

**REKONSTRUKSI REGULASI PENGELOLAAN LAHAN
PARKIR PADA RUANG PUBLIK BERBASIS
NILAI KEADILAN**

DISERTASI



**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh
Gelar Doktor Ilmu Hukum**

Oleh:

Muzwar Irawan, S.H., M.H

NIM: 10302000058

**PROGRAM DOKTOR ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2023

LEMBAR PENGESAHAN

UJIAN KELAYAKAN

**REKONSTRUKSI REGULASI PENGELOLAAN LAHAN
PARKIR PADA RUANG PUBLIK BERBASIS
NILAI KEADILAN**

Oleh

Muzwar Irawan, S.H., M.H

NIM: 10302000058

Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian
Guna Memperoleh Gelar Doktor Ilmu Hukum.

Proposal Ini Telah disetujui Oleh Promotor dan Co- Promotor Pada Tanggal
Seperti Tertera Dibawah Ini

Semarang,2022

Promotor

Co-Promotor

Prof. Dr. H. Gunarto, SH, SE, Akt, MHum
NIDN.0605036205

Dr. Hj. Sri Kusriyah, S.H., M.Hum
NIDN.0615076202

UNISSULA

جامعة السلطان Agung الإسلامية

Mengetahui

Ketua Program Doktor Ilmu Hukum

Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)



Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M.Hum
NIDN.0621057002

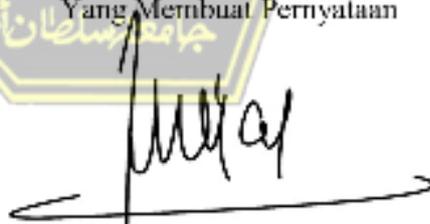
PERNYATAAN ORIGINALITAS PENELITIAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, disertasi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Doktor baik Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang (UNISSULA) maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain selain Tim Promotor dan masukan dari Tim Penelaah.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai 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 atau ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku pada perguruan tinggi ini.

Semarang, Februari 2023

Yang Membuat Pernyataan



Muzivar Irawan, S.H., M.H
NIM. 10302000058

ABSTRAK

Ruang publik merupakan sarana kekuatan relasi sosial masyarakat yang karakternya dapat dilihat seperti mengizinkan berbagai kumpulan atau grup penduduk berada di dalamnya, serta menghargai kelas-kelas masyarakat, perbedaan etnis, jender, dan perbedaan umur. Fungsi dan peranan ruang publik tersebut menjadi semakin luas terutama pada perkembangan kota-kota di berbagai belahan dunia saat ini. Jika sebelumnya ruang publik selalu diidentikkan sebagai ruang terbuka secara fisik semata, kini ruang publik memiliki makna kultural dan politiknya sekaligus ruang publik ditafsirkan sebagai tempat yang memungkinkan setiap warga tanpa diskriminasi dapat berinteraksi dan bertemu dengan kesederajatan dan yang lebih penting memiliki akses untuk menggunakannya. Hal yang menarik untuk dikaji adalah mengenai keterkaitan antara adanya ruang publik dengan berbagai macam bentuk peruntukannya, dengan pengguna ruang publik itu sendiri. Keberadaan ruang publik disinyalir menjadi medan magnet masyarakat yang berkunjung untuk memanfaatkan peruntukannya, sesuai kebutuhan dari pengguna. Pada proses pencapaian menuju ruang publik tersebut, masyarakat pada umumnya melakukan dengan berjalan kaki atau dengan berkendara. Penyelenggaraan perpustakaan bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang perpustakaan untuk mewujudkan ketertiban keamanan dan kelancaran lalu lintas.

Adapun tujuan dari penelitian disertasi ini ialah Untuk menganalisis dan menemukan mengapa regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan. Untuk menganalisis dan menemukan kelemahan-kelemahan regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan. Untuk merekonstruksi regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik berbasis nilai keadilan.

Metode yang peneliti lakukan adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Yaitu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata masyarakat atau lingkungan masyarakat untuk menemukan fakta (*factfinding*) dan kemudian diidentifikasi (*problem identification*) yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah (*problem solution*).

Hasil penelitian ditemukan Rekonstruksi Regulasi Pengelolaan Lahan Parkir Pada Ruang Publik Berbasis Nilai Keadilan. yaitu 1. merevisi tataruang wilayah sesuai permintaan. 2. mengurangi akses informasi penataan ruang. 3. meringankan sanksi pelanggaran tata ruang. 4. meningkatkan sinkronisasi perencanaan. 5. mengevaluasi anggaran perencanaan

Kata Kunci: Pengelolaan Lahan Parkir, Ruang Publik, Nilai keadilan

ABSTRACT

Public space is a means of strengthening community social relations whose characteristics can be seen such as allowing various groups or groups of people to be in it, and respecting social classes, ethnic differences, gender, and age differences. The function and role of the public space is becoming increasingly widespread, especially in the development of cities in various parts of the world today. Previously, public space was always identified as purely physical open space, now public space has its cultural and political meaning as well as public space is interpreted as a place that allows every citizen without discrimination to interact and meet on an equal basis and more importantly have access to use it. The interesting thing to study is the relationship between the existence of public space and its various forms of designation, with the users of the public space itself. The existence of public spaces is allegedly a magnetic field for people who visit to take advantage of their designation, according to the needs of users. In the process of reaching the public space, people generally do it on foot or by driving. The implementation of parking aims to improve services to the community in the parking sector to realize order, security and smooth traffic.

The purpose of this dissertation research is to analyze and find out why parking management regulations in public spaces are not based on the value of justice. To analyze and find the weaknesses of parking management regulations in public spaces that have not been based on the value of justice. To reconstruct parking area management regulations in public spaces based on the value of justice.

The method that the researcher uses is a sociological juridical approach. That is research conducted on the real situation of society or the community environment to find facts (fact finding) and then identify (problem identification) which ultimately leads to problem solving (problem solution).

The results of the study found that the Reconstruction of Parking Land Management Regulations in Public Spaces Based on the Value of Justice. namely 1. to revise the regional layout according to demand. 2. reduce access to spatial planning information. 3. relieve sanctions for violations of spatial planning. 4. improve planning synchronization. 5. evaluate the planning budget

Keywords; Parking Area Management, Public Space, Value of Justice

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	13
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian	14
1. Manfaat Teoritis	14
2. Manfaat Praktis.....	14
E. Kerangka Konseptual.....	15
1. Rekonstruksi.....	15
2. Regulasi	16
3. Ruang Publik	17
4. Perparkiran	18
5. Keadilan.....	20
F. Kerangka Teoritik	23
1. <i>Grand Theory</i> : Teori Keadilan Pancasila	23
2. <i>Middle Ranged Theory</i> : Teori Sistem Hukum Teori Sistem Hukum	25
3. <i>Applied Theory</i> : Teori Otonomi Daerah.....	26

G. Kerangka Pemikiran.....	28
H. Metode Penelitian.....	29
1. Paradigma Penelitian.....	29
2. Metode Pendekatan	30
3. Spesifikasi Penelitian.....	30
4. Jenis dan Sumber Data Penelitian	31
5. Metode Analisis Data	33
I. Orisinalitas Disertasi	34
J. Sistematika Penulisan Disertasi	37
BAB II	39
TINJAUAN PUSTAKA.....	39
A. TINJAUAN TENTANG TATA RUANG	39
1. Pengertian Tata Ruang	39
2. Konsep Dasar Hukum Tata Ruang.....	41
3. Rencana Tata Ruang Wilayah	44
4. Rencana Penataan Ruang	51
B. TINJAUAN UMUM TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH.....	55
1. Pengertian Pajak	55
2. Pajak Daerah.....	56
3. Retribusi Daerah.....	61
C. TINJAUAN TENTANG PENGELOLAAN PARKIR	64
1. Pengertian Parkir	64
2. Pengelolaan Parkir.....	66
3. Jenis Parkir	68
4. Pengendalian Parkir.....	79

D. TINJAUAN PENATAAN RUANG DALAM PERSPEKTIF ISLAM	
81	
1. Pengertian dan Ruang Lingkup Penyelenggaraan Penataan Ruang di Daerah Perspektif Hukum Islam.....	81
2. Perencanaan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam	88
3. Pengendalian Pemanfaatan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam	92
BAB III.....	99
REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG PUBLIK BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN.....	99
A. Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik	99
1. Penataan Ruang Di Indonesia.....	99
2. Pemanfaatan Ruang Di Indonesia	107
B. Urgensi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Rancangan Pemerintah Daerah Dalam Penyediaan Lahan Parkir	115
1. Perencanaan.....	120
2. Pelaksanaan	120
3. Pengawasan	121
C. Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Belum Berbasis Nilai Keadilan.....	125
BAB IV	136
KELEMAHAN-KELEMAHAN REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG PUBLIK BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN.....	136
A. Kelemahan Pada Substansi Hukum	136
B. Kelemahan Pada Struktur Hukum.....	139
C. Kelemahan Pada Budaya Hukum.....	145
BAB V.....	149

REKONSTRUKSI REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG PUBLIK BERBASIS NILAI KEADILAN.....	149
A. Perbandingan Regulasi Penyelenggaraan Parkir di Beberapa Negara	149
1. Jepang.....	151
2. Malaysia	153
3. Singapura.....	159
B. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Berbasis Keadilan	165
1. Etika Pembuatan dan Perubahan Hukum	165
2. Rekonstruksi Nilai.....	169
1. Prinsip Kemanfaatan Dalam Penyelenggaraan Parkir.....	169
2. Prinsip Keamanan Dalam Penyelenggaraan Parkir Pada Ruang Publik.....	171
3. Prinsip Kenyamanan Dalam Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir.....	172
C. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan.....	174
BAB VI PENUTUP	224
A. Kesimpulan	224
B. Saran.....	225
DAFTAR PUSTAKA	227

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu tujuan Nasional Bangsa dan Negara Indonesia yang tercantum dalam¹ Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea ke empat adalah memajukan kesejahteraan umum. Untuk tujuan itu, telah banyak upaya yang dilakukan oleh pemerintah. Sebagai upaya mempercepat tercapainya kesejahteraan rakyat, pemerintah pusat menyerahkan sebagian wewenangnya kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.²

Di negara kesatuan seperti NKRI, daerah tidak bersifat negara maka daerah tidak memiliki kekuasaan negara seperti di tingkat pusat/nasional. Yang dimilikinya adalah wewenang sebagai turunan dari kekuasaan negara mengurus urusan pemerintahan tertentu menurut asas-asas penyelenggaraan pemerintahan daerah. Pada prinsipnya kebijakan otonomi daerah dilakukan dengan mendesentralisasikan beberapa kewenangan yang sebelumnya tersentralisasi oleh Pemerintah Pusat.

Dalam proses desentralisasi kekuasaan pemerintah pusat dialihkan ke pemerintahan daerah sebagaimana mestinya sehingga terwujud pergeseran

¹ UUD 1945 bersama dengan penjelasan resmi dimuat dalam Berita Republik Indonesia (BRI) Tahun II (Tahun 1946) No.7 dan dimuat dalam LN Tahun 1959. No.75 dan Berita Negara 1959, No.69 meliputi Pembukaan, Batang Tubuh dan Penjelasan bersama-sama dengan Dekrit Presiden 5 Juli 1959 beserta amandemen pertama dimasukkan dalam Lembaran Negara No. 11 tahun 2006, amandemen kedua Lembaran Negara no 12 tahun 2006, amandemen ketiga Lembaran Negara no 13 tahun 2006, dan untuk amandemen dimasukkan pada Lembaran Negara No. 14 tahun 2006.

²Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587).

kekuasaan dari pusat ke daerah. Pada era otonomi daerah, pemerintah daerah memiliki peran yang sangat strategis dalam mewujudkan percepatan ketercapaian tujuan nasional yang salah satunya memajukan kesejahteraan umum. Selain itu, pemerintah daerah memiliki sejumlah kewenangan untuk menyelenggarakan pemerintahan untuk mengatur dan mengurus rumah tangga daerahnya. Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar yang menjadi urusan wajib pemerintah daerah, salah satunya adalah penyediaan fasilitas umum.³

Negara wajib melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi kebutuhan dasarnya dalam rangka pelayanan umum dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.⁴ Berdasarkan alinea tersebut, salah satu tujuan nasional yang ingin dicapai Negara Republik Indonesia adalah memajukan kesejahteraan umum dengan memberikan pelayanan bagi seluruh masyarakat. Upaya yang dapat dilakukan negara diantaranya adalah:

1. Memberikan kepastian dan perlindungan hukum terhadap semua warga negara tanpa diskriminatif.
2. Menyediakan fasilitas umum yang memadai dan berdampak pada kesejahteraan masyarakat.
3. Menyediakan infrastruktur serta sarana transportasi yang memadai dan menunjang tingkat perekonomian rakyat.

Kota-kota di Indonesia umumnya direncanakan berorientasi kendaraan. Hal ini terlihat dari proporsi jalur kendaraan yang lebih dominan dibanding ruang untuk manusia. Ruang kota juga umumnya berkembang

³*Ibid.*

⁴Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 28 ayat (1) amandemen kedua dan Pasal 34 ayat (3).

secara linier, dengan deretan bangunan yang berorientasi ke arah jalan. Maka terbentuklah banyak koridor kota.⁵

Transportasi sekarang sudah didukung dengan mesin sebagai sebuah kemajuan teknologi. Hal tersebut memudahkan manusia dalam beraktivitas, dengan banyaknya kemudahan yang ditawarkan sehingga permasalahan transportasi di negara berkembang lambat-laun mulai muncul. Termasuk di kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Yogyakarta, Semarang, Bandung dan juga Medan.

Kota Medan merupakan salah satu kota terbesar ketiga yang ada di Indonesia dengan berbagai macam bentuk ruang publik sebagai penunjang segala aktifitas masyarakat. Perkembangan suatu kota sangat dipengaruhi oleh perkembangan sistem transportasi di kota ini. Bentuk material ruang publik yang terdapat di Kota Medan antara lain seperti taman kota, sudut jalan, pasar, terminal dan bangunan-bangunan fisik lainnya.

Fungsi dan peranan ruang publik tersebut menjadi semakin luas terutama pada perkembangan kota-kota di berbagai belahan dunia saat ini. Jika sebelumnya ruang publik selalu diidentikkan sebagai ruang terbuka secara fisik semata, kini ruang publik memiliki makna kultural dan politiknya sekaligus ruang publik ditafsirkan sebagai tempat yang memungkinkan setiap warga tanpa diskriminasi dapat berinteraksi, bertemu dengan kesederajatan dan yang lebih penting memiliki akses untuk menggunakannya.

⁵Wahyuni Zahrah, Dwira Aulia, Beny OY Marpaung, "Koridor Ruang Kota Layak Huni: Budaya "Merampas" Ruang Publik", *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI*, 2016, hal. 1

Sebagaimana diketahui bahwa pusat kota merupakan pusat dari segala aktifitas manusia modern yang pada umumnya bersifat mencari suatu keuntungan baik secara individu maupun secara kelompok. Faktor kebutuhan manusia merupakan salah satu unsur penggerak perilaku manusia untuk beraktifitas. Masyarakat kota dengan kecenderungan cara berpikir yang lebih inovatif daripada masyarakat desa, telah banyak berpengaruh pada aktifitas yang berlangsung dalam ruang kota. Hal ini dapat dilihat dari jenis, jumlah serta kedinamisan aktifitas yang terjadi. Berbagai aktifitas dalam ruang kota ini merupakan bentuk aplikasi upaya manusia dalam rangka memenuhi kebutuhannya.

Keanekaragaman ruang publik di Kota Medan, telah menimbulkan berbagai macam bentuk keadaan yang disinyalir merupakan suatu dampak dari keberadaan dari ruang publik tersebut. Hal yang menarik untuk dikaji adalah mengenai keterkaitan antara adanya ruang publik dengan berbagai macam bentuk peruntukannya, dengan pengguna ruang publik itu sendiri. Keberadaan ruang publik disinyalir menjadi medan magnet bagi masyarakat yang berkunjung untuk memanfaatkan peruntukannya, sesuai kebutuhan dari pengguna. Pada proses pencapaian menuju ruang publik tersebut, masyarakat pada umumnya melakukan dengan berjalan kaki atau dengan berkendara.

Keberadaan ruang publik di Kota Medan sangat beragam jenisnya. Keanekaragaman jenis dari ruang publik sebagai ruang aktifitas komersial tersebut menjadikan magnet para pengunjung. Semakin banyak pengunjung yang datang, semakin tinggi pula kadar kendaraan yang memadati jalanan

kota. Keadaan tersebut menjadikan lalu lintas kota menjadi padat akan pengendara pengguna jalan dan sangat berisiko akan kecelakaan. Menyikapi hal tersebut dapat diprediksikan bahwa eksistensi perparkiran juga akan meningkat. Jadi dalam hal ini, setiap kendaraan atau alat angkut yang bergerak di jalan pasti membutuhkan lahan tertentu untuk keperluan parkir. Oleh sebab itu dibutuhkan penataan lahan parkir yang efektif oleh pengelola serta pelaku parkir resmi demi kenyamanan baik itu bagi pengguna jasa parkir maupun bagi kelancaran lalu lintas.

Berdasarkan pada kondisi tersebut dapat disimpulkan bahwa adanya suatu kebutuhan tempat transit untuk kendaraan pengguna atau pemanfaat dari ruang publik. Sejauh ini pengelolaan mengenai lahan untuk transit kendaraan pengunjung di Kota Medan masih belum terkoordinasi dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat dari keadaan lalu-lintas kota yang semakin padat dan berisiko akan kecelakaan. Mobilitas kendaraan yang semakin tinggi menggambarkan situasi akan peruntukan lahan singgah kendaraan dituntut semakin luas kapasitas daya tampungnya. Salah satu subyek kajian luasan lahan untuk transit kendaraan adalah perparkiran. Hal yang menarik untuk dikaji disini adalah mengenai aspek perparkiran itu sendiri. Banyak hal yang perlu dipahami dalam aspek perparkiran tersebut.

Perparkiran di Kota Medan merupakan masalah yang sangat erat kaitannya dengan ketertiban lalu lintas di jalan raya, melihat kondisi sekarang ini di Kota Medan begitu pesatnya penambahan kendaraan bermotor tidak sebanding dengan pertumbuhan atau penambahan ruas jalan. Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan setiap tahun bertambah, maka akibat

yang sering timbul adalah kemacetan. Untuk itu perlu dilakukan meminimalisasi kemacetan lalu lintas dengan menertibkan parkir agar tidak memarkirkan kendaraannya ditempat yang tidak semestinya ataupun memarkirkan kendaraannya sembarangan tempat sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas pengendara lainnya.

Pengelolaan fasilitas parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Medan bekerja sama menunjuk orang atau badan (pihak ketiga) yang berkewajiban dan bertanggung jawab memberikan pelayanan parkir. Kewajiban dan tanggung jawab orang atau badan (pihak ketiga), yaitu :

1. Mengatur lalu lintas kendaraan keluar masuk serta penataan parkir.
2. Memberikan karcis retribusi parkir dan menerima pembayaran.
3. Menjaga keamanan, ketertiban, dan kebersihan.

