusan kebijakan.

Pandangan lain mengenai implementasi kebijakan dikemukakan oleh William dan Elmore sebagaimana dikutip Agustino:

Implementasi kebijakan adalah keseluruhan dari kegiatan yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan. Mempelajari masalah implementasi kebijakan berarti berusaha untuk memahami apa yang nyata-nyata terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijakan negara, baik itu usaha untuk mengadministrasikan maupun usaha-usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa. Intinya implementasi kebijakan berarti pelaksanaan dari suatu kebijakan atau program.<sup>11</sup>

Menurut Hogwood dan Gunn dalam Agustino:

Untuk dapat mengimplementasikan kebijakan secara sempurna maka diperlukan beberapa persyaratan, antara lain: kondisi eksternal yang dihadapi oleh Badan/Instansi pelaksana; tersedia waktu dan sumber daya; keterpaduan sumber daya yang diperlukan; implementasi didasarkan pada hubungan kausalitas yang handal; hubungan kausalitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai penghubung; hubungan ketergantungan harus dapat diminimalkan; kesamaan persepsi dan kesepakatan terhadap tujuan; tugas-tugas diperinci dan diurutkan secara sistematis; komunikasi dan koordinasi yang baik; Pihak-pihak yang berwenang dapat menuntut kepatuhan pihak lain.

Pandangan tersebut di atas menunjukkan bahwa proses implementasi kebijakan tidak hanya menyangkut perilaku badan-badan administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan pada diri target group, melainkan menyangkut lingkaran kekuatan-kekuatan politik, ekonomi dan sosial yang langsung atau tidak dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat, dan pada akhirnya membawa konsekuensi logis terhadap dampak baik yang diharapkan maupun dampak yang tidak diharapkan.

---

<sup>11</sup> Ferdinand Agustino. *Op Cit.* hlm. 69

## 2.2. Kewenangan

### 2.2.1 Pengertian Kewenangan

Kewenangan berasal dari kata dasar wewenang, yang diartikan sebagai hal berwenang, hak dan kekuasaan yang dipunyai untuk melakukan sesuatu. Kewenangan adalah kekuasaan formal. Kekuasaan yang berasal dari kekuasaan legislatif (diberi oleh undang-undang) atau dari kekuasaan eksekutif administratif. Kewenangan yang biasanya terdiri dari beberapa kewenangan adalah kekuasaan terhadap segolongan orang atau kekuasaan terhadap suatu bidang pemerintahan (atau bidang urusan) tertentu.<sup>12</sup>

Kewenangan sering disejajarkan dengan istilah wewenang. Istilah wewenang digunakan dalam bentuk kata benda dan sering disejajarkan dengan istilah “*bevoegheid*” dalam istilah hukum Belanda. Menurut Phillipus M. Hadjon, jika dicermati ada sedikit perbedaan antara istilah kewenangan dengan istilah “*bevoegheid*”. Perbedaan tersebut terletak pada karakter hukumnya. Istilah “*bevoegheid*” digunakan dalam konsep hukum publik maupun dalam hukum privat. Dalam konsep hukum kita istilah kewenangan atau wewenang seharusnya digunakan dalam konsep hukum publik.<sup>13</sup>

Kewenangan atau wewenang adalah suatu istilah yang biasa digunakan dalam lapangan hukum publik, namun sesungguhnya terdapat perbedaan diantara keduanya. Kewenangan adalah apa yang disebut “kekuasaan formal”, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan yang dibenkan oleh undang-undang atau legislatif dari

---

<sup>12</sup> Prajudi Admosudirjo, *Teori Kewenangan, FT*, Rineka Cipta Jakarta, 2001, hlm. 6.

<sup>13</sup> *Ibid*, hlm. 7.

kekuasaan eksekutif atau administrates.<sup>14</sup>

Berdasarkan beberapa pengertian diketahui bahwa kewenangan merupakan kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik, atau secara yuridis kewenangan adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-undang yang berlaku untuk melakukan hubungan-hubungan hukum.

### **2.2.2 Sumber-Sumber Kewenangan**

Kewenangan sebagai kekuasaan formal yang berasal dari undang-undang, dan wewenang sebagai spesifikasi dari kewenangan, artinya barang siapa (subyek hukum) yang diberikan kewenangan oleh undang-undang, maka ia berwenang untuk melakukan sesuatu dalam kewenangan itu. Kewenangan yang dimiliki institusi pemerintahan dalam melakukan perbuatan nyata, mengadakan pengaturan atau mengeluarkan keputusan selalu dilandasi oleh kewenangan yang diperoleh dari konstitusi secara atribusi, delegasi, maupun mandat.<sup>15</sup>

Ditinjau dari sumbernya kewenangan terdiri dari, yaitu:

- a. Kewenangan Atribusi, adalah kewenangan yang melekat pada suatu jabatan yang berasal dari undang-undang. Atribusi merupakan kewenangan yang diberikan kepada suatu organ (institusi) pemerintahan atau lembaga Negara oleh suatu badan legislatif yang independen. Kewenangan ini adalah asli. yang tidak diambil dari kewenangan yang ada sebelumnya.
- b. Kewenangan Delegasi, adalah pemindahan/pengalihan kewenangan yang ada atau dengan kata lain pemindahan kewenangan atribusi kepada pejabat di

---

<sup>14</sup> A. Gunawan Setiardja, *Dialektika Hukum dan Moral dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*, Kanisius, Yogyakarta, 1990, hlm. 25.