Masalah parkir juga merupakan masalah yang sering dialami oleh kota-kota besar di dunia. Masalah parkir jika tidak ditangani dengan baik akan memperparah kemacetan lalu lintas, hal ini disebabkan karena pengaturan parkir yang tidak teratur. Peran pemerintah dalam mengatasi berbagai masalah parkir sangat di tuntut oleh masyarakat terutama pada manajemen perparkiran. Daerah yang memiliki kualitas pelayanan yang baik dalam sektor apa saja yang menyangkut kepentingan masyarakat, maka tidak heran kalau daerah tersebut memiliki kemajuan yang pesat dibandingkan daerah lainnya.

Pelayanan publik merupakan salah satu variabel yang menjadi ukuran keberhasilan pelaksanaan otonomi daerah salah satunya dalam bidang parkir. Apabila pelayanan publik yang dilakukan pemerintah

baik/berkualitas maka pelaksanaan otonomi daerah dapat dikatakan berhasil. Disamping sudah menjadi keharusan bagi pemerintah daerah untuk meningkatkan kualitas berbagai pelayanan yang diberikan kepada masyarakat, isu tentang kualitas pelayanan publik juga dipicu adanya pengaruh perubahan paradigma ilmu administrasi, termasuk perubahan global yang terjadi di berbagai bidang kehidupan. Perubahan sosial bukanlah perubahan yang terjadi secara tiba-tiba, terlebih lagi ketika perubahan sosial tersebut melibatkan individu atau kelompok sosial sebagai target perubahan. Munculnya gagasan-gagasan baru, temuan baru, serta munculnya kebijakan baru tidak dapat diterima begitu saja oleh individu/kelompok sosial tertentu contohnya kebijakan menggunakan sistem parkir otomatis.⁶

Administrasi publik sangat perhatian terhadap terwujudnya tata pemerintahan yang baik dan amanah. Tata pemerintahan yang baik (*Good Government*) itu diwujudkan dengan lahirnya tatanan pemerintahan yang demokratis dan diselenggarakan secara baik, bersih transparan dan berwibawa. Tata pemerintahan yang demokratis menekankan bahwa lokus dan fokus kekuasaan itu tidak hanya berada dipemerintahan saja, melainkan beralih terpusat pada tangan rakyat. Penyelenggaraan tata pemerintahan yang baik terletak pada seberapa jauh korelasi antara tiga komponen yaitu Rakyat, Pemerintah dan pengusaha berjalan secara kohesif, selaras, kongruen dan sebanding.⁷

⁶Nanang Martono, *Sosiologi Perubahan Sosial*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011, hal. 249.

⁷Miftah Thoha, *Birokrasi Politik*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011, hal. 43-44.

Penulis membahas tentang pemanfaatan ruang publik yang berkaitan dengan tata kelola perparkiran yang merupakan salah satu dan menjadi kendala utama yang menyangkut tugas pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik yang baik untuk masyarakat serta tidak merugikan masyarakat ketika kita melihat dengan banyaknya kegiatan parkir di berbagai macam tempat, dan dipertanyakan juga dengan banyaknya kegiatan parkir ini melakukan transaksi bayar parkir di tempat-tempat yang seharusnya tidak dibutuhkan.

Parkir menjadi suatu masalah jika tidak dilakukan dengan mengikuti aturan yang ada sehingga dapat terjadi kekacauan jika tidak dilakukan dengan baik. Semakin banyaknya kendaraan tiap tahunnya baik kendaraan roda dua maupun roda empat dan dituntut pemerintah terkait lebih menyediakan lahan parkir atau mengendalikan angka kendaraan yang semakin meningkat. Mengatasi masalah ini diperlukan pengendalian dan perencanaan terhadap pengelolaan manajemen parkir yang harus dilakukan oleh pemerintah daerah setempat.

Perencanaan dengan berbagai variannya dicanangkan berdasarkan konsep pembelajaran dan hasil pihak-pihak yang berkompeten, cermat dan luas pandangannya dalam menyelesaikan persoalan sehingga dapat mengatasi kendala dalam jangka panjang. Perencanaan dapat pula dikatakan sebagai usaha persiapan yang sistematis tentang berbagai kegiatan yang perlu dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan.⁸

⁸ Afifuddin, *Pengantar Administrasi Pembangunan*, Bandung: Penerbit Alfabeta, 2012, hal. 46.

Ruang publik merupakan sarana kekuatan relasi sosial masyarakat yang karakternya dapat dilihat seperti mengizinkan berbagai kumpulan atau grup penduduk berada di dalamnya, serta menghargai kelas-kelas masyarakat, perbedaan etnis, jender, dan perbedaan umur.⁹ Fungsi dan peranan ruang publik tersebut menjadi semakin luas terutama pada perkembangan kota-kota di berbagai belahan dunia saat ini. Jika sebelumnya ruang publik selalu diidentikkan sebagai ruang terbuka secara fisik semata, kini ruang publik memiliki makna kultural dan politiknya sekaligus ruang publik ditafsirkan sebagai tempat yang memungkinkan setiap warga tanpa diskriminasi dapat berinteraksi dan bertemu dengan kesederajatan dan yang lebih penting memiliki akses untuk menggunakannya.

Hal yang menarik untuk dikaji adalah mengenai keterkaitan antara adanya ruang publik dengan berbagai macam bentuk peruntukannya, dengan pengguna ruang publik itu sendiri. Keberadaan ruang publik disinyalir menjadi medan magnet masyarakat yang berkunjung untuk memanfaatkan peruntukannya, sesuai kebutuhan dari pengguna. Pada proses pencapaian menuju ruang publik tersebut, masyarakat pada umumnya melakukan dengan berjalan kaki atau dengan berkendara.

Penyelenggaraan perparkiran bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang perparkiran untuk mewujudkan ketertiban, keamanan dan kelancaran lalu lintas. Parkir terdiri dari dua macam yaitu parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir. Pada Pasal

⁹Edi Purwanto, "Privatisasi Ruang Publik Dari Civic Centre Menjadi Central Business District (Belajar Dari Kasus Kawasan Simpang Lima Semarang)", *Tata Loka*, Volume 16, Nomor 3, Agustus 2014, hal. 156.

30 ayat (6) Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Medan Tahun 2015-2035 mengatur bahwa:

“Fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d meliputi:

- a. Areal parkir di luar badan jalan (*off stret*)
- b. Parkir di atas badan jalan (*on street*), dan
- c. Gedung parkir.

Berdasarkan aturan tersebut di atas, maka apabila dilihat saat ini, maka baru ada fasilitas areal parkir di luar badan jalan dan parkir di atas badan jalan. Fasilitas parkir di luar badan jalan terdapat diberbagai perkantoran, pertokoan dan pusat perbelanjaan di Kota Medan. Fasilitas parkir di atas badan jalan (*on street*) inilah yang paling banyak di Kota Medan tersebar diseluruh badan jalan. Fasilitas gedung parkir sampai sekarang baru hanya sebatas rencana.

Saat ini Kota Medan mengalami krisis lahan parkir. Pemanfaatan sebagian badan jalan untuk temparkir kendaraan ternyata memunculkan masalah baru, yakni kemacetan panjang sebagai akibat keluar masuknya kendaraan yang hendak masuk dan keluar dari area parkir. Tentunya hal ini merugikan bagi pengendara lain dari sisi efisiensi waktu dan bahan bakar. Pemanfaatan badan jalan sebagai ruang publik harusnya perlu dipikirkan analisis dampak lingkungannya. Pemerintah Daerah Kota Medan, seharusnya tidak hanya mendapatkan retribusi parkir yang diterima dari perparkiran saja, namun juga perlu memikirkan untuk membangun ruang-

ruang khusus bagi parkir kendaraan bermotor sehingga masyarakat yang telah membayar retribusi mendapat manfaat dari retribusi yang dibayarnya.

Berbagai regulasi yang ada terkait dengan perparkiran hanya berpusat pada biaya perparkiran dan pemakaian *e-parking* untuk mencegah bocornya Pendapatan Asli Daerah (PAD) akibat tidak terdatanya dengan sistematis pemasukan asli dari bidang perparkiran. Padahal Kota Medan sebagai pusat bisnis di Sumatera Utara jumlah kendaraannya terus meningkat setiap tahunnya, namun kuantitas jalan yang ada sama sekali tidak bertambah hampir tiga dekade terakhir. Akibatnya muncul kemacetan panjang pada jam-jam sibuk.

Pemanfaatan ruang publik sebagai tempat parkir di Kota Medan yang terjadi saat ini sesungguhnya menunjukkan adanya ketidakadilan bagi pengguna jalan yang ada, sehingga regulasi yang membolehkan pemakaian ruang publik sebagai tempat parkir harus dipikirkan ulang. Pengelolaan lahan parkir berbasis keadilan merupakan sebuah keniscayaan, karena setiap warga negara membayar pajak hampir dalam setiap aktifitasnya, sehingga setiap warga negara berhak mendapatkan fasilitas yang layak dan menjangkau semua lapisan masyarakat, termasuk didalamnya pengguna kendaraan bermotor.

Hal penting yang perlu ditegaskan kembali adalah masih lemahnya regulasi yang mengatur tentang pemanfaatan ruang publik sebagai area parkir. Kelemahan ini kemudian diperparah dengan buruknya rencana tata ruang dan tata wilayah di Kota Medan. Perihal ini terlihat dari tidak terlaksananya zona-zona tertentu untuk aktifitas masyarakat yang telah ada

dalam perda Kota Medan. Imbasnya adalah munculnya zona-zona baru yang ternyata jauh berbeda dengan rencana tata ruang dan wilayah yang ada. Banyaknya terbentuk rumah-rumah toko yang menjadi pusat perniagaan, namun tidak diiringi dengan fasilitas parkir yang memadai, mengakibatkan jalan menjadi alternatif untuk tempat parkir kendaraan.

Apabila dilihat secara lebih seksama lemahnya regulasi terkait dengan pemanfaatan ruang publik sebagai area parkir, lebih karena tidak adanya kolaborasi antar instansi di pemerintahan Kota Medan. Misalnya ketika ada permohonan perizinan rumah toko, sarana pendidikan, perkantoran, pusat perbelanjaan; Dinas Perizinan seharusnya berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, serta dinas lainnya untuk memastikan bahwa tidak ada tata ruang dan wilayah yang dilanggar dengan memerhatikan dampak lingkungannya.

Dapat dipastikan bahwa pembangunan rumah toko, sarana pendidikan, pusat perbelanjaan, perkantoran membutuhkan lahan parkir kendaraan untuk para konsumennya. Untuk tempat parkir tersebut membutuhkan lahan yang harusnya memadai dengan sarana dan prasarana yang baik, sehingga pengguna jasa mendapatkan kemudahan, keamanan dan kenyamanan tempat parkir. Apabila tidak dapat menyediakan lahan parkir, maka harus dilihat apakah daerah sekitar memiliki ruang publik sebagai lahan untuk parkir.

Berdasarkan latar belakang di atas maka peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana pemanfaatan ruang publik di Indonesia saat ini, khususnya dalam hal penyediaan lahan parkir pada ruang publik yang berkeadilan. Dengan demikian peneliti tertarik lebih mendalam mengangkat

fenomena tersebut menjadi disertasi yang berjudul **“REKONSTRUKSI REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG PUBLIK BERBASIS NILAI KEADILAN”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan berbagai penjelasan di atas maka dapatlah disusun beberapa rumusan masalah yang akan dibahas di dalam disertasi ini. Adapun rumusan masalah yang dimaksudkan ialah:

1. Mengapa regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan?
2. Apa kelemahan-kelemahan regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan ?
3. Bagaimanakah rekonstruksi regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik berbasis nilai keadilan ?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini mempunyai beberapa tujuan sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis dan menemukan mengapa regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan.
2. Untuk menganalisis dan menemukan kelemahan-kelemahan regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan.
3. Untuk merekonstruksi regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik berbasis nilai keadilan.

D. Manfaat Penelitian :

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi baik pada tataran teoritis maupun praktis.

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih terhadap pengembangan ilmu pengetahuan, berupa penemuan teori, regulasi di bidang hukum, khususnya pemanfaatan ruang publik sebagai sarana parkir, serta diharapkan dapat menambah referensi dan literatur tambahan bagi penelitian dimasa yang akan datang. Disamping itu, penelitian ini kiranya dapat mendorong lebih banyak lagi penelitian-penelitian hukum yang selama ini kurang mendapat perhatian dari kalangan akademisi maupun praktisi hukum sehingga dapat terwujud regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang berbasis nilai keadilan.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat kepada pihak-pihak yang berkepentingan diantaranya:

- a. Bagi pemerintah, diharapkan memberikan sumbangsih pemikiran kepada Lembaga-lembaga terkait baik eksekutif maupun legislatif dalam mewujudkan regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang berbasis nilai keadilan.
- b. Bagi masyarakat, diharapkan menjadi bahan referensi bagi pembaca baik mahasiswa, dosen, maupun masyarakat umum agar mengetahui

tentang regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang berbasis nilai keadilan.

- c. Bagi peneliti, sebagai sarana dalam proses pembelajaran sehingga bermanfaat untuk menambah dan mengembangkan pengetahuan penelitian di bidang hukum, yang tentunya dapat menunjang pekerjaan yang penulis geluti nantinya.

E. Kerangka Konseptual

1. Rekonstruksi

Menurut kamus ilmiah, rekonstruksi adalah suatu penyusunan kembali, peragaan (contoh ulang), atau pengulangan kembali (seperti semula).¹⁰ B.N. Marbun dalam Kamus Politik mengartikan rekonstruksi adalah pengembalian ketempatnya semula, penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula.¹¹

Dilihat dari sudut bahan hukum, konstruksi hukum merupakan penarikan atau pengembangan lebih lanjut dari bahan tersebut dengan menggunakan penalaran logis sedang dari sudut konstruksi itu sendiri, ia tidak boleh melepaskan diri dan mengabaikan bahan hukum yang ada tersebut.¹²

Sehingga dalam hal ini dapat diambil kesimpulan bahwasanya rekonstruksi merupakan sebuah pembentukan kembali atau penyusunan ulang untuk memulihkan hal yang awalnya tidak benar menjadi benar.

¹⁰Pius Partanto, M. Dahlan Barry, *Kamus Ilmiah Populer*, Surabaya: PT Arkala, 2001, hal. 671.

¹¹B.N. Marbun, *Kamus Politik*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1996, hal. 469.

¹²Satjipto Raharjo, *Imu Hukum*, Bandung: Aditya Bakti, 2006, hal.103.

2. Regulasi

Regulasi adalah kata serapan dari bahasa Inggris “*Regulation*” yang artinya aturan. Menurut Collins Dictionary, regulasi adalah aturan yang dibuat oleh pemerintah atau otoritas lain untuk mengontrol cara sesuatu yang dilakukan atau cara orang berperilaku.¹³

Regulasi adalah aturan-aturan yang mengikat, baik dalam pemerintahan maupun bisnis. Fungsi regulasi adalah untuk menertibkan perilaku orang-orang yang terlibat dalam suatu komunitas dalam batasan-batasan tertentu. Regulasi ini dirancang melalui proses-proses tertentu, di mana masyarakat atau suatu lembaga menyepakati untuk terikat dan mengikuti aturan yang telah dibuat dalam rangka mencapai tujuan bersama. Biasanya jika ada yang melanggar regulasi tersebut akan dikenakan sanksi.¹⁴

Secara umum fungsi regulasi adalah sebagai berikut:

- a. Sebagai kontrol dan memberikan batasan tertentu.
- b. Menciptakan rasa aman dan damai.
- c. Memberikan perlindungan hak dan kewajiban.
- d. Membuat anggota yang terlibat dalam lingkup regulasi menjadi patuh dan disiplin.
- e. Sebagai pedoman dalam bertingkah laku.
- f. Membentuk sistem regulasi yang dapat dijadikan sebagai pengendalian sosial.

¹³ Collins, *English Dictionary Complete and Unabridged Thirteenth Edition*, 13th edition, January, 2011.

¹⁴<https://hot.liputan6.com/read/4657735/regulasi-adalah-peraturan-untuk-mengendalikan-suatu-tatanan-simak-fungsinya>, diakses pada 11 Februari 2022.

- g. Menertibkan seseorang agar tidak melakukan perbuatan yang merugikan orang lain.
- h. Untuk mencapai tujuan bersama.¹⁵

3. Ruang Publik

Ruang publik adalah ruang yang berfungsi untuk tempat menampung aktivitas masyarakat, baik secara individu maupun secara kelompok, dimana bentuk ruang publik ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan. Tipologi ruang publik penekanan kepada karakter kegiatannya, lokasi dan proses pembentuknya. tipologi ruang publik diantaranya adalah: Jalan, taman bermain, jalur hijau, perbelanjaan dalam ruang, ruang spontan dalam lingkungan hunian, ruang terbuka komunitas, square dan plaza, pasar, tepi air. adanya keterlibatan pasif (*passive engagement*) dan aktif (*active engagement*) dalam pemanfaatan ruang publik. Kedua bentuk pengalaman ini terjadi sebagai akibat adanya proses interaksi tersebut, dimana pengguna ruang publik dapat melakukan interaksi dengan cara yang berbeda.

Ruang sebagai wadah harus mampu menyediakan lingkungan yang kondusif bagi terpenuhinya syarat interaksi, yaitu memberi peluang bagi terjadinya kontak dan komunikasi sosial. Interaksi sosial dapat terjadi dalam bentuk aktivitas yang pasif seperti sekedar duduk menikmati suasana atau mengamati situasi dan dapat pula terjadi secara aktif dengan berbincang bersama orang lain membicarakan suatu topik atau bahkan melakukan kegiatan Bersama.

¹⁵*Ibid.*

Setiap ruang publik memiliki makna sebagai berikut: sebuah lokasi yang didesain seminimal apapun, memiliki akses yang besar terhadap lingkungan sekitar, tempat bertemunya masyarakat/pengguna ruang publik dan perilaku masyarakat pengguna ruang publik satu sama lain mengikuti norma-norma yang berlaku setempat. Ruang Publik secara ideal harus memiliki tiga unsur yaitu responsif, demokratis, dan bermakna.¹⁶

4. Perparkiran

Menurut Syaiful, pengertian parkir adalah keadaan tidak Bergeraknya suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan pengemudinya.¹⁷ Hal ini sejalan dengan pengertian parkir menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak bergerak untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraan parkir di tempat, dimana tempat tersebut mudah untuk dicapai. Kemudahan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan.

Pengertian parkir menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia bahwa parkir adalah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan¹⁸

¹⁶ Carr, Stephen, *Public Space*, Cambridge: Cambridge University Press, USA, 1992, hal. 19

¹⁷Syaiful dan Yena Elvira. *Studi Kasus Tentang Penggunaan Area Parkir Pada Pusat Perbelanjaan Pasar Baru di Kota Bogor*, t.t.p.: Tridharma, 2012, hal. 5.

¹⁸ Kamus Besar Bahasa Indonesia, hal. 2.