<sup>15</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, Cet.II, UII Press, Yogyakarta, 2003. hlm. 54.

bawahnya dengan dibarengi pemindahan tanggung jawab. Delegasi sebagai kewenangan yang dialihkan dari kewenangan atribusi dari suatu organ (institusi) pemerintahan kepada organ lainnya sehingga delegator (organ yang telah memberi kewenangan) dapat menguji kewenangan atas namanya,

- c. Kewenangan Mandat, dalam hal ini tidak ada sama sekali pengakuan kewenangan atau pengalihan kewenangan, yang ada hanya janji-janji kerja interen antara pimpinan dan bawahan. Pada mandat tidak terdapat suatu pemindahan kewenangan tetapi pemberi mandat (mandator) memberikan kewenangan kepada organ lain (mandataris) untuk membuat keputusan atau mengambil suatu tindakan atas namanya.<sup>16</sup>

### **2.2.3 Ciri-Ciri Kewenangan**

Ciri-ciri kewenangan berkaitan dengan asas delegasi, yang merupakan asas paling penting dalam pelaksanaan kewenangan dalam organisasi, terdapat empat kegiatan delegasi kewenangan. Kegiatan ini artinya ialah proses di mana para pimpinan mengalokasikan kewenangan kepada bawahan dengan delegasi yang memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Pendelegasi menetapkan dan memberikan tujuan dan tugas kepada bawahan.
- b. Pendelegasi melimpahkan kewenangan yang di perlukan untuk mencapai tujuan atau tugas.
- c. Penerimaan delegasi, baik implisit atau eksplisit, menimbulkan kewajiban atau tanggung jawab.
- d. Pendelegasi pertanggung jawaban bawahan untuk hasil-hasil yang dicapai.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Prajudi Admosudirjo, *Op.Cit.*, hlm. 11.

<sup>17</sup> Muammar Himawan, *Pokok-Pokok Organisasi Modern*, Bina Ilmu, Jakarta, 2004, Mm. 51.

Kewenangan tidak hanya diartikan sebagai kekuasaan, oleh karena itu, dalam menjalankan hak berdasarkan hukum publik selalu terikat kewajiban berdasarkan hukum publik tidak tertulis atau asas umum pemerintahan yang baik. Kewenangan dalam hal ini dibedakan menjadi:

- a. Pemberian kewenangan: pemberian hak kepada, dan pembebanan kewajiban terhadap badan (atribusi/mandat);
- b. Pelaksanaan kewenangan: menjalankan hak dan kewajiban publik yang berarti mempersiapkan dan mengambil keputusan;
- c. Akibat Hukum dari pelaksanaan kewenangan: seluruh hak dan/atau kewajiban yang terletak rakyat/*burger*, kelompok rakyat dan badan.<sup>18</sup>

#### **2.2.4 Macam-Macam Kewenangan**

Macam-macam kewenangan berdasarkan sumbernya dibedakan menjadi dua:

1. Wewenang personal, bersumber pada intelegensi, pengalaman, nilai atau norma, dan kesanggupan untuk memimpin.
2. Wewenang ofisial, merupakan wewenang resmi yang di terima dari wewenang yang berada di atasnya.<sup>19</sup>

Secara organisasional kewenangan adalah kemampuan yuridis yang didasarkan pada hukum publik. Kewenangan berkaitan dengan hak dan kewajiban, yaitu agar kewenangan tidak semata-mata diartikan sebagai hak berdasarkan hukum privat, tetapi juga kewajiban sebagai hukum publik. Kewenangan adalah fungsi untuk menjalankan kegiatan dalam organisasi. sebagai hak untuk memerintah orang lain untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu agar tujuan dapat tercapai.

---

<sup>18</sup> Prajudi Admosudirjo, *Op.Cit.*, hlm. 87.

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm.88.

Pengorganisasian merupakan proses penyusunan struktur organisasi yang sesuai dengan tujuan organisasi, sumber daya-sumber daya yang dimilikinya dan lingkungan yang melingkupinya.

Kewenangan dalam suatu lembaga berkaitan dengan tugas dan fungsi, yaitu dua hal yang tidak dapat dipisahkan dalam pelaksanaan pekerjaan oleh seseorang atau lembaga. Tugas merupakan seperangkat bidang pekerjaan yang harus dikerjakan dan melekat pada seseorang atau lembaga sesuai dengan fungsi yang dimilikinya. Fungsi berasal dari kata dalam Bahasa *Inggris Junction*, yang berarti sesuatu yang mengandung kegunaan atau manfaat. Fungsi suatu lembaga atau institusi formal adalah adanya kekuasaan berupa hak dan tugas yang dimiliki oleh seseorang dalam kedudukannya di dalam organisasi untuk melakukan sesuatu sesuai dengan bidang tugas dan wewenangnya masing-masing dalam rangka melaksanakan kegiatan dan mencapai tujuan organisasi.<sup>20</sup>

### **2.2.5 Kewenangan sebagai Tindakan Hukum Pemerintah**

Tindakan hukum pemerintah masuk dalam konteks hukum administrasi, yaitu peraturan hukum yang mengatur administrasi, yaitu hubungan antara warga negara dan pemerintahnya yang menjadi sebab hingga negara itu berfungsi. Hukum administrasi negara sebagai suatu keseluruhan aturan hukum yang mengatur bagaimana negara sebagai penguasa menjalankan usaha-usaha untuk memenuhi tugasnya.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Muammar Himawan. *Pokok-Pokok Organisasi Modern*. Bina Ilmu. Jakarta. 2004. hlm. 51.