Pada dasarnya parkir adalah kebutuhan umum yang awalnya berfungsi melayani. Sesuai dengan fungsi tersebut, ruang parkir disesuaikan dengan permintaan seiring dengan kebutuhan orang yang berkendaraan untuk berada atau mengakses suatu tempat. Pada kondisi tertentu kemudian akan terjadi penambahan permintaan yang apabila tidak diikuti dengan penambahan ruang parkir dapat menimbulkan masalah. Hal ini harus diatasi dengan menerapkan konsep manajemen parkir secara lebih baik. Pada kenyataannya masalah parkir kini telah tumbuh menjadi isu yang serius, yang terjadi karena dorongan urbanisasi, pesatnya tingkat pertumbuhan kendaraan dan tekanan dari pabrikasi produsen kendaraan bermotor. Kondisi parkir diperparah dengan masalah parkir ilegal yang masih banyak muncul di banyak tempat. Kebijakan manajemen parkir harus berperan kuat dalam menyusun strategi untuk memperbaiki mobilitas perkotaan di Indonesia.¹⁹

Perparkiran secara umum juga diartikan sebagai suatu usaha untuk melancarkan lalu lintas dan meningkatnya produktifitas sumber daya alam dan sumber daya manusia yang dimiliki Negara.²⁰

Perparkiran pada dasarnya dapat dikatakan sebagai usaha dasar untuk meningkatkan sumber daya alam, dan sumber daya manusia, dan mengubah masa lampau yang buruk menjadi zaman baru yang lebih baik. Salah satu kebijakan parkir adalah menerapkan pembatasan

¹⁹Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Manajemen Parkir Di Perkotaan*, Jakarta : Maret, 2015, hal. 9

²⁰Sugianto, *Pajak dan Retribusi Daerah (Pengelolaan Pemerintah Daerah Dalam Aspek Keuangan, Pajak Dan Retribusi Daerah)*, Jakarta : PT Gramedia Widiasarana, 2008, hal. 48.

kegiatan parkir. Pembatasan kegiatan parkir dilakukan terhadap parkir di pinggir jalan yang ditetapkan terutama di jalan-jalan utama pusat kota. Kebijakan ini akan sangat efektif untuk meningkatkan tingkat pelayanan jaringan jalan atau untuk menyeimbangkan antara permintaan dan pembayaran kembali atas investasi keuangan untuk pembangunan prasarana dan perawatan fasilitas yang ada

5. Keadilan

Berhubungan dengan pandangan berbagai mazhab-mazhab yang ada, mulai dari mazhab teori hukum alam sampai dengan mazhab teori hukum pembangunan, progresif dan integratif semuanya menitikberatkan pada bahwa hukum harus bertumpu pada keadilan. Keadaan seperti itu sudah dimulai sejak adanya teori Hukum Alam yang disampaikan oleh Socrates. Romli berpandangan bahwa hukum harus dijalankan dengan sistem birokrasi yang baik, serta pembentukan hukum itu sendiri harus sesuai dengan nilai, norma, budaya, karakter, lingkungan serta pandangan hidup masyarakat. Secara tegas Romli menghendaki pengaturan hukum yang disesuaikan dengan ideologi bangsa Indonesia yang telah diwujudkan dalam Pancasila. Romli menuntut keselarasan antara birokrasi dan masyarakat dalam penerapan hukum yang berlaku, sehingga terlihat jelas bahwa teori hukum integratif adalah panduan pemikiran teori hukum pembangunan dan teori hukum progresif dalam konteks Indonesia.²¹

²¹Marwan Effendy, *Teori Hukum*, Materi Perkuliahan Program Doktor (S 3) Dalam Bidang hukum Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, 2014.

Dalam konsep keadilan berpandangan bahwa keadilan adalah suatu penerapan/pemberian hak persamaan dimuka hukum, dalam artian bahwa semua orang mempunyai kedudukan yang sama di muka umum, tanpa ada perbedaan antara satu dengan yang lainnya. Dalam konsep keadilan bahwa pemberian keadilan berdasarkan proporsional, yaitu bukan pemberian keadilan sama rata, akan tetapi berdasarkan proporsional masing-masing orang berbeda, tergantung dalam penerapan yang berkaitan dengan keadilan.

Menurut para pengikut teori etis, bahwa hakikat keadilan itu terletak pada penilaian terhadap suatu perlakuan atau tindakan. Dalam hal ini ada dua yang terlibat, yaitu pihak yang memperlakukan dan pihak yang menerima perlakuan. Misalnya antara orang tua dengan anak, majikan dengan buruh, hakim dan yustisiabel, pemerintah dan warganya serta kreditur dan debitur. Secara ideal hakikat keadilan itu tidak hanya dilihat dari satu pihak saja tetapi harus dilihat dari dua pihak²². Dengan demikian untuk memberikan keadilan tersebut tidak hanya melihat pada pihak yang diperlakukan, akan tetapi juga melihat pada pihak yang memperlakukan, hal ini diperlukan agar keadilan tersebut dapat memenuhi rasa keadilan bagi kedua belah pihak, karena biasanya rasa keadilan tersebut hanya dilihat terhadap pihak yang menerima perlakuan saja.

Aristoteles menyatakan bahwa keadilan berdasarkan proporsional, semua orang di hadapan hukum mempunyai kedudukan yang sama.

²²Esmi Warassih, *Pranata Hukum sebuah Telaah Sosiologis*, Semarang: Universitas Diponegoro, 2011, hal. 22.

Proporsional disini adalah memberikan kepada setiap orang atau warga negara berdasarkan kemampuan yang dimiliki dan dilakukan. Aristoteles membedakan keadilan menjadi 2 (dua), yang pertama adalah keadilan Komutatif atau keadilan *Commutatif* yaitu keadilan memberikan sama rata antara orang yang satu dengan yang lainnya tanpa melihat seberapa besar prestasi yang telah diberikan atau diperbuat. Yang kedua adalah keadilan Distributif atau keadilan *Distributief* yaitu keadilan yang diberikan kepada setiap orang berdasarkan prestasi yang telah diberikan atau diperbuat. Sebagai contoh keadilan distributif yaitu pemberian upah tenagakerja (buruh), yang mana upah tersebut besar kecilnya tergantung seberapa besar prestasi yang telah dilakukan. Dengan demikian nilai keadilan Distributif pendistribusian keadilan kepada semua orang sesuai dengan rasa keadilan yang ada di dalam masyarakat.

Hal ini jelas jauh dari keadilan. Pada dasarnya keadilan erat dengan pemenuhan hak secara merata dan tidak tebang pilih, selain itu hak juga meliputi dalam hal ini ialah hak pada segi nilai ekonomis, yang juga memuat nilai Ketuhanan yang mengamanatkan keseimbangan dalam mewujudkan nilai kemanusiaan dan keadilan sosial bagi seluruh golongan masyarakat melalui demokrasi yang bertumpu pada aspirasi dan kebutuhan masyarakat Indonesia dengan tetap berpegangan pada nilai kearifan lokal yang lahir dan tumbuh di

Indonesia.²³ Hal ini tidak hanya diharapkan terwujud dalam formulasi politik hukum yang ada namun juga harus mampu terwujud dalam peradilan terkait persoalan kepailitan sebagai penjabaran dari irah-irah putusan peradilan yang menyatakan Demi Keadilan dan Berdasarkan Ketuhanan.²⁴

F. Kerangka Teoritik

1. *Grand Theory*: Teori Keadilan Pancasila

Begitu pentingnya nilai keadilan dalam masyarakat menuntut agar nilai-nilai tersebut dapat diwujudkan serta hidup terutama dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Dalam ukuran negara, masing-masing memiliki teori keadilannya sendiri yang mungkin saja berbeda satu dengan yang lainnya, dan tidak terkecuali Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pancasila sebagai falsafah kenegaraan atau *staatsidee* (cita negara) yang berfungsi sebagai *filosofische grondslag dan common platforms* atau *kalimatun sawa* di antara sesama warga masyarakat dalam konteks kehidupan bernegara menunjukkan hakikat Pancasila sebagai ideologi terbuka. Konsekuensi Pancasila sebagai ideologi terbuka adalah membuka ruang membentuk kesepakatan masyarakat bagaimana mencapai cita-cita dan nilai-nilai dasar tersebut. Kesepakatan tersebut adalah kesepakatan tentang *the rule of law*

²³Amin Purnawan, *Kajian Hukum Jaminan Hak Tanggungan Yang Dilelang Tanpa Proses Permohonan Lelang Eksekusi Ke Ketua Pengadilan Negeri*, Semarang: Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung, 2017, hal. 10.

²⁴Gunarto, Ansharullah Ida, Jelly Leviza, *The 2nd Proceeding, Indonesia Clean of Corruption in 2020, Comparative Law System of Procurement of Goods an Services around Countries in Asia, Australia and Europe*, UNISSULA Pess, Semarang, 2016.

sebagai landasan pemerintahan atau penyelenggaraan negara (*the basic of goverment*) dan kesepakatan tentang bentuk institusi-institusi dan prosedur ketatanegaraan (*the form of institutions and procedures*).²⁵

Secara material-subtansial dan intrinsik Pancasila adalah filosofis. Misalnya, hakikat dari sila kemanusiaan yang adil dan beradab, belum lagi nilai dalam sila Ketuhanan Yang Maha Esa dan nilai-nilai di dalam sila-sila lainnya. Kesemuanya adalah bersifat metafisis/filosofis, dalam tata-budaya masyarakat Indonesia pra-kemerdekaan dan masih berlangsung hingga kini dan seharusnya di masa-masa yang akan datang, nilai Pancasila diakui sebagai filsafat hidup atau pandangan hidup yang di praktikkan. Sementara itu, secara formal-konstitusional, bangsa Indonesia mengakui Pancasila adalah dasar negara (filsafat negara) Republik Indonesia. Tidak ada satu undang-undang pun di dalam sistem hukum positif Indonesia yang tidak mencantumkan pengakuan bahwa seluruh struktur, isi, cara bekerja, tujuan, fungsi dan asas-asas dasar serta berbagai kaidah hukum lain sebagainya di dalam setiap Undang-undang yang tidak mencantumkan Pancasila. Secara psikologis dan kultural, bangsa dan budaya Indonesia sederajat dengan bangsa dan budaya manapun. Karenanya, wajar bangsa Indonesia sebagaimana bangsa-bangsa lain (Cina, India, Arab, Eropa) mewarisi sistem filsafat dalam budayanya. Pancasila adalah filsafat yang di warisi dalam budaya Indonesia yang

²⁵Ahmad Zaenal Fanani, *Teori Keadilan dalam Perspektif Filsafat Hukum dan Islam*, Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, 2010, hal. 5.

apabila di cermati dapat di temukan pula di dalam sistem bangsa-bangsa di dunia.²⁶

2. *Middle Ranged Theory*: Teori Sistem Hukum Teori Sistem Hukum

Teori sistem hukum dapat dijadikan sebagai landasan dalam menganalisa pokok permasalahan yang diajukan dalam disertasi ini adalah teori sistem hukum dari Lawrence M. Friedman.

Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa: Tiga unsur sistem hukum (*Three Elements of Legal System*), yakni struktur hukum (*Structure of Law*), Substansi Hukum (*Substance of The Law*), dan Budaya Hukum (*legal Culture*).²⁷

Penjelasan selanjutnya dijelaskan Lawrence M. Friedman bahwa unsur sistem hukum terdiri dari:²⁸

- a. Unsur substansi meliputi: Aturan, norma, dan perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem hukum. Produk yang dihasilkan oleh orang yang berada di dalam sistem hukum itu keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun.
- b. Unsur struktur sistem hukum terdiri dari unsur-unsur, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (yaitu jenis kasus yang mereka periksa dan bagaimana serta mengapa); cara naik banding dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya; dan bagaimana badan legislatif ditata, berapa banyak orang yang duduk di Komisi Dagang Federal,

²⁶Teguh Prasetyo, *Keadilan Bermartabat Perspektif Teori Hukum*, Bandung: Nusa Media, Bandung, 2017, hal. 1-10.

²⁷Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Rampai Kolom dan Artikel Pilihan Dalam Bidang Hukum)*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008, hal. 9.

²⁸Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi (Buku Ketiga)*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013, hal. 305-306.

apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan, prosedur yang harus di ikuti.

- c. Unsur budaya hukum, meliputi sikap-sikap dan nilai-nilai yang ada hubungan dengan hukum dan sistem hukum, berikut sikap dan nilai-nilai yang memberikan pengaruh baik positif maupun negatif kepada tingkah laku yang berkaitan dengan hukum. Budaya hukum dibedakan menjadi dua macam: Kultur hukum eksternal sama dengan kultur hukum yang ada pada populasi umum; Kultur hukum internal sama dengan kultur hukum para masyarakat yang menjalankan tugas-tugas hukum yang terspesialisasi.

3. *Applied Theory: Teori Otonomi Daerah*

Pengertian dari otonomi daerah secara harfiah adalah berasal dari kata “Otonomi dan daerah”. Dalam bahasa Yunani, “*otoni*” berasal dari kata “*autos*” yang berarti “sendiri” dan “*nomos*” yang berarti aturan dan undang-undang”. Dengan demikian otonomi dapat diartikan sebagai kewenangan untuk mengatur dan mengurus sendiri atau kewenangan untuk membuat aturan guna untuk mengurus rumah tangga sendiri. Sedangkan daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah.²⁹

Otonomi daerah dipahami sebagai wewenang atau kekuasaan pada suatu wilayah atau daerah yang mengatur dan mengelola untuk kepentingan wilayah atau daerah masyarakat itu sendiri. Pengertian lebih luas dapat dipahami sebagai wewenang atau kekuasaan pada suatu

²⁹ Suharizal, Muslim chaniago, *Hukum Pemerintahan Daerah Setelah Perubahan UUD 1945*, Yogyakarta: Thafa Media, 2017, hal. 52.

wilayah atau daerah yang mengatur dan mengelola untuk kepentingan wilayah atau daerah masyarakat itu sendiri mulai dari ekonomi, politik, dan pengaturan perimbangan keuangan termasuk pengaturan sosial, budaya, dan ideologi yang sesuai dengan tradisi adat istiadat daerah lingkungannya.³⁰

Secara konseptual, penyelenggaraan otonomi daerah di Indonesia didasarkan pada tiga tujuan utama, yakni sebagai berikut:

a. Tujuan politik

Hal yang diwujudkan melalui tujuan politik dalam pelaksanaan otonomi daerah adalah upaya untuk mewujudkan demokratisasi politik melalui partai politik dan Dewan Perwakilan Daerah.

b. Tujuan administratif

Tujuan administratif perwujudan yang ingin dicapai melalui pelaksanaan otonomi daerah adalah pembagian urusan antara pemerintah pusat dan daerah, termasuk sumber daya keuangan, serta pembaharuan manajemen birokrasi di pemerintah daerah.

c. Tujuan ekonomi

Adapun tujuan ekonomi yang ingin dicapai dalam pelaksanaan otonomi daerah di Indonesia adalah realisasi dari

³⁰Lukman Santoso Az, *Hukum Pemerintahan Daerah; Mengurai Problematika Pemekaran Daerah Pasca Reformasi Di Indonesia*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015, hal. 74.

peningkatan indeks pembangunan manusia sebagai indikator peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia.³¹

G. Kerangka Pemikiran

Kerangka Pemikiran penelitian ini dapat digambarkan skema sebagai berikut:



³¹ Ani Sri Rahayu, *Op. Cit.*, hal. 22.

H. Metode Penelitian

1. Paradigma Penelitian

Paradigma adalah suatu cara pandang untuk memahami kompleksitas dunia nyata. Paradigma tertanam kuat dalam sosialisasi para penganut dan praktisinya. Paradigma menunjukkan pada mereka apa yang penting, absah, dan masuk akal. Paradigma juga bersifat normatif, menunjukkan kepada praktisinya apa yang harus dilakukan tanpa perlu melakukan pertimbangan eksistensial atau epistemologis yang panjang.³²

Paradigma yang digunakan adalah paradigma *post positivisme* yaitu aliran yang ingin memperbaiki kelemahan pada *Positivisme*. *Post positivisme* sependapat dengan *positivisme* bahwa realitas itu memang nyata, ada sesuai hukum alam. Tetapi pada sisi lain, *Post positivisme* berpendapat bahwa manusia tidak mungkin mendapatkan kebenaran dari realitas apabila peneliti membuat jarak dengan realitas atau tidak terlibat secara langsung dengan realitas. Hubungan antara peneliti dengan realitas harus bersifat interaktif, untuk itu perlu menggunakan prinsip triangulasi, yaitu penggunaan bermacam-macam metode, sumber data, dan lain-lain.

Paradigma *post positivisme* menurut Salim adalah paradigma yang menganggap manusia tidak dapat selalu benar dalam memandang sebuah realitas. Oleh karena itu, dibutuhkan metode triangulasi untuk mengumpulkan berbagai sumber data dan informasi.

³²Deddy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2003, hal. 9.

Salim juga menjelaskan di dalam paradigma ini hubungan antara pengamat dan objek harus bersifat interaktif, tidak bisa hanya dibelakang layar. Namun, pengamat disini harus bersifat netral sehingga tingkat subjektivitas dapat dikurangi³³ Paradigma post positivisme dikatakan lebih mempercayai proses verifikasi terhadap suatu temuan hasil dengan berbagai metode. Oleh karena itu peneliti memilih paradigma ini.

2. Metode Pendekatan

Metode yang peneliti lakukan adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Yaitu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata masyarakat atau lingkungan masyarakat untuk menemukan fakta (*factfinding*) dan kemudian diidentifikasi (*problem identification*) yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah (*problem solution*).³⁴

3. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu bersifat deskriptif analitis. Deskriptif artinya suatu penelitian yang bersifat pemaparan dalam rangka menggambarkan selengkap mungkin tentang suatu keadaan yang berlaku di tempat tertentu, atau gejala yang ada, atau juga peristiwa tertentu yang terjadi dalam masyarakat dalam konteks penelitian.³⁵ Jadi dari hasil penelitian ini

³³Salim S, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Cita Pustaka Media, 2012, hal. 40.

³⁴Soejono Soekanto. *Op. Cit.*, hal.10.

³⁵Abdul Kadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung, Citra Aditya Bakti, 2004, hal. 50; Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI- Press. 1986, hal. 10; Bambang Soepeno. *Statistik Terapan Dalam Penelitian Ilmu-ilmu Sosial & Pendidikan*, Jakarta: Rineka Cipta, 1997, hal. 2-3.

diharapkan dapat menguraikan berbagai temuan data baik data primer maupun data sekunder langsung diolah dan dianalisis dengan tujuan untuk mempertegas hipotesa-hipotesa yang pada akhirnya dapat membantu dalam pembentukan teori baru atau memperkuat teori lama.³⁶

4. Jenis dan Sumber Data Penelitian

Untuk memperoleh data yang akurat dan objektif, maka dalam penelitian ini dilakukan 2 (dua) cara pengumpulan data, yaitu data primer dan data sekunder. Data-data tersebut dapat diperoleh melalui.³⁷

a. Data Primer

Adalah keterangan atau informasi yang diperoleh secara langsung melalui penelitian di lapangan. Data primer ini dilakukan dengan cara mengadakan wawancara mendalam yakni suatu cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya secara langsung kepada pihak informan. Wawancara ini dilakukan untuk memperoleh informasi atau keterangan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Dalam hal penyusunan kebijakan pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir .

b. Data Sekunder

Adalah keterangan atau informasi yang diperoleh dari literatur yang berhubungan dengan obyek penelitian tersebut seperti

³⁶Koentjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1997, hal. 29-32.