<sup>21</sup> R. Abdoel Djamali. *Pengantar Hukum Indonesia*. Bandung. PT Raja Grafindo Persada Jakarta. 2001. Hlm. 67.



Pengertian di atas menunjukkan bahwa hukum administrasi negara adalah hukum yang menguji hubungan hukum istimewa yang diadakan, akan kemungkinan para pejabat melakukan tugas mereka yang khusus, sebagai suatu aturan yang harus diperhatikan oleh para pengusaha yang disertai tugas pemerintahan dalam menjalankan tugasnya.

Istilah hukum administrasi negara adalah terjemahan dari istilah *Administrasi recht*, yaitu hukum yang mengatur tentang hubungan hukum antara jabatan-jabatan dalam negara dengan warga masyarakat, sebagai gabungan ketentuan yang mengikat badan-badan yang tinggi maupun yang rendah apabila menggunakan wewenang yang diberikan oleh Hukum Administrasi Negara.<sup>22</sup>

Friedrich Karl von Savigny (1779-1861), mengemukakan bahwa hukum tidak dibuat, tetapi ia tumbuh dan berkembang bersama masyarakat (*dasrechts wird nicht gemachi, es ist und wird mit dem volke*). Berdasarkan inti teori Von Savigny maka dapat dinyatakan bahwa semua hukum pada mulanya dibentuk dengan cara seperti yang dikatakan orang, hukum adat, dengan bahasa yang biasa tetapi tidak terlalu tepat, dibentuk yakni bahwa hukum itu mulai-mula dikembangkan oleh adat kebiasaan dan kepercayaan yang umura. Setiap masyarakat mengembangkan hukum kebiasaanya sendiri, karena mempunyai bahasa, adat istiadat (termasuk kepercayaan) dan konstitusi yang khas.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Prajudi Admosudirjo. *Hukum Administrasi Negara*. Ghalia Indonesia. Jakarta. 1988.alm 12.

<sup>23</sup> Sudarto. *Kapita Selektta Hukum Pidana*. Alumni.Bandung. 1986. Hlm. 7.

Sesuai dengan dasar teori Carl von Savigny maka produk hukum dapat diketahui melalui pembuatan hukum dan fungsi utama hukum, yaitu:

#### 1. Pembuatan Hukum

Hukum bukan merupakan konsep dalam masyarakat karena hukum tumbuh secara alamiah dalam pergaulan masyarakat yang mana hukum selalu berubah seiring perubahan sosial. Dengan pernyataan ini maka hukum di satu negara tidak dapat diterapkan/ dipakai oleh negara lain karena masyarakatnya berbeda-beda begitu juga dengan kebudayaan yang ada di suatu daerah sudah pasti berbeda pula, dalam hal tempat dan waktu juga berbeda.

Pokok-pokok ajaran mazhab historis yang diuraikan Savigny dan beberapa pengikutnya dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Hukum yang ditemukan tidak dibuat. Pertumbuhan hukum pada dasarnya adalah proses yang tidak disadari dan organis oleh karena itu perundang-undangan adalah kurang penting dibandingkan dengan adat kebiasaan
- 2) Karena hukum berkembang dari hubungan-hubungan hukum yang mudah dipahami dalam masyarakat primitif ke hukum yang lebih kompleks dalam peradaban modern kesadaran umum tidak dapat lebih lama lagi menonjolkan dirinya secara langsung, tetapi disajikan oleh para ahli hukum yang merumuskan prinsip-prinsip hukum secara teknis. Tetapi ahli hukum tetap merupakan suatu organ dari kesadaran umum terikat pada tugas untuk memberi bentuk pada apa yang ia temukan sebagai bahan mentah (kesadaran umum tampaknya oleh Scholten disebut sebagai kesadaran hukum). Perundang-undangan menyusul pada tingkai akhir

oleh karena ahli hukum sebagai pembuat undang-undang relatif lebih penting daripada pembuat undang-undang

- 3) Undang-undang tidak dapat berlaku atau diterapkan secara universal. Setiap masyarakat mengembangkan kebiasaannya sendiri karena mempunyai bahasa adat-istiadat dan konstitusi yang khas. Savigny menekankan bahwa bahasa dan hukum adalah sejajar juga tidak dapat diterapkan pada masyarakat lain dan daerah-daerah lain. *Volkgeist* dapat dilihat dalam hukumnya oleh karena itu sangat penting untuk mengikuti evolusi *volkgeist* melalui penelitian sepanjang sejarah.

## 2. Fungsi Utama Hukum

Konsep jiwa masyarakat dalam teori Savigny tentang hukum ini tidak dapat menunjukkan secara jelas bagaimana isi dan ruang lingkupnya. Sehingga amat sulit melihat fungsi dan perkembangannya sebagai sumber utama hukum menurut teori ini.

## 2.3 Pemerintah Daerah

### 2.3.1 Pengertian Pemerintah Daerah

Pemerintah daerah sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan Pemerintah. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah tersebut, pemerintahan daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Penyelenggaraan desentralisasi mensyaratkan pembagian urusan pemerintahan antara Pemerintah dan Pemerintahan Daerah. Urusan pemerintahan terdiri dari urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah dan urusan pemerintahan yang dikelola secara bersama antar tingkatan dan susunan pemerintahan atau konkuren.

Menurut Pasal 10 Ayat (1) dan (2) UU No.23 Tahun 2014 bahwa pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan pemerintah pusat. Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya daerah, pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembagian.

Daerah otonomi adalah wilayah administrasi pemerintahan dan kependudukan yang dikenal dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. Dengan demikian jenjang daerah otonom ada dua bagian, walau titik berat pelaksanaan otonomi daerah dilimpahkan pada pemerintah kabupaten/kota. Adapun daerah provinsi, berotonomi secara terbatas yakni menyangkut koordinasi antar/lintas kabupaten/kota, serta kewenangan pusat yang dilimpahkan pada provinsi, dan kewenangan kabupaten/kota yang belum mampu dilaksanakan maka diambil alih oleh provinsi. Secara konsepsional, jika dicermati berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, dengan tidak adanya perubahan struktur daerah otonom, maka memang masih lebih banyak ingin mengatur pemerintah daerah baik provinsi maupun kabupaten/kota. Disisi lain, pemerintah kabupaten/kota yang daerah otonomnya terbentuk hanya berdasarkan kesejahteraan

pemerintahan, maka akan sulit untuk berotonomi secara nyata dan bertanggungjawab di masa mendatang.

Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 14 Ayat (1), urusan pemerintah yang menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota adalah sebagai berikut:

- 1) Perencanaan dan pengendalian pembangunan
- 2) Perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang
- 3) Penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat
- 4) Penyediaan sarana dan prasarana umum
- 5) Penanganan bidang kesehatan
- 6) Penyelenggaraan pendidikan
- 7) Penanggulangan masalah sosial
- 8) Pelayanan bidang ketenagakerjaan
- 9) Fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah
- 10) Pengendalian lingkungan hidup
- 11) Pelayanan pertanahan
- 12) Pelayanan kependudukan, dan catatan sipil
- 13) Pelayanan administrasi umum pemerintahan
- 14) Pelayanan administrasi penanaman modal
- 15) Penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya
- 16) Urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.

### **2.3.2 Prinsip dan Asas Pemberian Otonomi Daerah pada Pemerintah Daerah**

Prinsip-prinsip pemberian otonomi daerah adalah sebagai berikut:

- a. Penyelenggaraan otonomi daerah dilaksanakan dengan memperhatikan aspek demokrasi, keadilan, pemerataan serta potensi dan keanekaragaman daerah yang terbatas
- b. Pelaksanaan otonomi daerah didasarkan pada otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab
- c. Pelaksanaan otonomi daerah yang luas dan utuh diletakkan pada daerah Kabupaten dan daerah kota, sedang otonomi daerah provinsi merupakan otonomi yang terbatas.
- d. Pelaksanaan otonomi daerah harus sesuai dengan kontribusi negara sehingga terjalin hubungan yang serasi antara pusat dan daerah serta antar daerah.
- e. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan kemandirian daerah otonom dan karenanya dalam daerah Kabupaten/daerah kota tidak ada lagi wilayah administrasi.
- f. Pelaksanaan otonomi daerah harus lebih meningkatkan peran dan fungsi badan legislatif daerah, baik fungsi legislatif, fungsi pengawas maupun fungsi

- anggaran atas penyelenggaraan pemerintah daerah
- g. Pelaksanaan azas dekonsentrasi diletakkan pada daerah provinsi dalam kedudukannya sebagai wilayah administrasi untuk melaksanakan kewenangan sebagai wakil daerah.
  - h. Pelaksanaan azas tugas pembantuan dimungkinkan, tidak hanya dari pemerintah kepada daerah, tetapi juga dari pemerintah dan daerah kepada desa yang disertai dengan pembiayaan, sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia dengan kewajiban melaporkan pelaksanaan dan mempertanggung jawabkan kepada yang menugaskannya.<sup>24</sup>

Asas-asas yang dianut dalam pelaksanaan otonomi daerah oleh pemerintah daerah meliputi:

a. Asas Desentralisasi

Asas desentralisasi adalah penyerahan wewenang pemerintahan dari pemerintah pusat kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus pemerintahan dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Tujuan desentralisasi adalah pemberian otonomi kepada daerah untuk meningkatkan daya guna penyelenggaraan pemerintahan daerah, terutama pelaksanaan pembangunan dan pelayanan masyarakat serta melaksanakan kebijakan atas prakarsa sendiri.<sup>25</sup>

Negara kesatuan adalah bentuk negara di mana wewenang legislatif tertinggi dipusatkan pada satu badan legislatif nasional/pusat kekuasaan terletak pada pemerintah pusat dan tidak pada Pemerintah Daerah. Pemerintah pusat berwenang menyerahkan sebagian kekuasaan pada daerah otonom atau negara kesatuan dengan sistem desentralisasi (Sesuai Pasal 1 Angka 7 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014).