³⁷Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali Press, 1985, hal. 35.

buku, peraturan perundang-undangan maupun dokumen-dokumen dari instansi yang bersangkutan. Studi kepustakaan/data sekunder terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

Landasan yuridis yang berkaitan dengan persoalan Pengadaan tanah pada dasarnya terangkum dalam peraturan perundang-undangan yang terbagi dalam beberapa tingkatan. Adapun bahan hukum yang dimaksud yaitu :

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
- c) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja
- d) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang;
- e) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- f) Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- g) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang;

2) Bahan Hukum Sekunder

- a) Kepustakaan, buku serta literatur;

- b) Karya Ilmiah;
 - c) Referensi-Referensi yang relevan.
- 3) Bahan Hukum Tersier
- a) Kamus hukum; dan
 - b) Ensiklopedia.

5. Metode Analisis Data

Data yang telah terkumpul dianalisis untuk mendapat kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas. Semua data yang telah terkumpul diedit, diolah, dan disusun secara sistematis untuk selanjutnya disajikan dalam bentuk deskriptif yang kemudian disimpulkan. Dalam analisis data, penulis menggunakan metode kualitatif artinya semua data yang diperoleh dianalisis secara utuh sehingga terlihat adanya gambaran yang sistematis dan faktual.

Metode analisis data yang diperlukan dalam penelitian ini dilakukan secara kualitatif, komprehensif, dan lengkap. Analisis data artinya menguraikan data secara bermutu dalam kalimat yang teratur, runtut, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan pemahaman hasil analisis. Komprehensif artinya analisis data secara mendalam dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian. Lengkap artinya tidak ada bagian yang terlupakan, semuanya sudah masuk dalam analisis.

Analisis data seperti ini akan menghasilkan produk penelitian hukum yang sempurna.³⁸ Rumusan masalah dan tujuan penelitian

³⁸ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hal. 127.

merupakan lingkup dan kendali analisis secara kualitatif, kompherensif, dan lengkap, sedangkan fokus kajian hukum tertulis secara spesifik merupakan lingkup bidang ilmu dalam penelitian hukum secara kualitatif. Metode kualitatif yaitu analisis yang didasarkan dengan tulisan-tulisan yang dikaitkan dengan perundang-undangan yang berlaku maupun pendapat ahli sebagai bahan perbandingan teori dan kenyataan dalam praktik lapangan sehingga akan dihasilkan data yang benar-benar melukiskan obyek atau permasalahan yang diteliti. Data yang terkumpul kemudian disajikan dalam bentuk laporan tertulis yang logis dan sistematis, lengkap dengan pengambilan kesimpulan atas penelitian yang dilakukan.³⁹

I. Orisinalitas Disertasi

Orisinalitas sebuah karya, tentu kita tahu bahwa dalam membuat sebuah karya kita haruslah menjaga orisinalitas dari karya kita, terutama pada karya akademik. Orisinalitas merupakan kriteria utama dan kata kunci dari hasil karya akademik terutama pada tingkat doktor. Orisinalitas penelitian bukan sekedar bentuk pernyataan yang menyatakan bahwa penelitian yang dilakukan benar-benar orisinal (original), melainkan peneliti harus juga melakukan penelitian terhadap karya ilmiah disertasi yang telah ditulis oleh penelitian sebelumnya. Sepanjang penelusuran yang telah dilakukan, baik secara online maupun mengunjungi beberapa perpustakaan terkemuka di Indonesia, sampai pada saat penelitian dibuat, belum penulis temukan hasil penelitian setara disertasi yang memiliki atau mengkaji secara

³⁹ Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2007, hal. 2.

khusus mengenai Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan.

Sebagai bahan perbandingan, dijelaskan beberapa disertai yang mengkaji permasalahan penyelesaian perkara Perdata tentang Pengadaan Tanah.

Tabel
Orisinalitas Disertasi

No	Judul	Penulis	Temuan	Kebaruan Penelitian
1	Rekonstruksi Kebijakan Pelayanan Publik Penyediaan Terminal Penumpang Berbasis Nilai Kemanfaatan	Juni Gultom Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang 2016	Kelemahan-kelemahan yang ditemukan terletak pada kajian filosofis dan sistem hukum yang mendasarinya tidak hanya ketinggalan zaman, fatamorganis dan bias nilai, tetapi juga menghasilkan kinerja dibawah standar baik dari aspek substansi, struktur maupun kultur	1. Rekonstruksi nilai kemanfaatan berbasis <i>wisdom internasional</i> dan berkarakter Pancasila meliputi; a. Kesungguhan pemerintah terhadap pelayanan yang nyaman, murah, efisien, informatif, responsif, akuntabel, cepat, tepat, akurat dan berkepastian b. <i>Non stop</i> pelayanan 24 jam berbasis teknologi informasi c. Integrasi antar layanan terminal penumpang bis dan kapal laut, bandar udara dan stasiun kereta api, antar kota, propinsi dan antar negara.

				<p>d. Sarana dan prasarana berstandar internasional.</p> <p>e. Layanan <i>e-Governmentonline ticket (e-ticketing) Single Card (Standard Ticket)</i>.</p> <p>2. Rekonstruksi <i>legal substantion</i> pasal 2 tentang azas, pasal 38 ayat 1 fasilitas terminal, pasal 38 ayat 2 penambahan fasilitas sekunder dan tersier, dalam UU RI No.22 Tahun 2009, pasal 23 PP No 74 Tahun 2014, pasal 70 PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang fasilitas umum.</p>
2	Konstruksi Hukum Pelayanan Publik pada Lembaga Pemerintahan Di Indonesia	Larasati,S Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, 2008	Perubahan sosial politik dan sosial kultural yang terjadi di daerah-daerah seiring dengan terjadinya pergeseran dalam pelaksanaan hukum administrasi negara di bidang pelayanan publik, menuju ke modelnya yang memperlihatkan sifatnya yang responsif	<p>1. Adanya konstruksi hukum administrasi negara yang mengatur pelayanan publik dan standar pelayanan publik yang bervariasi sehubungan dengan keragaman kondisi sosial budaya dan kebutuhan masyarakat.</p> <p>2. Hukum administrasi negara tentang pengaturan penyelenggaraan pelayanan publik</p>

				yang terkonstruksi secara interaktif dengan melibatkan partisipasi masyarakat mengisyaratkan kemungkinan direalisasinya model hukum administrasi negara untuk pelayanan publik yang responsif terhadap kebutuhan-kebutuhan sosial yang sangat mendesak.
3	Perlindungan Konsumen Pada Perparkiran Umum Kendaraan Bermotor Di Kota Pekanbaru	Kamaruzaman Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia 2008	Perlindungan konsumen pada perparkiran umum kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru, masih adanya klausula baku pada karcis parkir yang menyangkut tentang pengalihan tanggungjawab pengelola parkir, hal ini jelas bertentangan dengan Pasal 18 ayat (1) huruf a Undang Undang Perlindungan Konsumen.	Upaya penyelesaian perselisihan jika terjadi kerugian pada pihak konsumen, maka untuk membagi atau mengalihkan beban tanggung jawab tersebut, pengelola parkir dapat bekerjasama dengan pihak asuransi untuk menyediakan asuransi parkir bagi setiap konsumennya

J. Sistematika Penulisan Disertasi

Sesuai dengan sistematika penulisan disertasi maka disertasi dengan judul “Rekonstruksi Formulasi Kebijakan Malpraktek Medis Dalam Sistem Hukum Indonesia Berbasis Nilai Keadilan” disusun sistematis dalam enam bab, yaitu sebagai berikut:

BAB II : Tinjauan pustaka yang akan menerangkan tentang

Tinjauan tentang Penataan Ruang, Pemanfaatan dan Pengendalian Ruang, Tinjauan Tentang Ruang Publik, Tinjauan Tentang Pajak dan Restribusi Daerah, dan Tinjauan Tentang Ruang Publik Menurut Pandangan Islam.

- BAB III : Berisi pembahasan regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang belum berbasis nilai keadilan.
- BAB IV : Berisi penjelasan mengenai kelemahan-kelamahan yang mengakibatkan regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang belum berkeadilan.
- BAB V : Berisi penjelasan terkait rekonstruksi regulasi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir yang berbasis nilai keadilan.
- BABVI : Penutup. Dalam bab ini akan diuraikan kesimpulan dan saran dari semua hal yang telah dibahas dalam bab-bab terdahulu serta rekomendasi yang diajukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN TENTANG TATA RUANG

1. Pengertian Tata Ruang

Luasnya cakupan perencanaan Tata Ruang mengarahkan penulis untuk mengungkapkan pengertian dan konsep dasar yang terkandung di dalamnya. Pengertian-pengertian yang tercakup kedalam konsep hukum tata ruang sebenarnya sudah tercantum dalam undang-undang No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang namun demikian untuk dapat menambah khasanah, penulis akan mengemukakan juga pengertian dan konsep dasar dari tata ruang, baik menurut peraturan perundang-undangan maupun menurut beberapa ahli.⁴⁰

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, yang dimaksud dengan ruang adalah

“Wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya.”⁴¹

Menurut D.A. Tisnaamidjaja, yang dimaksud dengan pengertian ruang adalah wujud fisik wilayah dalam dimensi geografis dan geometris yang merupakan wadah manusia dalam melaksanakan kegiatan kehidupannya dalam suatu kualitas hidup yang layak.⁴²

⁴⁰Juniarso Ridwan, *Hukum Tata Ruang dalam Konsep Kebijakan Otonomi Daerah*, Bandung: Penerbit Nuansa, 2016, hal. 23.

⁴¹Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Pasal 1 ayat (1).

⁴²D.A Tisnaamidjaja, dalam Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Bandung: Universitas Parahyangan, 1997, hal. 6.

Pasal 1 angka 2 Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, menjelaskan yang dimaksud dengan tata ruang adalah wujud struktural ruang dan pola ruang.

Adapun yang dimaksud dengan wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial, lingkungan buatan yang secara hirarkis berhubungan satu dengan yang lainnya. Sedangkan yang dimaksud dengan pola pemanfaatan ruang meliputi pola lokasi, sebaran permukiman, tempat kerja, industri, pertanian, serta pola penggunaan tanah perkotaan dan pedesaan, dimana tata ruang tersebut adalah tata ruang yang direncanakan, sedangkan tata ruang yang tidak direncanakan adalah tata ruang yang terbentuk secara alami, seperti aliran sungai, gua, gunung, dan lain-lain.

Selanjutnya masih dalam peraturan tersebut, yaitu Pasal 1 angka 5 yang dimaksud penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang.⁴³

Dalam UUPR, Pasal 1 butir 5 di kemukakan: “penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.” Penataan ruang sebagai suatu sistem tersebut mengandung makna bahwa perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian pemanfaatan ruang sesuai dengan peruntukan yang ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) nasional,

⁴³ Juniarso Ridwan, *Hukum Tata Ruang dalam Konsep Kebijakan Otonomi Daerah*, Nuansa: Bandung, 2008, hal. 24.

provinsi, maupun Kabupaten/Kota harus di pahami sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Dengan demikian, di harapkan TR/PR dapat berperan untuk:

- a. mewujudkan pemanfaatan ruang yang berdaya guna dan berhasil guna serta mampu mendukung perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup (PPLH) secara berkelanjutan;
- b. mencegah atau menghindari pemborosan penataan ruang; dan
- c. mencegah terjadinya penurunan kualitas ruang.⁴⁴

2. Konsep Dasar Hukum Tata Ruang

Mochtar Koesmaatmadja mengonstatir bahwa tujuan pokok penerapan hukum adalah ketertiban. Ketertiban adalah tujuan pokok dan pertama dari segala hukum, kebutuhan akan ketertiban ini, merupakan syarat pokok bagi adanya masyarakat yang teratur, disamping itu tujuan lainnya adalah tercapainya keadilan yang berbeda-beda isi dan ukurannya, menurut masyarakat pada zamannya.⁴⁵

Konsep dasar hukum penataan ruang, tertuang di dalam pembukaan UUD 1945 Alinea ke 4 yang berbunyi :

“Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia ... “

Selanjutnya dalam Pasal 33 ayat 3 UUD 1945 Alinea ke 4, berbunyi:

⁴⁴*Ibid.*, hlm. 27.

⁴⁵Mochtar Koesoematmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan*, Bandung: Bina Cipta, 1986, hlm. 56.

“Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.”⁴⁶

Ketentuan tersebut memberikan “hak penguasaan kepada negara atas seluruh sumber daya alam Indonesia, dan memberikan kewajiban kepada negara untuk menggunakan sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat“. Kalimat tersebut mengandung makna, negara mempunyai kewenangan untuk melakukan pengelolaan, mengambil, memanfaatkan sumber daya alam guna terlaksananya kesejahteraan yang dikehendaki.⁴⁷

Untuk dapat mewujudkan tujuan negara tersebut, khususnya untuk meningkatkan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa berarti negara harus dapat melaksanakan pembangunan sebagai penunjang dalam tercapainya tujuan tadi dengan suatu perencanaan yang cermat dan terarah. Apabila kita cermati dengan seksama, kekayaan alam yang ada dan dimiliki oleh negara, yang kesemuanya itu memiliki suatu nilai ekonomis, maka dalam pemanfaatannya pun harus diatur dan dikembangkan dalam pola tata ruang yang terkoordinasi, sehingga tidak akan adanya perusakan terhadap lingkungan hidup.⁴⁸

Upaya pelaksanaan perencanaan tata ruang yang bijaksana adalah kunci dalam pelaksanaan tata ruang agar tidak merusak lingkungan hidup, dalam konteks penguasaan negara atas dasar sumber daya alam, menurut hemat penulis melekat di dalam kewajiban negara untuk melindungi, melestarikan dan memulihkan lingkungan hidup

⁴⁶ Juniarso Ridwan., *Op. Cit.*, hal. 28.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

secara utuh. Artinya, aktivitas pembangunan yang dihasilkan dari perencanaan tata ruang pada umumnya bernuansa pemanfaatan sumber daya alam tanpa merusak lingkungan.⁴⁹

Selanjutnya, dalam mengomentari konsep *Roscoe Pound*, Mochtar Koesoemaatmadja mengemukakan bahwa hukum haruslah menjadi sarana pembangunan. Disini berarti hukum haruslah mendorong proses modernisasi.¹⁸ Artinya hukum yang dibuat haruslah dengan cita-cita keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Sejalan dengan fungsi tersebut maka pembentuk undang-undang meletakkan berbagai dasar yuridis dalam melakukan berbagai kegiatan pembangunan, sebagai salah satunya yaitu dalam pembuatan undang-undang mengenai penataan ruang.⁵⁰

Untuk lebih mengoptimalisasikan konsep penataan ruang, maka peraturan-peraturan perundang-undangan telah banyak diterbitkan oleh pihak pemerintah, dimana salah satu peraturan perundang-undangan yang mengatur penataan ruang adalah Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Undang-undang No. 26 Tahun 2007 merupakan undang-undang pokok yang mengatur tentang pelaksanaan penatan ruang. Keberadaan undang-undang tersebut diharapkan selain sebagai konsep dasar hukum dalam melaksanakan perencanaan tata ruang, juga diharapkan dapat

⁴⁹Mochtar Koesmaatmadja., *Op., Cit*

⁵⁰ Juniarso Ridwan, *Op., Cit*

digunakan sebagai bahan acuan pemerintah dalam penataan dan pelestarian lingkungan hidup.⁵¹

3. Rencana Tata Ruang Wilayah

Rencana umum tata ruang (selanjutnya disingkat RTRW) merupakan perangkat penataan ruang wilayah yang disusun berdasarkan pendekatan wilayah administratif yang secara hierarki terdiri atas RTRW nasional, RTRW provinsi, dan RTRW kabupaten/kota. Rencana umum tata ruang nasional adalah arahan kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang wilayah nasional yang disusun guna menjaga integritas nasional, keseimbangan dan keserasian perkembangan antar wilayah dan antar sektor, serta keharmonisan antar lingkungan alam dengan lingkungan buatan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Rencana umum tata ruang provinsi adalah rencana kebijakan operasional dari RTRW Nasional yang berisi strategi pengembangan wilayah provinsi, melalui optimasi pemanfaatan sumber daya, sinkronisasi pengembangan sektor, koordinasi lintas wilayah kabupaten/kota dan sektor, serta pembagian peran dan fungsi kabupaten/kota di dalam pengembangan wilayah secara keseluruhan.

Rencana umum tata ruang kabupaten/kota adalah penjabaran RTRW provinsi kedalam kebijakan dan strategi pengembangan wilayah kabupaten/kota yang sesuai dengan fungsi dan peranannya di dalam rencana pengembangan wilayah provinsi secara keseluruhan, strategi pengembangan wilayah ini selanjutnya dituangkan kedalam rencana

⁵¹*Ibid.*, hlm. 29.

struktur dan rencana pola ruang operasional. Dalam operasionalisasinya rencana umum tata ruang dijabarkan dalam rencana rinci tata ruang yang disusun dengan pendekatan nilai strategis kawasan dan/atau kegiatan kawasan dengan muatan substansi yang dapat mencakup hingga penetapan blok dan subblok yang dilengkapi peraturan zonasi sebagai salah satu dasar dalam pengendalian pemanfaatan ruang sehingga pemanfaatan ruang dapat dilakukan sesuai dengan rencana umum tata ruang dan rencana rinci tata ruang.

Rencana rinci tata ruang dapat berupa rencana tata ruang kawasan strategis dan rencana detail tata ruang. Kawasan strategis adalah Kawasan yang penataan ruangnya diprioritaskan karena memiliki pengaruh penting terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia. Rencana tata ruang kawasan strategis adalah upaya penjabaran rencana umum tata ruang ke dalam arahan pemanfaatan ruang yang lebih spesifik sesuai dengan aspek utama yang menjadi latar belakang pembentukan kawasan strategis tersebut.