---

<sup>24</sup> Aftan Gaffar, *Paradigma Ban Otonomi Daerah dan Implikasinya*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2006, hlm. 83.

<sup>25</sup> Rumajar Jefferson, *Otonomi Daerah: Sketsa. Gagasan dan Pengalaman*, Media Pustaka, Manado, 2006, hlm. 13.

b. Asas Dekonsentrasi

Asas dekonsentrasi adalah pelimpahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah kepada gubernur sebagai wakil pemerintah dan/ atau pada instansi vertikal di wilayah tertentu. Perbedaannya terletak pada titik laju menjauhi titik pusat. Desentralisasi merupakan penyerahan urusan pemerintahan yang diberikan kepada pemerintah di bawahnya yang selanjutnya urusan yang diberikan akan menjadi urusan rumah tangga daerah, jadi bukan pada perorangan seperti dalam asas dekonsentrasi (Sesuai dengan Pasal 1 Angka 8 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah).<sup>26</sup>

c. Asas Tugas Perbantuan

Apabila semua urusan pemerintahan di daerah dilaksanakan sendiri oleh pemerintah pusat, maka ditinjau dari segi daya dan hasil guna kurang dapat dipertanggung jawabkan karena memerlukan tenaga dan biaya yang sangat besar. Asas tugas perbantuan yaitu penugasan dari pemerintah pusat kepada Pemerintah Daerah dan/atau desa, dari pemerintah provinsi pada pemerintah kabupaten/kota dan/atau desa serta dari pemerintah kabupaten/kota kepada desa untuk melaksanakan tugas tertentu.<sup>27</sup>

### **2.3.3 Penyelenggaraan Ketertiban Lalu Lintas oleh Pemerintah Daerah**

Penyelenggaraan ketertiban lalu lintas oleh pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan pelaksanaan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan pemerintah berdasarkan ketentuan undang-undang. Pembinaan di bidang lalu lintas

---

<sup>26</sup> *Ibid*, hlm. 14.

<sup>27</sup> *Ibid*, hlm. 15.

jalan yang meliputi aspek-aspek pengurusan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban. kelancaran lalu lintas.

Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai adalah melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan Kebijakan teknis di bidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut
2. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya dan
4. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Beberapa kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam penyelenggaraan ketertiban lalu lintas sebagai berikut:

1. Kebijakan Internal
  - a. Pelaksanaan kinerja Dinas Perhubungan perlu ditunjang dengan manajemen administrasi perkantoran yang efektif dan efisien.
  - b. Perlu adanya upaya peningkatan pengetahuan, kemampuan, kinerja, dan perilaku Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.



- c. Peningkatan kondisi prasarana jalan merupakan upaya mempertahankan tingkat pelayanan (*level of service*), kenyamanan dan keamanan pemakai jalan. & Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi fasilitas penunjang prasarana lalu lintas.
  - d. Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan barang, maka perlu dibangun prasarana terminal yang representatif.
  - e. Untuk menunjang ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, perlu diadakan fasilitas parkir umum, dengan diadakannya pengendalian dan pengawasan pelaksanaan parkir tersebut.
  - f. Melaksanakan Pengujian Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan wajib uji, sesuai ambang batas standar laik jalan yang sudah ditetapkan dengan peraturan perundang-undangan.
  - g. Guna mendukung kelancaran dan ketetapan pelayanan angkutan, perlu didukung dengan pengendalian dan pengawasan pelaksanaan angkutan.
  - h. Perlu dilibatkannya Personil Dinas Perhubungan dalam membantu pengendalian arus lalu lintas, guna menunjang kelancaran dan ketertiban berlalu lintas.
  - i. Untuk meningkatkan ketertiban dan keselamatan lalu lintas dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
2. Kebijakan Eksternal
- a. Peningkatan kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang pentingnya transportasi.

- b. Pembinaan terhadap pemilik/ pengusaha angkutan yang berdomisili didalam Kota Bandar Lampung
- c. Peningkaian pelayanan terhadap masyarakat penggunajasa transportasi.
- d. Pembangunan lanjutan terminal type A Rajabasa.<sup>28</sup>

Manajemen transportasi dilaksanakan dengan manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Manajemen lalu lintas adalah sebagai berikut:

- a. Kegiatan perencanaan lalu lintas, meliputi:
  - 1) inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan;
  - 2) penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan;
  - 3) penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas;
  - 4) penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya;
- b. Kegiatan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.
- c. Kegiatan pengawasan lalu lintas meliputi
  - 1) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas
  - 2) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas
- d. Kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi:
  - 1) Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas
  - 2) Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Tahun 2017

<sup>29</sup> *Ibid*

Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, adalah sebagai berikut:

- a. Dalam rangka manajemen lalu lintas di jalan, dilakukan rekayasa lalu lintas.
- b. Rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud meliputi:
  - 1) Perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
  - 2) Perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan pengamanan pemakai jalan.
  - 3) Perencanaan perencanaan kebutuhan, perencanaan pengadaan dan pemasangan, perencanaan pemeliharaan dan perwujudannya.
  - 4) Pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan merupakan pelaksanaan program perwujudan.
  - 5) Pemasangan dan penghapusan setiap rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan harus didukung dengan sistem informasi yang diperlukan.