Tingkat kedalaman rencana tata ruang kawasan strategis sepenuhnya mengikuti luasan fisik serta kedudukannya di dalam sistem administrasi. Rencana tata ruang kawasan strategis tidak mengulang hal-hal yang sudah diatur atau menjadi kewenangan dari rencana tata ruang yang berada pada jenjang di atasnya maupun dibawahnya. Rencana detail tata ruang merupakan penjabaran dari RTRW pada suatu

kawasan terbatas, kedalam rencana pengaturan pemanfaatan yang memiliki dimensi fisik mengikat dan bersifat operasional. Rencana detail tata ruang berfungsi sebagai instrumen perwujudan ruang khususnya sebagai acuan dalam pemberian *advise planning* dalam pengaturan bangunan setempat dan rencana tata bangunan dan lingkungan. Menurut Daud Silalahi, yang mengemukakan bahwa rencana tata ruang wilayah merupakan suatu pengertian yang secara eksplisit tersirat cakupan yang luas mengandung arti bahwa:

- a. Seluruh wilayah Indonesia adalah kesatuan tanah air dari seluruh rakyat Indonesia yang bersatu sebagai bangsa Indonesia.
- b. Seluruh bumi, air dan ruang angkasa termasuk kekayaan alam yang terkandung didalamnya sebagai karunia Tuhan Yang Maha Esa merupakan kekayaan nasional.
- c. Hubungan antara bangsa Indonesia dan bumi, air serta ruang angkasa termasuk bagian hubungan yang bersifat abadi.
- d. Dalam pengertian bumi, selain permukaan bumi termasuk pula tubuh bumi dibawahnya serta yang berada dibawah air.
- e. Dalam pengertian air termasuk baik perairan pedalaman maupun laut wilayah Indonesia.
- f. Yang dimaksud dengan ruang angkasa ialah ruang di atas bumi dan air adalah yang berada didalam bumi.

Keenam poin tersebut di atas secara tersirat mengandung pemaknaan terhadap ruang suatu wilayah yang perlu ditata khususnya

yang berkaitan dengan bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan yang terdapat dalam suatu wilayah.⁵²

Solihin memberikan pengertian rencana tata ruang wilayah adalah Mengatur, mengelolah, menangani, mempotensikan segala hal yang ada di atas bumi, air dan ruang angkasa untuk digunakan bagi kesejahteraan manusia yang tinggal dalam ruang tersebut untuk memenuhi kepentingannya sesuai dengan kaidah-kaidah hukum yang mengatur penggunaan ruang.⁵³

Sugianto juga menyatakan bahwa pengertian perencanaan rencana tata ruang wilayah mencakup Perencanaan struktur dan pola pemanfaatan ruang, yang meliputi tata guna tanah, tata guna udara dan ruang angkasa dan tata guna sumber daya alam lainnya yang disesuaikan dengan fungsi pertahanan keamanan subsistem perencanaan tata ruang, tata cara penyusunannya dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur bentuk-bentuk perencanaan rencana tata ruang wilayah. Tinjauan rencana tata ruang wilayah yang terencana sangat komperatif dengan pemanfaatan ruang yang dikembangkan.

Sugianto menjelaskan pemanfaatan ruang memberikan eksis pemaknaan mengenai:

⁵²Daud Silalahi, *Hukum Lingkungan, Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Di Indonesia*, Bandung: Alumni, 2001, hal. 82.

⁵³Solihin, *Pengaturan Hukum Rencana Tata Ruang Wilayah Dan Interior Perkotaan*, Jakarta: Gramedia Pustaka, 2004, hal. 18

- a. Pola pengelolaan tata guna tanah, tata guna air, tata guna udara dan tata guna sumber lainnya sesuai dengan asas rencana tata ruang wilayah.
- b. Segala ketentuan mengenai pola pengelolaan tata guna, tata guna air, tata guna udara dan tata guna lainnya harus diatur oleh negara dan direalisasikan sesuai dengan peraturan pemerintah.

Berarti pemanfaatan suatu rencana tata ruang wilayah juga berkaitan dengan bentuk-bentuk pengendalian atau pengawasan terhadap ruangan yang telah direncanakan sesuai dengan bentuk pengendaliannya yaitu melakukan berbagai bentuk aplikasi pengawasan.⁵⁴

Hermawan Sumantri menjelaskan bahwa: Pengawasan terhadap pemanfaatan ruang dalam penataan diselenggarakan dalam bentuk pelaporan, pemantauan dan evaluasi. Demikian pula setiap bentuk pengawasan seyogyanya dilakukan tindakan penertiban terhadap pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang diselenggarakan dalam bentuk peneraan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku dengan memperhatikan rencana tata ruang yang dibedakan tata ruang wilayah nasional, tata ruang wilayah propinsi daerah, tata ruang wilayah kabupaten/kecamatan.

Bentuk kongkrit dari suatu rencana tata ruang wilayah dalam suatu peraturan mengenai rancangan tata ruang, maka dapat dipahami

⁵⁴Sugianto, *Teori-Teori Hukum Tata Ruang*, Jakarta: Rajawali Press, 2004, hal. 82.

bentuk–bentuk rencana tersebut berdasarkan penetapan tata ruang wilayah yang memiliki strategi dan arah kebijakan pemanfaatan ruang wilayah negara meliputi:

- a. Tujuan nasional dari pemanfaatan ruang untuk pemanfaatan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pertahanan keamanan.
- b. Struktur dan pola pemanfaatan ruang wilayah nasional.
- c. Kriteria dan pola pengelolaan kawasan lindung, kawasan budidaya dan kawasan tertentu.

Demikian pula dengan ketentuan tata ruang wilayah nasional berisi:

- a. Penetapan kawasan lindung, kawasan budi daya dan kawasan tertentu yang ditetapkan secara nasional.
- b. Norma dan kriteria pemanfaatan ruang.
- c. Pedoman pengendalian pemanfaatan ruang.

Sedangkan rencana tata ruang nasional yang menjadi pedoman untuk melakukan rencana tata ruang wilayah adalah mempertimbangkan berdasarkan ketentuan:

- a. Perumusan kebijaksanaan pokok pemanfaatan ruang di wilayah nasional.
- b. Mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan keseimbangan perkembangan antar wilayah serta keserasian antar sektor.
- c. Pengarahan lokasi investasi yang dilaksanakan pemerintah dan atau masyarakat.

- d. Rencana tata ruang wilayah propinsi daerah tingkat I dan wilayah kabupaten / Kotamadya daerah tingkat II.

Berdasarkan uraian di atas maka penilaian mengenai suatu rencana tata ruang dalam implementasi rencana tata ruang wilayah bagi suatu wilayah propinsi, akan mengacu kepada tinjauan yang berisi tentang:

- a. Arahan pengolahan kawasan lindung dan kawasan budi daya.
- b. Arahan pengelolaan kawasan perdesaan, kawasan perkotaan, dan kawasan-kawasan tertentu.
- c. Arahan pengembangan kawasan permukiman, kehutanan, pertanian, pertambangan, perindustrian, budaya terpadu dan kawasan lainnya.
- d. Arahan pengembangan sistem pusat permukiman pedesaan dan perkotaan.
- e. Pengembangan sistem prasarana transportasi, telekomunikasi, energi, pengairan dan prasarana pengelolaan lingkungan.
- f. Arahan pengembangan kawasan yang diprioritaskan.
- g. Arahan kebijaksanaan tata guna tanah, tata guna air, tata guna udara, tata guna sumber alam lainnya, serta memperhatikan keterpaduan dengan sumber daya manusia dan sumber daya buatan.⁵⁵

Nurhadi menyatakan bahwa rencana tata ruang wilayah tidak terlepas dari mengenai konsep lingkungan hidup yang mengisyaratkan bahwa kegiatan pembangunan harus dapat dipertanggungjawabkan

⁵⁵Hermawan Sumantri, *Hukum Tata Ruang Perkotaan*, Bandung: PT. Alumni, 2004, hal. 48.

dalam pengelolaan dan penanganannya agar bentuk-bentuk rencana tata ruang wilayah yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah pada gilirannya menjadi konsekuensi logis bagi masyarakat memahami pentingnya rencana tata ruang wilayah dan pentingnya batasan-batasan mengenai ruang yang sangat berkaitan dengan nuansa pelaksanaan pemerintahan yang dituntut untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan mengatur pola ruang lingkup dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari.⁵⁶

Atas uraian dan tinjauan yang dikemukakan di atas, maka dapat diambil suatu kesimpulan bahwa rencana tata ruang wilayah diartikan sebagai bentuk perumusan kebijakan pokok dalam memanfaatkan ruang dalam suatu wilayah yang mewujudkan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan antara wilayah serta keserasian antara sektor dalam mengeksisikan pentingnya rencana tata ruang wilayah.

4. Rencana Penataan Ruang

Perencanaan atau *planning* merupakan suatu proses, sedangkan hasilnya berupa rencana, dapat dipandang sebagai suatu bagian dari setiap kegiatan yang lebih sekedar *reflex* yang berdasarkan perasaan semata. Tetapi yang penting, perencanaan merupakan suatu komponen yang penting dalam setiap keputusan sosial, setiap unit keluarga, kelompok, masyarakat, maupun pemerintah terlibat dalam perencanaan

⁵⁶Nurhadi, *Rencana Tata Ruang Wilayah Perkotaan*, Bandung: Tarsito, 2002, hal. 70.

pada saat membuat keputusan atau kebijaksanaan-kebijaksanaan untuk mengubah sesuatu dalam dirinya atau lingkungannya.⁵⁷

Pada negara hukum dewasa ini, suatu rencana tidak dapat dihilangkan dari hukum administrasi. Rencana dapat dijumpai pada berbagai bidang kegiatan pemerintahan, misalnya dalam pengaturan tata ruang. Rencana merupakan keseluruhan tindakan yang saling berkaitan dari tata usaha negara yang mengupayakan terlaksananya keadaan tertentu yang tertib dan teratur. Rencana yang demikian itu dapat dihubungkan dengan stelsel perizinan (misalkan suatu perizinan pembangunan akan ditolak oleh karena tidak sesuai dengan rencana peruntukan).⁵⁸

Perencanaan adalah suatu bentuk kebijaksanaan, sehingga dapat dikatakan bahwa perencanaan adalah sebuah species dari genus kebijaksanaan. Masalah perencanaan berkaitan erat dengan perihal pengambilan keputusan serta pelaksanaannya. Perencanaan dapat dikatakan pula sebagai pemecahan masalah secara saling terkait serta berpedoman kepada masa depan.⁵⁹

Saul M. Katz, mengemukakan alasan atau dasar dari diadakannya suatu perencanaan adalah :

- a. Dengan adanya suatu perencanaan diharapkan terdapat suatu pengarahan kegiatan, adanya pedoman bagi pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang ditujukan kepada pencapaian suatu perkiraan.

⁵⁷ Juniarso Ridwan, *Op. Cit.*, hal. 24-25.

⁵⁸ *Ibid.*, hal. 25.

⁵⁹ *Ibid.*

- b. Dengan adanya perencanaan diharapkan terdapat suatu perkiraan terhadap hal-hal dalam pelaksanaan yang akan dilalui. Perkiraan tidak hanya dilakukan mengenai potensi-potensi dan prospek-prospek perkembangan tetapi juga mengenai hambatan-hambatan dan resiko-resiko yang mungkin dihadapi, dengan perencanaan mengusahakan agar ketidakpastian dapat dibatasi sedikit mungkin.
- c. Perencanaan memberikan kesempatan untuk memilih berbagai alternatif tentang cara atau kesempatan untuk memilih kombinasi terbaik.
- d. Dengan perencanaan dilakukan penyusunan skala prioritas. Memilih urutan-urutan dari segi pentingnya suatu tujuan, sasaran maupun kegiatan usahanya.
- e. Dengan adanya rencana, maka akan ada suatu alat pengukur atau standar untuk mengadakan pengawasan atau evaluasi.⁶⁰

Maksud diadakannya perencanaan tata ruang adalah untuk menyerasikan berbagai kegiatan sektor pembangunan, sehingga dalam memanfaatkan lahan dan ruang dapat dilakukan secara optimal, efisien, dan serasi. Sedangkan tujuan diadakan adanya suatu perencanaan tata ruang adalah untuk mengarahkan struktur dan lokasi beserta hubungan fungsionalnya yang serasi dan seimbang dalam rangka pemanfaatan sumber daya manusia, sehingga tercapainya hasil pembangunan yang

⁶⁰Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Bandung: Universitas Parahyangan, 1997, hal. 34.

optimal dan efisien bagi meningkatkan kualitas manusia dan kualitas lingkungan hidup secara berkelanjutan.

Penataan ruang sebagai suatu proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan tata ruang, dan pengendalian pemanfaatan tata ruang merupakan suatu kesatuan sistem yang tidak dapat terpisahkan satu sama lainnya. Untuk menciptakan suatu penataan ruang yang serasi harus memerlukan suatu peraturan perundang-undangan yang serasi pula diantara peraturan pada tingkat tinggi sampai pada peraturan tingkat bawah, sehingga terjadinya suatu koordinasi dalam penataan ruang.

Dalam klasifikasi perencanaan tata ruang di kenal adanya perencanaan tata ruang kota, dan secara awam perencanaan tata ruang kota selalu diidentifikasi kedalam perencanaan fisik semata, yakni gambaran dari perencanaan kota, taman, bangunan perumahan, bangunan perkantoran dan lain sebagainya. Namun dengan semakin pesatnya perkembangan zaman perencanaan fisik sudah tidak tepat lagi oleh karena dalam proses pembentukan perencanaan kota tidak hanya diperlukan suatu perencanaan fisik semata. Dalam kenyataan di lapangan, kegiatan suatu perencanaan kota akan di hadapkan pada berbagai permasalahan sosial, lingkungan, ekonomi, hukum, politik dan permasalahan-permasalahan lainnya. Salah satu contoh adalah seorang perencana yang akan melakukan kegiatan pembangunan pusat perbelanjaan, maka ia tidak hanya melakukan perencanaan desain fisik semata, akan tetapi ia harus melakukan pengoptimalisasian dari akibat

yang akan di timbulkan terhadap lingkungan, baik itu lingkungan hidup maupun lingkungan sosial masyarakat di sekitar.

B. TINJAUAN UMUM TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH

1. Pengertian Pajak

Pajak digunakan sebagai salah satu usaha yang digunakan oleh pemerintah untuk mewujudkan kemandirian suatu bangsa atau negara dalam pembiayaan pembangunan yang berguna bagi kepentingan bersama. Pajak merupakan salah satu sumber penerimaan negara yang sangat penting artinya bagi pelaksanaan dan peningkatan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila bertujuan untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat.⁶¹

Definisi pajak dikemukakan oleh Rochmat Soemitro, yakni pajak adalah iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan Undang-Undang (yang dapat dipaksakan) dengan tidak mendapat jasa timbal balik (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan, dan yang digunakan untuk membayar pengeluaran umum.⁶²

Menurut S. I. Djajadiningrat, Pajak sebagai suatu kewajiban menyerahkan sebagian dari kekayaan ke kas negara yang disebabkan suatu keadaan, kejadian, dan perbuatan yang memberikan kedudukan tertentu, tetapi bukan sebagai hukuman, menurut peraturan yang ditetapkan pemerintah serta dapat dipaksakan, tetapi tidak ada jasa

⁶¹Muhammad Rusjidi, *PBB, BPHTB, & Bea Materai*, Jakarta: Indeks, 2008, hal. 3.

⁶²Siti Resmi, *Perpajakan Teori dan Kasus Edisi 6 Buku 1*, Jakarta: Salemba Empat, 2013, hal. 1.

timbang balik dari negara secara langsung, untuk memelihara kesejahteraan umum.⁶³

Definisi pajak yang dikemukakan oleh N. J. Feldmann, Pajak adalah prestasi yang dipaksakan sepihak oleh dan terutang kepada penguasa (menurut norma-norma yang ditetapkan secara umum), tanpa adanya kontraprestasi, dan semata-mata digunakan untuk menutup pengeluaran-pengeluaran umum.⁶⁴

Pajak merupakan iuran rakyat kepada kas negara berdasarkan undang-undang (yang dapat dipaksakan) dengan tiada mendapat jasa timbal (kontraprestasi) yang langsung dapat ditunjukkan dan digunakan untuk membayar pengeluaran umum.⁶⁵

2. Pajak Daerah

Pajak daerah, yang selanjutnya disebut pajak, adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-undang, dimana dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.⁶⁶

Lapangan pajak daerah hanya terbatas pada lapangan pajak yang belum dipungut oleh Negara (pusat). Misalnya pajak atas penghasilan tidak boleh dipungut lagi oleh daerah. Selain itu terdapat ketentuan bahwa pajak dari daerah lebih rendah tingkatannya tidak boleh memasuki lapangan pajak dari daerah yang lebih tinggi tingkatannya.

⁶³*Ibid.*

⁶⁴*Ibid.*, hal. 2.

⁶⁵Mardiamso, *Perpajakan edisi Revisi*, Yogyakarta : ANDI, 2011, hal. 1.

⁶⁶*Ibid.*, hal. 12.

Sebelum berlakunya Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 (UU PDRD) pajak-pajak yang dapat dipungut oleh daerah tingkat I antara lain :⁶⁷

- a. Pajak atas izin menangkap ikan di perairan umum dalam wilayah tersebut.
- b. Pajak sekolah yang semata-mata diperuntukan membiayai pembangunan rumah sekolah, yang menjadi beban pemerintah daerah.
- c. Opsen atas pokok pajak kekayaan (Ordonasi Pajak Kekayaan 1932).
- d. Opsen atas pajak penjualan bensin (pasal 13 UU No.11/1957).

Sedangkan pajak-pajak yang dapat dipungut oleh daerah tingkat II antara lain:⁶⁸

- a. Pajak atas pertunjukkan dan keramaian umum.
- b. Pajak atas reklame sepanjang tidak dimuat dalam majalah atau warta harian.
- c. Pajak anjing.
- d. Pajak atas penjualan atau pembikinan petasan dan kembang api.
- e. Pajak atas penjualan minuman yang mengandung alcohol.
- f. Pajak atas kendaraan bermotor.
- g. Pajak atas izin mengadakan perjudian.
- h. Pajak atas tanda kemewahan mengenai luas dan hiasan pekuburan.

⁶⁷Darwin, *Op. Cit.*, hal. 100.

⁶⁸*Ibid.*, hal. 101.

- i. Pajak karena berdiam disuatu daerah lebih dari 120 hari dalam satu tahun pajak kecuali untuk perawatan sakit, menjalankan tugas Negara.
- j. Pajak atas berupa bangunan serta halamannya yang terbatas dengan jalan umum di darat atau di air atau yang terletak disekitarnya dan juga atas milik berupa tanah kosong yang berbatasan atau yang mempunyai jalan keluar pada jalan-jalan tersebut. Pajak atas milik berupa bangunan serta turutannya atau tanah kosong yang terletak dalam bagian tertentu dari daerah.
- k. Pajak atas milik berupa bangunan serta halamannya yang berbatasan dengan jalan umum di darat atau di air atau dengan lapangan atau pajak atas tanah yang menurut rencana bangunan daerah yang telah disahkan, akan dipergunakan sebagai tanah bangunan dan terletak dalam lingkungan yang ditentukan oleh DPRD.
- l. Pajak sekolah yang semata-mata diperuntukkan membiayai pembangunan rumah sekolah rendah untuk pelajaran umum dan pembelian perlengkapan pertama.
- m. Opsen atas pokok pajak daerah tingkat atasan sepanjang pemungutan Opsen itu diberikan dalam peraturan pajak tingkat itu.⁶⁹

Diantara pajak-pajak daerah tersebut, untuk daerah tingkat I pajak daerah yang memegang peranan penting adalah pajak kendaraan

⁶⁹*Ibid.*, hal. 102.

bermotor, bea balik nama kendaraan bermotor dan lain-lain pajak daerah. Sedangkan bagi daerah tingkat II, pajak daerah yang terpenting adalah pajak pembangunan I, pajak tontonan, pajak reklame, pajak penerangan, dan lain-lain pajak daerah tingkat II.