## **2.4 Pengertian Kemacetan Lalu Lintas dan Sarana Transportasi Darat**

### **2.4.1 Pengertian Kemacetan Lalu Lintas**

Lalu lintas merupakan seperangkat masalah kompleks dan saling berhubungan dan secara garis besar, masalah transportasi dikelompokkan dalam tiga kategori:

- a. Kemacetan (*congestion*)

Kemacetan disebabkan oleh meningkatnya berbagai biaya pengangkutan barang dan orang, hilangnya waktu, kecelakaan, dan ketegangan psikologis (*congestion causes increased costs for travelers and freight movement, loss of time, accident, and psychological strain*). Adapun penyebab kemacetan transportasi secara umum adalah:

- 1) Urbanisasi (*urbanization*), dalam hal ini gambaran urbanisasi merupakan terkonsentrasinya orang-orang dan kegiatan ekonomi di wilayah kota.
- 2) Spesialisasi di dalam kota (*specialization -within cities*), maksudnya tempat kerja, perdagangan terpusat di area tertentu, dan tempat hiburan (rekreasi) atau perumahan terkumpul di area lain, tetapi orang-orang dan aktivitas ini saling memiliki ketergantungan sehingga interaksi dan pergerakan yang konsisten di antaranya menyebabkan kemacetan transportasi.
- 3) Waktu memulai dan mengakhiri pekerjaan/aktivitas keseharian masyarakat relatif sama (*starting and ending the workdays at about the same time*).
- 4) Persediaan alat transportasi yang merangsang tingginya permintaan masyarakat (*supply vehicles of transportation often stimulates demand*).

b. Mobilitas (*mobility*)

Masyarakat cenderung inempunyai mobilitas yang lebih tinggi, sehingga akses pada alat transportasi secara otomatis akan lebih tinggi.

c. Dampak (*impact*)

Dampak sistem transportasi (eksternalitas) adalah aspek ketiga dari masalah transportasi, yang meliputi; kecelakaan (*accidents*), konsumsi energi (*energy consumption*), dampak lingkungan (*environmental impact*) seperti polusi air dan udara dan suara gaduh, konsumsi tanah (*land consumption*), estetika (*aesthetics*), gangguan pabrik di daerah kota (*disruption of the urban fabric*) dan penggunaan lahan (*land use*)?<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas diJalan Raya* Penerbit Rineka Cipta. Jakarta.2007.hlm.56

Lalu lintas diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien. mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau sehmih pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan. pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>31</sup>

Perencanaan transportasi merupakan proses panjang yang meliputi kebutuhan perjalanan, pembangunan fasilitas bagi pergerakan penumpang dan barang di antara kegiatan yang terpisah dalam ruang kota. Selanjutnya dalam penyusunan rencana-rencana strategis mengatasi kemacetan dan permasalahan transportasi.

#### **2.4.2 Sarana Transportasi Darat**

Sarana transportasi darat menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah sebagai berikut:

a. Angkutan umum

Sarana transportasi berupa angkutan umum terdiri dari :

- 1) Bus Kota, sarana transportasi bus kota yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
- 2) Angkutan kota (angkot) atau angkutan pedesaan, sarana transportasi angkot ini dikelola murni oleh swasta
- 3) Sepeda bermotor. Sarana transportasi jenis sepeda bermotor (kendaraan roda dua, atau biasa disebut dengan jasa ojek) ini merupakan angkutan non massal yang tidak resmi. Keberadaan jenis angkutan ini memang sangat

---

<sup>31</sup> Catanese, Anthony J. dan James C. Synder. *Perencanaan Kota Edisi Kedua* Alih Bahasa oleh Wahyudi. Penerbit Erlangga. Jakarta. 2009. hlm. 24.

diharapkan oleh penduduk karena memiliki keunggulan jangkauan pada daerah-daerah non kelas jalan- Daerah tersebut meliputi sekitar pemukiman yang tidak dilalui oleh kendaraan umum, serta daerah-daerah pemukiman yang penataan ruangnya kurang baik sehingga tidak memiliki jalan khusus pada daerah tersebut. Keterbatasan jenis angkutan ini adalah kapasitas daya angkut serta faktor keamanan yang sangat rendah.

- 4) Jenis sedan (taksi), Sarana transportasi jenis sedan ini merupakan salah satu jenis angkutan umum yang memiliki pelayanan khusus. Keunggulan jenis angkutan ini adalah faktor keamanan serta kenyamanan yang baik, tetapi kelemahannya adalah kapasitas serta biaya yang ditanggung oleh pengguna jasa lebih mahal dibandingkan jenis angkutan umum lainnya.
- 5) Jenis kendaraan roda tiga tidak bermotor (becak), sarana transportasi jenis ini terbatas dikarenakan kondisi topografi suatu daerah dan memiliki kelemahan lain yaitu karena tidak bermotor maka kekuatan serta daya tempuhnya tergantung pada *man power* penarik becak masing-masing. Kelebihannya adalah daya jelajah pada satu zona/karakter pemukiman dalam mengangkut orang/penumpang lebih dari satu disertai dengan barang bawaan penumpang serta sangat ramah lingkungan.

b. Angkutan khusus

Sarana transportasi berupa angkutan khusus merupakan angkutan yang dimiliki oleh institusi/lembaga tertentu, baik milik instansi/kantor/dinas pemerintahan maupun milik swasta/perusahaan. Misalnya bus yang khusus mengangkut pegawai atau karyawan instansi pemerintah atau swasta, mobil ambulans milik instansi rumah sakit dan bus milik lembaga pendidikan.

c. Angkutan pribadi

Sarana transportasi berupa angkutan pribadi terdiri dari kendaraan pribadi beroda dua maupun beroda empat yang dimiliki perseorangan misalnya seperti mobil pribadi, sepeda motor pribadi, milik pemerintah yang digunakan perseorangan misalnya mobil dinas dan sepeda motor dinas.

## **2.5 Dasar Hukum Kebijakan di Bidang Lalu Lintas**

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan pemerintah berdasarkan ketentuan dalam undang-undang ini. Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri. Dalam Pasal 3 dinyatakan bahwa transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, aman dan efisien, mampu

memadukan transportasi lainnya. Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan. untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek- aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas. Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional serta koordinasi antar wewenang pembinaan lalu lintas jalan di tingkat pusat dan daerah.

Dalam rangka pembinaan lalu lintas jalan sebagaimana tersebut, diperlukan penetapan aturan-aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan mengingat ketentuan-ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional. Disamping itu, untuk dapat lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan, diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi Pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan juga dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan primer dan sekunder yang ada di Tanah Air baik yang merupakan Jalan Nasional, Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kotamadya, maupun Jalan Desa.



## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1 Pendekatan Masalah**

Pendekatan masalah dilakukan dengan pendekatan secara normatif dan pendekatan secara empirik. Pendekatan secara normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mempelajari peraturan-peraturan hukum yang berlaku yang erat kaitannya dengan permasalahan penelitian yang meliputi peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi, dan sumber lain yang erat kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. Pendekatan secara empiris, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan cara melihat pada kenyataan langsung atau sesungguhnya, dengan melakukan wawancara kepada pihak yang berkompeten di lokasi penelitian dan mengumpulkan informasi yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>32</sup>

### **3.2 Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, yaitu sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat dengan cara melakukan penelitian

---

<sup>32</sup> Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Rineka Cipta. Jakarta. 1983. hlm. 14

langsung terhadap objek penelitian dengan cara wawancara terhadap informan penelitian, yaitu dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data tambahan yang diperoleh melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan cara membaca, menelaah dan mengutip terhadap berbagai teori, asas dan peraturan yang berhubungan dengan permasalahan dalam penelitian. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari tiga bahan hukum yaitu sebagai berikut:

### a. Bahan Hukum Primer, terdiri dari:

- (1) Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen Keempat
- (2) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- (3) Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 8 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Teknis Daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Daerah Kota Bandar Lampung

### b. Bahan Hukum Sekunder, terdiri dari: Bahan hukum sekunder, yaitu bahan bahan yang memberikan penjelasan bahan hukum primer, berupa kumpulan buku-buku hukum, literatur hasil karya ilmiah sarjana-sarjana dan hasil penelitian yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian.

### c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hokum sekunder, seperti hasil penelitian hukum, bulletin, majalah, artikel-artikel di internet yang berkaitan dengan masalah yang hendak diteliti.

### **3.3 Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data**

#### **3.3.1 Prosedur Pengumpulan Data**

Prosedur pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara berikut:

- a. Studi kepustakaan (*library research*), yaitu melakukan serangkaian kegiatan seperti membaca, menelaah dan mengutip dari berbagai buku dan literature serta melakukan pengkajian terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan permasalahan dalam penelitian
- b. Studi lapangan (*field research*) yang dilakukan melalui wawancara adalah usaha untuk mengumpulkan data dari informan penelitian.

#### **3.3.2 Prosedur Pengolahan Data**

Setelah melakukan pengumpulan data, selanjutnya dilakukan pengolahan data sehingga data yang diperoleh dapat mempermudah permasalahan yang diteliti.