Dalam rangka pemberian otonomi yang lebih luas kepada daerah, terutama dibidang keuangan, kepada daerah telah diserahkan beberapa macam pajak yang sebelumnya adalah merupakan pajak Negara. Perincian pajak-pajak yang telah diserahkan itu adalah:

- a. Pajak Rumah Tangga.
- b. Pajak kendaraan bermotor.
- c. Pajak Verponding Pajak Jalan.
- d. Pajak Kopra.
- e. Pajak Potong.
- f. Pajak Pembangunan I.
- g. Pajak Verponding Indonesia.
- h. Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor.
- i. Pajak Bangsa Asing.
- j. Pajak Radio

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang kemudian diperbaharui dengan Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000, maka pembagian pajak daerah menjadi sebagai berikut :⁷⁰

- a. Pajak-pajak Provinsi yang terdiri dari:

⁷⁰*Ibid.*, hal. 104.

- 1) Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Pajak Kendaraan di Atas Air.
- 2) Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) dan Bea Balik Nama Kendaraan di Atas Air.
- 3) Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB).
- 4) Pajak Pemanfaatan Air Bawah Tanah dan Air Permukaan.

b. Pajak-pajak Kabupaten/Kota yang terdiri dari :

- 1) Pajak Hotel
- 2) Restoran
- 3) Pajak Hiburan
- 4) Pajak Reklame
- 5) Pajak Penerangan Jalan
- 6) Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C
- 7) Pajak Parkir

Pada tahun 2009, diundangkan Undang-undang No.28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang mencabut Undang-undang No.18 Tahun 1997 dan Undang-undang No.34 Tahun 2000.

Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 menyebutkan pajak daerah yang selanjutnya disebut pajak adalah “Kontribusi wajib kepada Daerah yang terutang oleh orang yang bersifat memaksa berdasarkan Undang-Undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan dipergunakan untuk keperluan Daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pajak daerah adalah pajak negara yang diserahkan kepada daerah otonom untuk dipungut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang dipergunakan guna membiayai pengeluaran-pengeluaran daerah, baik pengeluaran rutin maupun pengeluaran pembangunan.

Pajak Daerah adalah pajak yang pengelolaannya ditangani oleh Pemerintah Daerah, dalam hal ini Kepala Daerah, Gubernur, Walikota, Bupati. Berdasarkan pengertian pajak daerah tersebut di atas, maka dapat diuraikan ciri-ciri dari pajak daerah sebagai berikut :

- a. Pajak daerah berasal dari pajak negara yang diserahkan kepada daerah sebagai pajak;
- b. Penyerahan berdasarkan undang-undang;
- c. Pajak daerah dipungut oleh daerah berdasarkan kekuatan undang-undang dan/atau peraturan hukum lainnya;
- d. Hasil pemungutan pajak daerah dipergunakan untuk membiayai penyelenggaraan urusan-urusan rumah tangga daerah atau untuk membiayai pengeluaran daerah sebagai badan hukum publik.⁷¹

3. Retribusi Daerah

Retribusi adalah pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh negara bagi penduduknya secara perorangan. Jasa tersebut dapat dikatakan bersifat langsung, yaitu hanya yang membayar retribusi yang menikmati balas

⁷¹Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia (Identifikasi beberapa faktor yang mempengaruhi penyelenggaraannya)*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2002, hal. 131.

jasa dari negara.⁷² Sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di Indonesia saat ini penarikan retribusi hanya dapat dipungut oleh pemerintah daerah. Jadi retribusi yang dipungut adalah retribusi daerah.

Retribusi diarahkan pada pelayanan pemerintah yang bersifat final (*final good*), bukan pada pelayanan yang sifatnya *intermediary service*. Secara normatif, retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian ijin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.⁷³

Pengertian Retribusi sesuai Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 adalah pungutan sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah untuk kepentingan Orang Pribadi atau Badan.

Berdasarkan Pasal 1 angka 64 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyebutkan “Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan”. Beberapa ciri yang melekat pada retribusi daerah yang saat ini dipungut di Indonesia adalah sebagai berikut :

- a. Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berdasarkan undang-undang dan peraturan daerah yang berkenaan;
- b. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah;

⁷²Marihot P. Siahaan, *Op. Cit.*, hal. 5.

⁷³Adrian Sutedi, *Hukum Pajak Dan Retribusi Daerah*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2008, hal. 7.

- c. Pihak yang membayar retribusi mendapatkan kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukannya;
- d. Retribusi terutang apabila ada jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah yang dinikmati oleh orang atau badan;
- e. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi, tidak akan memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah.⁷⁴

Secara normatif retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Secara teoritis retribusi mempunyai 2 fungsi yaitu:

- a. sebagai alat untuk mengatur (mengendalikan) pemanfaatan prasarana dan jasa yang tersedia; dan
- b. merupakan pembayaran atas penggunaan prasarana dan jasa.

Alasan utama Pemerintah Daerah mengenakan retribusi terhadap berbagai jenis pelayanan yang dilakukan adalah pertimbangan ekonomi. Perlunya efisiensi penyediaan barang dan jasa pemerintah karena terbatasnya sumber dana dan daya yang tersedia. Ada 3 (tiga) alasan Pemerintah Daerah mengenakan retribusi daerah yaitu:

- a. Retribusi dapat memperbaiki alokasi sumber daya pemerintah secara signifikan.

⁷⁴*Ibid.*, hlm. 7 .

- b. Retribusi dapat menjadi lebih adil dibandingkan dengan perpajakan dalam kondisi tertentu.
- c. Retribusi dapat membantu pemerintah daerah untuk melakukan diversifikasi sumber-sumber penerimaan daerah.

Pengenaan retribusi sangat erat kaitannya dengan prinsip pemulihan biaya (*cost recovery*)⁷⁵. Dengan demikian retribusi ini ditujukan untuk menutupi biaya operasi, pemeliharaan, depresiasi, dan pembayaran hutang. Adapun tarif retribusi umumnya bersifat proporsional, dimana tarif yang sama diberlakukan untuk seluruh konsumen, terlepas dari besarnya konsumsi masing-masing konsumen.

C. TINJAUAN TENTANG PENGELOLAAN PARKIR

1. Pengertian Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara.⁷⁶ Selain Pengertian di atas beberapa definisi tentang parkir, Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.⁷⁷

Berdasarkan dari definisi di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang dapat merupakan awal dari

⁷⁵Adrian Sutedi, *Op. Cit.*, hal. 7 .

⁷⁶ <http://hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2010/940-perhubungan-darat-dalam-angka-edisimaret-2010>

⁷⁷*Ibid.*

perjalanan dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang membutuhkan suatu areal sebagai tempat pemberhentian yang diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun pihak lain yang dapat berupa perorangan maupun badan usaha.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia definisi parkir ialah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan. Pengertian diatas memiliki definisi dari penyedia jasa layanan parkir yaitu penyedia tempat untuk menerima penghentian atau penaruhan (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat. Jika melihat fungsi dari perparkiran terdapat juga asumsi parker digunakan sebagai tempat penitipan barang yang memiliki arti apabila seseorang menerima sesuatu barang dari orang lain, dengan syarat bahwa ia akan menyimpannya dan mengembalikannya dalam wujud pasalnya menurut Pasal 1694 KUH Perdata.

Menurut isi Pasal 1694 KUH Perdata, penitipan adalah suatu perjanjian “riil” yang berarti bahwa ia baru terjadi dengan dilakukannya suatu perbuatan yang nyata, yaitu diserahkan barang yang dititipkan.⁷⁸ Jadi bentuk dari jasa parkir ini tidak seperti perjanjian-perjanjian lainnya yang pada umumnya bersifat konsensual yaitu sudah dilahirkan pada saat tercapainya kesepakatan tentang hal-hal yang pokok dari perjanjian itu.⁷⁹

Parkir dapat diartikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh

⁷⁸Soedharyo Soiman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta: Sinar Grafika, 1995, hal. 429.

⁷⁹Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermasa, 1995, hlm. 107.

pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya, namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang.

Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi pengguna jasa. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah, badan hukum negara atau warga negara. Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.

2. Pengelolaan Parkir

Pengelolaan merupakan salah satu istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Secara etimologi pengelolaan berasal dari kata “kelola” (*to manage*) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan. Beberapa ahli telah memaparkan mengenai definisi pengelolaan sebagai berikut:⁸⁰

⁸⁰Adisasmita, Rahardjo, *Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Garaha Ilmu, 2011, hal. 21-22.

a. Menurut Prajudi,

Pengelolaan adalah pengendalian dan pemanfaatan semua faktor sumber daya yang menurut suatu perencana diperlukan untuk penyelesaian suatu tujuan tertentu.

b. Menurut Balderton,

Mengemukakan bahwa istilah pengelolaan sama dengan manajemen yaitu menggerakkan, mengorganisirkan, mengarahkan usaha manusia untuk memanfaatkan secara efektif material dan fasilitas untuk mencapai suatu tujuan.

c. Menurut Moekijat,

Mengemukakan bahwa pengelolaan juga dapat diartikan sebagai rangkaian kegiatan meliputi perencanaan, pengorganisasian, petunjuk, pelaksanaan, pengendalian, pengawasan.

d. Menurut Soekanto,

Pengelolaan dalam administrasi adalah merupakan suatu proses dimulai dari proses perencanaan, pengaturan, pengawasan, penggerak sampai dengan proses terwujudnya tujuan.

e. Menurut Hamalik,

Istilah pengelolaan identik dengan istilah manajemen, dimana manajemen itu sendiri merupakan suatu proses untuk mencapai tujuan. Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Balderton yang menjelaskan hal yang sama antara pengelolaan dengan manajemen, yaitu menggerakkan, mengorganisasikan dan mengerahkan usaha manusia untuk mencapai tujuannya.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa istilah pengelolaan memiliki pengertian yang sama dengan manajemen, dimana pengelolaan merupakan bagian dari proses manajemen karena didalamnya harus diperhatikan mengenai proses kerja yang baik, mengorganisasikan suatu pekerjaan, mengarahkan dan mengawasi, sehingga apa yang diharapkan dapat terlaksana dengan baik.

Dapat disimpulkan bahwa strategi pengelolaan parkir merupakan penentuan tahapan atau pengambilan langkah-langkah yang harus diambil seperti merencanakan, menjalankan, mengorganisasikan, mengendalikan, dan melakukan pengawasan terhadap parkir untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

3. Jenis Parkir

Setiap perjalanan akan sampai pada tujuannya sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan digunakan memerlukan parkir. Sarana parkir pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi:⁸¹

a. Parkir menurut penempatannya

1) Parkir di tepi jalan

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir

⁸¹ *Ibid.*, hal 120.

seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung penambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir.

2) Parkir di daerah perumahan

Akibat dari terus meningkatnya volume kendaraan di jalan serta hambatan yang diakibatkan oleh parkir kendaraan seperti terganggunya kelancaran lalu lintas dan penurunan kelas jalan, hampir pada setiap pusat kota kebijaksanaan mengenai perparkiran mutlak diperlukan. Dalam sistem parkir di perumahan, sebenarnya terdapat disbenefit/kerugian dari berjejanya parkir disepanjang trotoar jalan, namun hal tersebut tertutupi dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan tersebut yang secara tidak langsung akan meningkatkan keselamatan bagi penghuni di sekitar jalan tersebut.

Namun pada daerah pemukiman yang berada dekat dengan pusat kota, kontrol tersebut tetap diperlukan jika kondisi transportasi tetap efektif. Terdapat dua cara kontrol terhadap sistem parkir ini yaitu parkir gratis bagi penghuni (dengan menempelkan tanda tertentu yang dapat berupa stiker dan

ditempelkan di kendaraan) dan bayaran dengan kartu yang dicap harian.

3) Parkir di pusat kota, tidak dikontrol (*uncontrolled*) terdapat beberapa macam alternatif cara parkir kendaraan yaitu:

a) Paralel terhadap jalan

Parkir sejajar di mana parkir diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. Parkir dilakukan sejajar dengan tepi jalan, baik di sisi kiri jalan atau sisi kanan atau kedua sisi bila hal itu memungkinkan. Parkir paralel adalah cara paling umum dilaksanakan untuk parkir mobil dipinggir jalan. Cara ini juga digunakan dipelataran parkir ataupun gedung parkir khususnya untuk mengisi ruang parkir yang parkir serong tidak memungkinkan.

b) Tegak lurus terhadap jalan

Cara ini mobil diparkir tegak lurus, berdampingan, menghadap tegak lurus ke lorong/gang, trotoar, atau dinding. Jenis mobil ini parkir lebih terukur daripada parkir paralel dan karena itu biasanya digunakan di tempat di pelataran parkir parkir atau gedung parkir. Sering kali, di tempat parkir mobil menggunakan parkir tegak lurus, dua baris tempat parkir dapat diatur berhadapan depan dengan depan, dengan atau tanpa gang di antara keduanya. Bisa juga parkir tegak lurus dilakukan dipinggir jalan sepanjang jalan di mana

parkir ditempatkan cukup lebar untuk kendaraan keluar atau masuk ke ruang parkir.⁸²

Untuk jalan yang tidak terlalu lebar, dapat digunakan sistem paralel. Sistem diagonal sebenarnya dapat menampung lebih banyak mobil tetapi untuk itu disepanjang pinggiran jalan harus diperkeras. Parkir diagonal memang tidak umum, namun sebenarnya dapat menampung lebih banyak kendaraan. Di sisi lain, cara ini juga akan banyak mengurangi lebar jalan. Kesulitan lainnya adalah waktu untuk keluar dari areal parkir (manuver) yang akan memakan waktu lebih lama jika dibandingkan dengan sistem parkir paralel. Parkir paralel adalah cara parkir kendaraan paralel dipinggir jalan, umumnya merupakan fasilitas parkir yang biasanya diterapkan di pusat kota, ataupun di kawasan permukiman yang tidak memiliki garasi. Melakukan parkir paralel merupakan keahlian yang paling sulit dalam mengemudikan kendaraan sehingga dijadikan salah satu aspek yang diujikan pada saat ujian praktik untuk mendapatkan SIM, sehingga ini juga menjadi salah satu pelajaran yang diberikan dalam sekolah mengemudikan kendaraan.⁸³

Sampai dengan saat ini nampaknya parkir paralel dirasakan paling tepat karena selain tidak terlalu banyak

⁸² http://eprints.undip.ac.id/34024/5/1895_CHAPTER_II.pdf

⁸³ Abubakar Iskandar, dkk, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Cetakan Pertama, 1998, hal. 57.

memakan tempat untuk manuver juga jauh lebih sedikit mengambil lebar jalan dan kecil kemungkinan menyebabkan kecelakaan.⁸⁴

4) Parkir di pusat kota, terkontrol (*controlled*)

Ada tiga jenis metode kontrol yang dapat dipergunakan oleh perencana transportasi :

- a) Pembatasan waktu parkir Petunjuk umum yang dapat digunakan untuk pembatasan waktu (lamanya) parkir adalah:
- 1 (satu) jam untuk daerah perkotaan.
 - 2 (dua) jam untuk daerah pinggiran dan sekitarnya.
 - 10-20 menit di daerah tertentu misalnya seperti Bank dan kantor pos.
- b) *Disc parking* Dengan sistem ini pemilik kendaraan diminta untuk memperagakan kartu atau disc yang memperlihatkan waktu kedatangan kendaraan pada ruang parkir.
- c) Parkir meter terdiri atas jam pengukur waktu, dimana jam berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemarkir membeli waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pembatasan waktu, sekaligus mengumpulkan uang pula.

⁸⁴ *Ibid.*, hal. 60.

5) Parkir di luar jalan (*off street parking*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan/*off street parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu :

a) Pelataran parkir

Pelataran parkir adalah daerah, kawasan terbuka yang digunakan untuk memarkir kendaraan, disebut juga taman parkir. Pelataran parkir merupakan yang sangat penting di pusat perdagangan, perkantoran, stadion olahraga, pasar, sekolah untuk memarkir kendaraan, sementara pemiliknya melakukan kegiatan belanja, bekerja ataupun kegiatan lainnya.

b) Gedung parkir bertingkat

Parkir bertingkat menyita lahan di permukaan bumi sedikit, tetapi memanfaatkan ruang di atasnya yang lebih besar. Dengan memanfaatkan parkir bertingkat untuk kendaraan roda empat di berbagai kota besar tanah air dan mancanegara, banyak lahan di permukaan bumi dapat dialihkan menjadi hijauan tanaman yang dibutuhkan untuk menangani pemanasan-global (*global warming*) yang telah menimbulkan perubahan iklim di permukaan bumi.

Saat ini bentuk yang banyak dipakai adalah gedung parkir bertingkat, dengan jumlah lantai yang optimal 5, serta

kapasitas sekitar 500 sampai 700 mobil. Terdapat dua alternatif biaya parkir yang akan diterima oleh pemakai kendaraan, tergantung pada pihak pengelola parkir, yaitu pihak pemerintah setempat menerapkan biaya nominal atau pemerintah setempat menyerahkan pada pihak operator komersial yang menggunakan biaya struktural.

Berbeda dengan pihak swasta yang terlibat dalam properti, pihak swasta yang terlibat dalam bisnis perparkiran ini tidak menerima subsidi dari pemerintah sehingga tidak ada cara lain untuk tetap dapat berbisnis di bidang ini dan mendapatkan profit. Hal inilah yang perlu mendapatkan pengawasan dari pemerintah dalam pelaksanaannya, sebab penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan akan menerapkan tarif yang lebih tinggi dari tarif yang seharusnya. Hal ini tentu akan merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir dan mengurangi kenyamanan dalam penggunaannya.

b. Parkir menurut jenis kendaraannya

Menurut jenis kendaraan yang diparkir, terdapat beberapa macam parkir yang bertujuan mempermudah pelayanan, yaitu :

- 1) Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).
- 2) Parkir untuk becak, andong dan dokar.
- 3) Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor).

4) Parkir untuk kendaraan roda tiga, empat atau lebih dan bermesin (bemo, mobil, truk dan lain-lain).

c. Parkir menurut tujuannya

1) Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

2) Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar/muat barang. Keduanya sengaja dipisahkan agar satu sama lain masing-masing kegiatan tidak saling menunggu.

d. Satuan Ruang Parkir

Suatu “Satuan Ruang Parkir (SRP)” adalah tempat parkir untuk satu kendaraan. Pada tempat di mana parkir dikendalikan, maka tempat parkir harus diberi marka pada permukaan jalan. Tempat tambahan diperlukan bagi kendaraan untuk melakukan alih gerak, dimana hal tersebut tergantung dari sudut parkirnya. Sudut parkir dipilih atas dasar pertimbangan sebagai berikut:

a) Keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas

Pada jalan-jalan yang lebarnya kurang, hanya parkir sejajar saja yang dapat digunakan, karena parkir bersudut kurang aman jika dibandingkan dengan penggunaan parkir sejajar untuk suatu daerah kecepatan kendaraan yang tinggi. Parkir bersudut hanya diperbolehkan pada jalan-jalan kolektor dan lokal yang lebar kapasitasnya mencukupi.

b) Kondisi jalan dan lingkungan

Makin besar sudut yang digunakan maka semakin kecil luas daerah masing-masing tempat parkirnya, akan tetapi makin lebar pula lebar jalan yang diperlukan untuk membuat lingkaran membelok bagi kendaraan yang memasuki tempat parkir.

c) Ketentuan Penggunaan Parkir Pada Badan Jalan

Badan jalan digunakan sebagai mana mestinya yaitu sebagai media dalam sistem transportasi juga mempunyai peruntukan lain yaitu digunakan sebagai tempat parkir. Menggunakan sisi jalan sebagai tempat parkir adalah murah, akan tetapi masalah keselamatan akan selalu timbul dimana kendaraan yang diparkir di sisi jalan tersebut merupakan salah satu faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi di tengah ruas jalan di daerah perkotaan hal ini dikarenakan berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti atau keluar dari tempat parkir di depan kendaraan-kendaraan yang lewat secara mendadak.⁸⁵

Bila permintaan parkir melampaui penawaran akan dapat menimbulkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas. Dalam hal yang demikian diperlukan suatu sistem pengendalian dan penindakan, agar pemakain ruang yang tersedia dapat dilakukan secara bersama-sama, dialokasikan baik untuk kendaraan pribadi, kendaraan barang ataupun angkutan umum, dan

⁸⁵ Direktorat Jendral Perhubungan Darat, *Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan* (1995) hal 113

dibatasi hanya untuk kategori tersebut saja (misalnya bongkar muat barang tidak boleh digunakan oleh kendaraan pribadi).

Penggunaan badan jalan yang juga ditujukan sebagai ruang parkir kendaraan hanya dapat dilakukan pada jalan "kolektor" dan jalan "lokal" dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban kelancaran lalu lintas.⁸⁶

Dalam menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir terdapat beberapa ketentuan yang sifatnya memberi batasan yaitu berupa larangan terhadap penggunaan lahan tersebut, yaitu:

- Pada daerah dimana kapasitas lalu lintas diperlukan, dimana lebar jalan secara keseluruhan dibutuhkan untuk mengalirkan lalu lintas.
- Pada daerah dimana akses jalan masuk ke lahan sekitarnya diperlukan.
- Di jalan daerah persimpangan dengan jarak minimum absolut 10-25 m. jarak ini dikombinasikan dengan pertimbangan terhadap keselamatan (jarak pandang), pembatasan kapasitas (pengurangan lebar jalan), dan lintasan membelok dari kendaraan-kendaraan yang besar.
- Dalam jarak 6 m dari suatu penyeberangan pejalan kaki.

⁸⁶ *Ibid.*, hal. 115.

- Sepanjang 25 m sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.
- Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.
- Sepanjang 50 m sebelum dan sesudah jembatan, 25 m sebelum dan sesudah perlindungan sebidang (*cross section*) dan terowongan.
- Dalam jarak 6 m sebelum dan sesudah dari sumber air (*hydrant*) pemadam kebakaran.
- Sepanjang jarak 100 m sebelum dan sesudah persimpangan dengan rel kereta api.
- Selanjutnya parkir ganda atau parkir di atas trotoar tidak diperbolehkan.

Untuk memanfaatkan parkir yang menggunakan sebagian tepi badan jalan, tidak semua fungsi jalan dapat digunakan sebagai tempat parkir. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan badan jalan sebagai ruang parkir adalah:

- Lebar jalan
- Volume lalu lintas pada jalan yang bersangkutan
- Karakteristik kecepatan
- Dimensi kendaraan
- Sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

4. Pengendalian Parkir

Salah satu kebijakan parkir adalah menerapkan pembatasan kegiatan parkir. Pembatasan kegiatan parkir dilakukan terhadap parkir di pinggir jalan yang diterapkan terutama di jalan-jalan utama dan pusat-pusat kota. Kebijakan ini akan sangat efektif untuk meningkatkan tingkat pelayanan jaringan jalan atau untuk menyeimbangkan antara permintaan dan pembayaran kembali atas investasi keuangan untuk pembangunan prasarana dan perawatan fasilitas yang ada.⁸⁷

Pada umumnya semakin dekat arah pergerakan menuju pusat kota, akan semakin banyak menemui hambatan pada saat mengemudikan kendaraan. Hambatan tersebut disebabkan oleh semakin besarnya tingkat kegiatan-kegiatan yang ada, dimana salah satu penghambat yang penting adalah parkir di pinggir jalan. Berbeda dengan pergerakan menuju arah yang keluar dari pusat kota, yaitu semakin jauh dari pusat kota semakin sedikit pula hambatan-hambatan yang ditemui.

Sejauh ini, aspek yang dibahas dari pengendalian parkir adalah dengan orientasi komersil. Tujuan dari pengendalian parkir itu sendiri adalah :⁸⁸

- a) Mencegah terjadinya hambatan arus kendaraan.
- b) Mengurangi kecelakaan.
- c) Membuat penggunaan tempat parkir menjadi lebih efektif.
- d) Memelihara benda sejarah, sekiranya berada di suatu kota dengan nilai sejarah yang tinggi.

⁸⁷Direktorat Jendral Perhubungan Darat, *Op. Cit.*, hal. 113.

⁸⁸ *Ibid.*, hal. 146.

e) Bertindak sebagai mekanisme pembatas terhadap penggunaan jalan di daerah yang padat.

Saat ini bahkan pengendalian parkir merupakan satu-satunya metode untuk membatasi pergerakan kendaraan yang dapat dilakukan oleh seorang perencana sistem transportasi yang komprehensif dan terintegrasi. Dulu, pengendalian parkir diterapkan terutama untuk mengurangi hambatan kendaraan dan untuk memungkinkan jalan menjadi lebih baik dalam memenuhi permintaan lalu lintas, dengan mengganti parkir di jalan (*on street parking*) menjadi parkir di luar jalan (*off street parking*).

Pengendalian parkir telah dimanfaatkan untuk memengaruhi demand kota yang terjadi, mencegah orang untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan mobil dan mengalihkannya ke penggunaan transportasi publik. Sampai saat ini, pencegahan pembawaan mobil tersebut tidak diterapkan pada semua kendaraan, hanya pada mereka yang memang tidak membutuhkan kendaraan. Seseorang yang hanya mengendarai kendaraannya selama beberapa saat untuk bekerja dengan tingkat isian kendaraan 1,5 orang per mobil, kemudian meninggalkan kendaraannya tersebut sampai dengan waktu yang lama, perlu dicegah pergerakan dengan kendaraan pribadinya tersebut. Bagi mereka yang melakukan perjalanan dan parkir, pencegahan tidak dilakukan.

Jadi tujuan dari kebijakan perparkiran di pusat kota adalah meningkatkan para pemarkir jangka pendek (misalnya para pemarkir

untuk shopping) dan mencegah pemarkir jangka panjang (misalnya komuter).

D. TINJAUAN PENATAAN RUANG DALAM PERSPEKTIF ISLAM

1. Pengertian dan Ruang Lingkup Penyelenggaraan Penataan Ruang di Daerah Perspektif Hukum Islam

Agama Islam sebagai agama yang mengklaim sebagai agama yang *rahmatan lil alamin*, tentunya mempunyai aturan mengenai masalah perkotaan. Dalam hal-hal tersebut, tampak jelas hubungan kontekstual ilmu fiqih itu diolah dengan metode *ijtihad* yang mengembangkan *ijma*, *qiyas*, dan *istiqara*. Selanjutnya dalam periode tahzib disempurnakan sistematikanya dan mengalami beberapa reformulasi sampai pada pembakuan formatnya. Sejak periode *taqlid* yang cukup lama bertahan, hingga dapat diwariskan periode taqnim yang kini telah berkembang pesat.⁸⁹

Menurut K.H. Ali Yafie mengatakan bahwa fiqih itu pada dasarnya bukanlah suatu ilmu teoristis (*ulum nazhariyah*) tetapi garapannya berupa ketentuan-ketentuan positif (*ahkam ahmaliyah*). Oleh karena itu, menurutnya, definisi yang baku untuk fiqih ialah: “*al-fiqih huwa al-ilmu bi al-ahkam asyasyar’iyyah al-amaliyyah al-mutasabu min adillatiha at-tafshiliyyah.*” Kalau definisi ini diuraikan, maka isinya dapat dipertajam yakni :

⁸⁹MT. Dyayadi, *Tata Kota Menurut Islam*, Jakarta; Pustaka AL-Kautsar Grup, 2008, hal. 9.

- a. Fikih itu adalah garapan manusia (ilmu *al-muktasab*) karena fiqih itu merupakan ilmu muktasab, maka peran akal, (*ra'yi*) mendapat tempat dan diakui dalam batas-batas tertentu.
- b. Fikih itu objek garapannya adalah *al-ahkam al-amaliyah*. Dengan kata lain, ia terkait dengan pengaturan dan penataan perbuatan/kegiatan manusia yang bersifat positif dan nyata serta tidak bersifat teoristis (*nazha-riyyah*) seperti halnya garapan ilmu kalam (*aqaid*).
- c. Sumber pokok fikih itu adalah wahyu (*syar'i*) dalam bentuknya yang rinci (*adillah tafsiliyyah*) baik dalam Al-Qur'an maupun dalam As-Sunnah.

Sedangkan fikih perkotaan, termasuk dalam ruang lingkup fikih siyasi (*al-fiqh as-siyasi*). Dijelaskan yang dimaksud dengan fikih *siyasi* adalah ilmu tentang seluk beluk pengaturan kepentingan umat manusia pada umumnya dan negara pada khususnya, berupa hukum, peraturan, dan kebijaksanaan yang dibuat oleh pemegang kekuasaan yang bernafaskan ajaran Islam untuk mewujudkan kepentingan orang banyak.⁹⁰

Jelaslah dari uraian di atas dapatlah disimpulkan bahwa fikih perkotaan dapat didefinisikan: ilmu tentang seluk beluk pengaturan kepentingan umat manusia pada umumnya dan bermukim di kota pada khususnya, berupa hukum, peraturan, dan kebijaksanaan yang dibuat oleh pemegang kekuasaan yang bernafaskan ajaran islam untuk mewujudkan kepentingan orang banyak yang bermukim diperkotaan.⁹¹

⁹⁰*Ibid.*, hal. 10.

⁹¹*Ibid.*, hal. 11.

Nabi, yang merupakan penunjuk pertama dan yang paling pasti dalam memahami Al-Quran, yang perkataannya (hadits) dan tindakan dan perbuatannya (sunnah) melengkapai ajaran Al-Qur'an mengenai alam, senantiasa melakukan perbuatan yang mencerminkan ajaran Al-Qur'an untuk menjaga, merawat, dan memelihara alam dalam kehidupannya sehari-hari. Dia menanam pepohonan, tidak merusak berbagai vegetasi meskipun saat perang, mencintai hewan dan menunjukkan kebaikan kepada mereka, dan senantiasa mendorong kepada umat muslim untuk melakukan hal serupa. Dia bahkan mendirikan kawasan yang dilindungi untuk kehidupan alam, yang dianggap sebagai prototipe taman alam islam kontemporer dan konservasi alam.⁹²

Nabi Muhammad SAW melaksanakan politik kenegaraan, mengirim dan menerima duta, memutuskan perang dan membuat perjanjian serta bermusyawarah. Akan tetapi dalam kekuasaan tertinggi menempatkan Allah sebagai raja, yang maha suci, yang maha sejahtera, yang maha mengaruniakan keamanan, yang memelihara, yang maha perkasa, yang maha kuasa, yang maha memiliki keagungan atau seperti dikatakan oleh Dr. Rahan Zainudin M.A. bahwa dalam pandangan islam,⁹³ tuhan menempatkan posisi yang amat sentral dalam setiap

⁹² Fachruddin M Manggunjaya, *Menanam Sebelum Kiamat Islam, Ekologi, Dan Gerakan Lingkungan Hidup*, Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, 2007, ha.l 57.

⁹³ Rahan Zainudin, pokok-pokok pemiiran islam dan masalah kekuasaan politik dalam Bertram Ravendan JRP dalam bukunya *the basic and of socail power* mengatakan bahwa dasar kekuasaan adalah *coercive power* (dengan kekerasan), *legimate power* (dengan pengangkatan), *expert power* (dengan keahlian), *reward power* (dengan pemberanian), *rever ent power* (dengan daya tarik). Sedangkan strauss menggerakkan orang-orang adalah dengan paksaan (*be strong approach*), persaingan (*competition*), pemanjaan (*be good approach*), perjanjian (*implicit bargaining*), dan kesadaran kerja (*internalized motivation*.)

bentuk dan manifestasi pemikiran. Tuhan adalah pencipta langit dan bumi⁹⁴ atas kehendak-Nya. Demikian pula alam semesta⁹⁵ dan juga menciptakan manusia. Dalam pemikiran Islam, Tuhan itu juga merupakan sumber dari kebenaran.⁹⁶

Sejak pertama kali Nabi Muhammad saw memulai dakwahnya sampai beliau wafat, disebut masa kenabian, yaitu masa keagungan Islam. Untuk melihat pemerintahan beliau adalah setelah hijrah dari Makkah ke Madinah, karena setelah terbentuknya pemerintahan Islam di Madinah, jamaah Islamiyah memperoleh kedaulatan yang sempurna, kemerdekaan yang penuh dan konsep Islam mulai diterapkan.⁹⁷

Apabila kita berfikir untuk memulai pembuatan semacam Islamic village, maka pertimbangan berikut perlu mendapatkan porsi perhatian yang cukup dalam menata perumahan yang Islami, yaitu :

a. Lokasi masjid mudah dijangkau

Hendaknya masjid diletakkan di tengah kompleks perumahan tersebut sebagai sentral aktifitas masyarakat. Lokasi masjid seperti itu menjadikan jarak setiap warga menuju masjid dekat dari semua arah. Secara psikologis, masjid berada di tengah masyarakat mengisyaratkan simbol ruhaniyah. Warga masyarakat akan memiliki kedekatan dan keterikatan dengan nilai-nilai kebaikan karena terkondisi oleh masjid.

⁹⁴ Surah Al-An'am (6) ayat 1 dan lain-lain banyak sekali yang mengatur tentang ini

⁹⁵ Surah Al-Mu'min (40) ayat 62

⁹⁶ Surah An-Nahl (16) ayat 4 dan surah Al-Furqan (25) ayat 54

⁹⁷Inu Kencana Syafi'ie, *Ilmu Pemerintahan Dan Al-Quran*, Jakarta: PT Bumi Aksara, 2004, hal. 129.

Apabila kita melihat aktivitas Rasulullah sesaat beliau dan sahabat Muhajirin diterima sahabat Anshar di Madinah, yang beliau lakukan adalah membangun masjid sebagai sebuah markas pergerakan dakwah islam waktu itu, masjid mempunyai pengaruh yang besar dalam mengikat persaudaraan dan menguatkan ikatan diantara mereka.⁹⁸

b. Lokasi Komplek Pendidikan dan Sarana Kesehatan Umum yang Dekat dengan Masjid

Setelah masjid terbangun ditengah kompleks perumahan, bangunan berikutnya yang harus diperhatikan adalah sarana pendidikan dan pelayanan kesehatan umum. Kedua sarana ini amat vital bagi kehidupan masyarakat. Dengan demikian yang dituntut adalah sebuah lembaga pendidikan islami mulai dari kurikulum yang tidak terjadi pengungkungan atasnya, sistem interaksi belajar mengajar yang islami, guru yang memberikan keteladanan dan kebaikan, serta akifitas tambahan yang menunjang terbentuknya pribadi anak didik yang beriman, berilmu, bertakwa dan mampu mengamalkan.⁹⁹

c. Ada Batas-Batas Kepemilikan yang Jelas

Betapa sering dalam kehidupan sehari-hari kita mendengar berita tentang sengketa mengenai tanah. Sejak dari masalah ketidakjelasan sertifikat hak milik tanah, masalah batas, sampai

⁹⁸MT. Dyayadi, *Op., Cit*, hal. 271- 272.

⁹⁹*Ibid.*, hal. 272-273.

sengketa-sengketa lain dengan beraneka ragam dan bentuk motifnya.

Perumahan yang islami sudah tentu harus terhindar dari permasalahan semacam itu, seluruh masalah yang berkenaan dengan kejelasan akad harus telah diselesaikan dengan sebaik-baiknya. Hal ini untuk menjaga kebaikan bersama, dan juga menjaga ketenangan serta keamanan setiap warga penghuni perumahan tersebut.¹⁰⁰

d. Keamanan, Keindahan, dan Kesehatan

Kompleks perumahan Islami hendaknya ditata sedemikian rupa sehingga tampak indah dipandang sekaligus aman. Penataan jalan-jalan atau gang-gang yang rapi, teratur, penanaman pohon-pohonan yang rindang dan sejuk, pengaturan pembuangan limbah air ataupun limbah padat yang mengutamakan aspek kesehatan perlu diusahakan seoptimal mungkin.

Penjagaan kebersihan senantiasa diperhatikan baik secara individu maupun secara kolektif dalam bentuk kerja bakti pembersihan fasilitas umum, kabel-kabel listrik ditata dengan mempertimbangkan aspek keindahan pandangan serta keamanan masyarakat. Penerangan jalan-jalan atau gang-gang umum dimalam hari juga harus tertata rapi.¹⁰¹

¹⁰⁰*Ibid.*, hal.277.

¹⁰¹*Ibid.*, hal. 277-278.

e. Tersedia Berbagai Fasilitas Umum

Banyak pihak membuat kompleks perumahan tanpa menyediakan berbagai fasilitas umum yang menunjang kenyamanan warganya. Taman mini untuk rekreasi, tanah untuk pemakaman, serta berbagai fasilitas lainnya yang diperlukan seperti telepon umum, sarana kesehatan, kompleks pertokoan, dan lain-lain.

Dalam kondisi rumah tangga islami yang tidak mampu memiliki rumah cukup luas karena keterbatasan kemampuan ekonomi, berbagai fasilitas umum tersebut akan sangat bermanfaat. akan lebih baik apabila lokasi tempat olah raga dipisahkan khusus untuk laki-laki dan wanita. Tempat olah raga yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas, seperti kolam renang, ruang senam, peralatan kebugaran, dan sebagainya hanya bernilai islami apabila ada pemisahan antara laki-laki dengan perempuan. Diupayakan tidak ada ikhtilat dalam suasana olah raga yang lebih membutuhkan kebebasan bergerak tersebut.