Adapun pengolahan data yang dimaksud meliputi tahapan sebagai berikut:

- a. Pemeriksaan data, yaitu menentukan data yang sesuai dengan pokok bahasan, kemungkinan adanya kekurangan data serta kekeliruan data yang diperoleh.
- b. Klasifikasi data, yaitu menghimpun data menurut kerangka bahasan, diklasifikasikan menurut data yang telah ditetapkan.
- c. Penyusunan data, yaitu menempatkan data pada pokok bahasan masing-masing dengan sistematis.
- d. Seleski data, yaitu memilih data yang sesuai dengan pokok permasalahan yang akan dibahas

### **3.4 Analisis Data**

Analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif. Data yang telah diolah dengan menggunakan cam deskriptif kualitatif, maksudnya adalah analisis data yang dilakukan dengan menjabarkan secara rinci kenyataan/keadaan atas suatu objek dalam bentuk kalimat guna memberikan gambaran yang lebih jelas terhadap permasalahan yang diajukan, sehingga memudahkan untuk ditarik suatu kesimpulan.

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan:

1. Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dilaksanakan sesuai tugas pokok dan fungsinya dengan menerapkan manajemen kapasitas dan manajemen prioritas serta menyeleksi alternatif kebijakan yang terbaik. Kebijakan tersebut diwujudkan dengan program pembangunan jembatan layang (*fly over*) di pertigaan jalan yang menghubungkan Jalan Sultan Agung dan Jalan Z.A. Pagar Alam atau di depan Mall Bumi Kedaton. Selain itu dengan mempercepat pembuatan jalan alternatif, rekayasa lalu lintas dengan sistem buka tutup jalur kendaraan, dan memodifikasi sistem operasional lampu pengatur lalu lintas (lampu merah) dengan program yang terkomputerisasi.
  
2. Faktor-faktor yang menjadi penghambat terhadap kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas terdiri dari terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota, rendahnya kedisiplinan pemakai jalan, banyaknya terminal bayangan di

sepanjang tepi jalan, tidak maksimalnya rambu lalu lintas dan adanya hambatan samping yang ada menyebabkan kapasitas mas jalan menurun.

## **5.2 Saran**

Beberapa saran yang diajukan terkait dengan pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas hendaknya direncanakan melalui pengkajian manajemen lalu lintas secara matang dan memiliki visi jangka panjang. Hal ini penting untuk dilaksanakan agar kebijakan yang telah dilaksanakan tetap relevan pada masa yang akan datang meskipun Walikota Bandar Lampung telah berganti. Artinya upaya penanganan kemacetan lalu lintas hendaknya dilakukan secara berkesinambungan dan komprehensif, sehingga tetap aplikatif meskipun telah terjadi pergantian kepemimpinan Kota Bandar Lampung.
2. Upaya Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas hendaknya didasarkan pada kebutuhan dan kepentingan masyarakat Kota Bandar Lampung. Hal ini dapat dilaksanakan dengan cara melakukan penjangkauan aspirasi masyarakat sebelum kebijakan ditetapkan, sehingga kebijakan yang akan ditempuh benar-benar relevan dengan kebutuhan masyarakat sebagai sasaran kebijakan tersebut.

## DAFTARPUSTAKA

### A. BUKU-BUKU

- Admosudirjo, Prajudi. 2001. *Teori Kewenangan*, PT, Rineka Cipta Jakarta
- Agustino, Ferdinand. 2008. *Pengantar Kebijakan Negara*. Bina Cipta. Jakarta.
- Azwar, Azrul. 1999. *Pengantar Administrasi*, BinaAksara, Jakarta. 1999.
- Catanese, Anthony J. dan James C. Synder. 2009. *Perencanaan Kota Edisi Kedua*. Alih Bahasa oleh Wahyudi. Penerbit Erlangga. Jakarta
- Djamali, R. Abdoel. 2001. *Pengantar Hukum Indonesia*. Bandung. PT Raja Grafindo Persada Jakarta.
- Gaffar, Affan. 2006. *Paradigma Baru Otonomi Daerah dan Implikasinya*, Citra Aditya Bakti, Jakarta
- Hasibuan, Malayu S.P.2004. *Organisasi dan Manajemen*. Rajawali Press, Jakarta.
- Hariyoso, Soewamo. 2002. *Dasar-Dasar Manajemen dan Administrasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Himawan, Muammar. 2004. *Pokok-Pokok Organisasi Modern*, Bina Ilmu, Jakarta,
- Jefferson, Rumajar. 2006. *Otonomi Daerah: Sketsa. Gagasan dan Pengalaman*, Media Pustaka, Manado.
- Kansil, C.S.T. dan Christine S.T. Kansil. 2007. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya* Penerbit Rineka Cipta. Jakarta
- Ridwan HR, 20003. *Hukum Administrasi Negara*, Cet.II, UII Press, Yogyakarta
- Setiardja, A. Gunawan. 1990. *Dialektika Hukum dan Moral dalam Pembangunan Masyarakat Indonesia*, Kanisius, Yogyakarta
- Soeprapto.2000. *Evaluasi Kebijakan*. Rineka Cipta. Jakarta

Soekanto, Soerjono. 1983. *Pengantar Penelitian Hukum*. Rineka Cipta. Jakarta.

Sudarto. 1986. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Alumni. Bandung.

Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung.

Wahab, Solichin Abdul. 2005. *Analisis Kebijaksanaan: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Bumi Aksara. Jakarta.

## **B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen Keempat

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

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 8 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Teknis Daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Daerah Kota Bandar Lampung

## **C. SUMBER LAINNYA**

Firdausi, Dedi. 2006. *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*. Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.

Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Tahun 2017.