Kompleks pemakaman sering luput dari perhatian pihak dari yang membuat perumahan, mereka tidak mau rugi barang sejenkal tanah pun untuk makam padahal pada akhirnya seluruh warga juga akan mati, untuk itu diperlukan sebidang tanah yang dikelola secara profesional untuk dijadikan makam. Agar makam tersebut tidak memerlukan tanah yang terlalu luas, maka setiap warga tidak berhak memiliki kavling sendiri-sendiri semua dikelola oleh

petugas yang ditunjuk sehingga tanah makam bisa efektif tanpa ada pemborosan yang disebabkan oleh keinginan warga untuk mengabadikan setiap kavling makam keluarganya.¹⁰²

2. Perencanaan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam

Islam adalah agama *rahmatan lil al-amin* telah memberikan isyarat dan pesan-pesan yang berhubungan dengan pembangunan dan lingkungan hidup serta kehidupan terutama melalui ayat-ayat kauniah dalam Al-Qur'an, yang menurut Thanthawi Jauhari sebagaimana yang dikemukakan M. Quraish Shihab : “tidak kurang dari 750 ayat yang secara tegas menguraikan hal-hal (lingkungan hidup dan kehidupan)”¹⁰³ ayat-ayat tersebut tentunya dijadikan sebagai rujukan dasar atau sebagai prinsip karena merupakan petunjuk-petunjuk dasar atau prinsip-prinsip yang pertama dan utama dalam berbagai hal termasuk mengenai pembangunan dan lingkungan hidup sebagai suatu ekosistem. Bahkan melalui ayat-ayat tersebut juga merupakan jalan keluar yang lebih tepat atas peristiwa-peristiwa yang berhubungan dengan persoalan-persoalan yang dihadapi manusia ketika terjadi tragedi-tragedi akibat dari dampak pembangunan yang seperti masalah kerusakan alam sekalipun Allah mengingatkan kepada manusia untuk tidak merusaknya.¹⁰⁴

Pembangunan kota merupakan sarana dan prasarana mendasar yang menjadi tuntutan dalam proses pengembangan ekonomi, karena di

¹⁰²*Ibid.*, hal. 278-279.

¹⁰³M. Quraish, Shihab, *Membunikan Al-Qur'an*, Bandung : Mizan, 1997, hal. 131.

¹⁰⁴Daud Effendy, *Manusia, Lingkungan Dan Pembangunan Prospektus Islam*, Jakarta : Lembaga Penelitian UIN Syarif Hidayatullah, hal. 70-71.

dalamnya dilakukan banyak kegiatan ekonomi, dan di atasnya didirikan berbagai fasilitas dan pelayanan umum.

Sesungguhnya hal ini mendapat perhatian yang besar dari Khalifah Umar bin Al-Khatab, di antara contoh yang paling menonjol adalah pembangunan kawasan perumahan bagi kaum muslimin di daerah-daerah yang ditaklukan. Di antara kota terpenting yang dibangun pada masa Umar adalah Kufah, dan Basrah. Ketika membangun kota tersebut Umar memperhatikan beberapa hal, yakni :

a. Memilih tempat yang sesuai.

Pemilihan tempat pembangunan kota mendapat perhatian yang besar dari Umar, beliau berupaya keras untuk memilih tempat yang sesuai bagi para penghuninya, seperti sesuai tabiat mereka dan tidak berdampak buruk kepada kesehatan mereka. Umar menetapkan beberapa kriteria tempat yang sesuai adalah dekat dengan fasilitas umum.

Ketika Irak telah dikuasai umat muslim, maka perlu adanya pemukiman untuk orang-orang Arab, untuk itulah Umar lalu menulis surat kepada Sa'ad seorang panglima perang Irak. Maksud Umar dengan menulis surat itu adalah:

- 1) Daerah yang dipilih untuk pemukiman harus kering seperti pedalaman, tetapi ada sumber air yang bagus.
- 2) Tidak terhalang oleh lautan atau jembatan untuk pengiriman bala bantuan kepada pasukan yang tinggal di daerah itu jika sewaktu-waktu diperlukan.

Kewaspadaan Umar bin Al-Khattab ini menganggap laut itu seperti kapal yang berbahaya, dan untuk itu ia berpendapat antara dia dengan angkatan bersenjata jangan sampai dipisahkan oleh apa pun yang akan membahayakan pengiriman bala bantuan kepada mereka.¹⁰⁵

b. Membangun Fasilitas Umum yang Lain

1) Jalan.

Jalan merupakan sarana yang urgent karena memudahkan mobilisasi dan penyebrangan barang, kendaraan, dan orang serta unsur-unsur produksi dan sebagai sarana yang menghubungkan antara pasar dan menjadi tempat peredaran hasil produksi.

Umar sangat memperhatikan urgensi jalan, baik jalan darat maupun jalan sungai, di mana Umar menunjuk orang yang bertanggung jawab dalam urusan ini. Sebagaimana Umar juga mensyaratkan kepada *Ahli Dzimah* agar ikut andil dalam perbaikan jalan dan pembangunan jembatan. Beberapa referensi tentang perhatian Umar dalam mempermudah transportasi laut antara Hijaz dan Mesir. Di antara ucapannya dalam hal tersebut, “sungguh jika masih hidup, niscaya aku akan membawakan kepada penduduk madinah makanan dari mesir hingga aku meletakkannya di Al-jar”.¹⁰⁶

¹⁰⁵*Ibid.*, hal. 88.

¹⁰⁶ Al-jar, sebuah pelabuhan, dan orang yang dipercaya oleh Umar adalah Sa'd Al-Jari sebagai penanggung jawab pelabuhan tersebut, dan dibuat gudang yang disebut Dar Ar-Rizqi untuk menyimpan makanan dan hal-hal lain yang datang dari mesir.

Untuk melaksanakan keinginan ini Umar memerintahkan kepada gubernur di Mesir, Amr bin Al-Ash untuk menggali terusan yang menghubungkan Laut Merah dan Sungai Nil, yang pelaksanaannya selesai dalam satu tahun, sehingga kapal dapat berlabuh Al-Jar, dan Umar malakukan kunjungan kepelabuhan tersebut.

Bahkan Umar memerintahkan membangun gudang di sana yang disebut Dar Ar-Rizqi untuk meyimpan makanan dan hal-hal lain yang datang dari mesir, dan menunjuk Sa'ad Al-Jari sebagai penanggung jawab pelabuhan Al-Jar yang terdapat disana.

2) Fasilitas Umum.

Dalam buku fiqih ekonomi Umar bin Al-Khattab yang ditulis Dr. Jaribah bin Ahmad Al-Harits dijelaskan bahwa fasilitas umum yang dibangun pada zaman Umar adalah:

- a) Rumah tamu atau (*dar adh-dhiyafah*) untuk para tamu dari berbagai daerah yang datang ke madinah, bahkan Umar memerintahkan gubernurnya untuk membangun rumah seperti itu di kota mereka masing-masing.
- b) Gudang logistik (*dar ar-rizqi*) yang dibangun diberbagai daerah yang di dalamnya disimpan bahan-bahan makanan dan dibagikan kepada kaum muslimin.

- c) Pembangunan bendungan untuk mencegah bahaya banjir terhadap kemaslahatan umum seperti ini merupakan sumbangan terpenting terhadap modal sosial.
- d) Di antara pelayanan penting yang dilakukan Umar adalah memberikan penerangan (lampu) terhadap Masjidil Haram dan Masjid Nabawi. Dan lampu-lampu tersebut merupakan sarana penerangan terbaik dari apa yang dicapai manusia pada masa itu.
- e) Di antara fasilitas umum yang didirikan Umar adalah beranda yang dibangun di sisi Masjid Nabawi, yang disebut Al-Buthaiha.¹⁰⁷

3. Pengendalian Pemanfaatan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam

Dalam proses penciptaan manusia Allah telah memberikan kelengkapan hidup berupa akal pikiran, hati dan perasaan serta kelengkapan fisik biologis dimaksudkan dapat menjalankan fungsi dan tugasnya sebagai khalifah di muka bumi. Fungsi dan tugas yang harus dijalankan manusia antara lain berupa menjalankan tugas pembangunan, memelihara dan mengelola lingkungan hidup dan menjaga keseimbangan lingkungan hidup hal ini akan diuraikan sebagai berikut.¹⁰⁸

a. Manusia Dan Tugas Pembangunan.

Dalam Al-Quran maupun Al-Hadits telah banyak disebut mengenai manusia menyangkut proses terjadinya, statusnya, hak

¹⁰⁷ *Ibid.*, hal. 96-97.

¹⁰⁸ Daud Effendy, *Op. Cit*, hal. 106-107.

dan kewajibannya, serta sifat dan kecenderungan-kecenderungannya. Di dalam Al-Quran dikatakan bahwa Allah menciptakan manusia dengan kesempurnaannya sehingga diberikan kemampuan yang lebih dibanding dengan makhluk lainnya, bahkan dengan malaikat sekalipun. Kesempurnaan manusia itu ditandai dari posisinya di hadapan Allah, yaitu pada satu sisi manusia adalah kecil dan sangat lemah karena ia sebagai hamba atau abdi, tetapi dalam posisi lain dalam hubungannya dengan sesama ciptaan Allah manusia mempunyai kedudukan yang tinggi dan mulia yakni sebagai Khalifah-Nya.

Untuk menunjukkan bahwa manusia adalah hanya sebagai hamba atau abdiNya yang lemah tak berdaya serta diciptakannya manusia dan jin adalah hanya untuk menyembah kepada Allah. Maka manusia diberi peran besar sebagai khalifah di muka bumi.

Sehubungan dengan ditunjuknya manusia sebagai khalifah Allah, dengan argumentasi sebagaimana oleh M. Quraish Shihab: “bahwa makhluk ini, memiliki keistimewaan dibandingkan dengan para pemrotos yaitu kemampuan mengetahui fungsi benda-benda alam.”¹⁰⁹ Masih dalam hal keunggulan manusia dari pada makhluk lain, Murtadha Muthahhari juga mengatakan sebagai berikut: “manusia berbeda dengan makhluk hidup lainnya. Bedanya adalah manusia lebih tahu, lebih mengerti, dan lebih tinggi keinginannya. Kekhasan ini yang dimiliki manusia membedakan manusia dan

¹⁰⁹Quraish Shihab, *Op. Cit.*, hal. 5.

binatang, dan membuat manusia lebih unggul dari pada binatang lainnya.¹¹⁰

Karena keunggulan itu, Allah memberi peran kepada manusia sebagai wakil-Nya di mana ia diberi tanggung jawab untuk atas nama Allah menegakkan hukum-hukumNya di muka bumi sebagai imbalannya seluruh alam dan isinya diserahkan pengelolaaannya dan pemanfaatanya serta pemeliharaannya kepada manusia. Namun demikian pengelolaan alam yang dimaksudkan bukanlah dalam arti sebagai penakluk (*superiority*) atas yang ditaklukan (*inferiority*). Dalam persoalan demikian M. Quraish Shihab mengemukakan bahwa: “hubungan manusia dengan alam atau hubungan manusia dengan sesamanya bukan merupakan hubungan antara penakluk dan yang ditaklukan atau antara tuan dengan hamba, tetapi hubungan kebersamaan dalam ketundukan kepada Allah SWT. Karena, kemampuan manusia dalam mengelola bukanlah akibat kekuatan yang dimilikinya, tetapi akibat anugrah Allah SWT.”¹¹¹ Manusia itu pada dasarnya lemah dan yang memiliki kekuatan bukanlah siapa-siapa, melainkan hanya Allah sehingga disebutkan dalam Al-Quran “*La Haula Wa La Quawwata Illa Bi Allah*” tiada daya dan kekuatan kecuali atas izin Allah.

Manusia mengembangkan tugas membangun dunia ini dan memeliharanya sesuai dengan hukum-hukumnya yang berlaku dalam keseluruhannya secara utuh (tidak hanya dalam bagiannya

¹¹⁰Murthadlo Muthahhari, *Manusia dan Alam Semesta*, terj. Ilyas Hasan, Jakarta: PT Lentera Basritama, 2002, hal. 1.

¹¹¹Quraish Shihab, *Op. Cit.*, hal. 295.

secara parsial semata) demi usaha mencapai kualitas hidup yang lebih tinggi tersebut. Di sini letak relevansi keimanan untuk wawasan lingkungan, environmentalism.¹¹²Oleh sebab itu menurut M. Qurasih Shihab: “Al-Quran tidak memandang manusia sebagai makhluk yang tercipta secara kebetulan, atau terciptanya dari kumpulan atom, tetapi diciptakan setelah sebelumnya direncanakan untuk mengemban satu tugas menjadikan seorang khalifah di bumi.”¹¹³

Menurut Yusuf Al Qaradhawi tentang peranan manusia tadi dikategorikan sebagai tujuan-tujuan yang sangat mulia di tengah-tengah kehidupan manusia, hal itu merupakan hikmah Allah kepada para mukallafin yang akhirnya dibagi menjadi tiga tujuan yaitu:

- 1) Untuk mengabdikan pada Allah (surat Al-Dzariat: 56). Ibadah ini meliputi segala sesuatu yang disenangi Allah dan diridhoinya, baik berupa perkataan dan perbuatan. Maka dalam konteks ini, sebenarnya bentuk ibadah itu mencakup semua aspek kehidupan.
- 2) Sebagai wakil (Khalifah Allah) di atas bumi (Al-Baqarah: 30). Supaya praktik kekhilafahan ini terwujud, mereka dituntut untuk menegakkan kebenaran dan keadilan, serta meyiarkan kebaikan dan kemaslahatan (surat Shad: 26).
- 3) Membangun peradaban di muka bumi (surat Hud: 61). mengandung arti pesan pada manusia untuk membangun kehidupan.¹¹⁴

Kemampuan manusia melaksanakan tugas kekhilafahan untuk membangun kehidupan di muka bumi ini, merupakan pengejawantahan atau refleksi dari keberimanan seseorang sebagai

¹¹²Nurcholis Madjid, *Islam Doktrin dan Peradaban*, Jakarta: Yayasan Wakaf Paramadina, 1992, hal. 479.

¹¹³ Quraish Shihab, *Op. Cit.*, hal. 70.

¹¹⁴Yusuf Al-Qaradhawi, *Islam Agama Ramah Lingkungan*, terj. Abdullah Hakam Shah, Dkk, Jakarta : Pustaka Al-kautsar, 2002, hal. 24-25

hamba Allah. Dari sinilah tergambar dengan jelas tentang berlangsungnya hubungan dua dimensional yakni secara vertikal dan horizontal yang dijalankan oleh manusia. Hubungan vertikal yang dimaksud adalah kemampuan manusia dalam menjalankan perintah Allah, dan hubungan horizontal adalah kemampuan manusia melakukan hubungan dengan alam lingkungan termasuk sesama manusia.¹¹⁵

Di dalam proses membangun ini, manusia tidak dapat berjalan sendiri atau melepas keterkaitannya dengan alam di luar dirinya baik yang bersifat biotic maupun abiotic atau benda hidup atau benda tak hidup. Faktor-faktor alam ini sebagai sesama makhluk ciptaannya ikut andil di dalam menentukan keberhasilan pembangunan dimana manusia sebagai yang ditugasi untuk mengelolanya. disinilah perlu terjadi interaksi positif antara manusia dengan manusia, antara manusia dengan alam dan antara manusia dengan Allah SWT. Bila kondisi demikian ini terwujud, maka tidak mustahil semua akan saling membantu serta bekerja sama dan tentunya Tuhan meridhainya. Perwujudan hubungan interaktif yang meliputi semua unsur kehidupan dalam melakukan pembangunan yang berlangsung secara utuh itulah, kemudian disebut pembangunan yang holistik.

b. Manusia Sebagai Pemelihara dan Pengelola Lingkungan.

¹¹⁵Daud Effendy, *Op. Cit.*, hal. 11.

Suatu pandangan yang menyatakan bahwa : “segala wujud di dunia ini harmonis, dan evolusinya menuju ke pusat yang sama. Segala yang diciptakan tidak ada sia-sia, dan bukan tanpa tujuan. Dunia ini di kelola dengan serangkaian sistem yang pasti dikenal sebagai hukum (sunnah Allah). Di antara makhluk yang ada, manusia memiliki martabat yang khusus, dan misi khusus.”¹¹⁶

Dengan menyimak pernyataan tersebut diperoleh suatu pemahaman: pertama, kehidupan ini adalah suatu yang harmonis, artinya antara sesama makhluk terjadi hubungan yang berpadan dan berkeseluruhan. Kedua, keseluruhan proses kehidupan semuanya bergerak menuju dan bertemu ke pusat yang sama yaitu liqo illah (menuju Allah). Ketiga, kehidupan dan alam semesta ini sengaja diciptakan Allah dengan kesemuanya memiliki nilai guna dan manfaat serta bertujuan (teologis). Keempat, alam semesta ini merupakan suatu sistem bergerak sesuai dengan hukum-hukum Allah (sunnahtullah). Kelima, mengenai manusia sebagai makhluk yang paling bermanfaat (mewah). Pada dirinya diberikan tanggung jawab yakni berupa tugas dan misi khusus. Dari kelima hal yang disebutkan tadi, tergambar bahwa dengan mengingat fungsi manusia sebagai khalifah di muka bumi maka disitulah manusia memiliki peran sentral di dalam memelihara dan mengelola alam. Di dalam memelihara dan mengelola alam beserta seluruh isinya, manusia tidak dapat berbuat sekehendaknya sendiri, melainkan harus

¹¹⁶ Murthadlo Muthahhari, *Op. Cit.*, hal. 57.

bersandar pada pesan-pesan ilahi, atau di dalam bertindak memelihara dan mengelola lingkungan alam itu adalah atas nama Allah SWT.

Fungsi kekhalifahan yang harus diperankan manusia terhadap lingkungan alam semestinya harus dipahami sebagai hubungan kebersamaan dalam ketundukan kepada Allah SWT. Petunjuk-petunjuk Allah itu dengan sengaja diberikan kepada manusia karena pada diri manusia terdapat sifat-sifat dan kecenderungan ganda yakni manusia memiliki sifat baik dan buruk atau shaleh dan dzalim ataupun terpuji dan tercela. Perbuatan shaleh memperoleh pahala atau kenikmatan, dan perbuatan buruk berakibat pada penderitaan. Itulah sebabnya hubungan antara manusia dengan alam lingkungan adakalanya manusia sebagai perusak dan pada saat yang lain manusia sebagai pemelihara dan pengelola alam (pemakmur bumi). Walaupun mengelola dan membangun kehidupan di bumi tidak mungkin dihindari terjadinya dampak-dampak negatif yang merupakan suatu konsekuensi logis dalam pembangunan. Akan tetapi dengan keistimewaan dan keunggulan yang dimiliki manusia yaitu berupa ilmu pengetahuan dan ketrampilan, diharapkan dapat mengurangi atau meminimalisir berbagai dampak negatif akibat pembangunan tersebut.¹¹⁷

¹¹⁷Daud Effendy, *Op. Cit.*, hal. 11.

BAB III

**REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG
PUBLIK BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN**

A. Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik

1. Penataan Ruang Di Indonesia

Pembangunan nasional adalah rangkaian upaya pembangunan yang berkesinambungan yang meliputi seluruh aspek kehidupan masyarakat, bangsa dan negara, untuk melaksanakan tugas mewujudkan tujuan nasional sebagaimana dirumuskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Rangkaian upaya pembangunan tersebut memuat kegiatan pembangunan yang berlangsung tanpa henti, dengan menaikkan tingkat kesejahteraan masyarakat dari generasi ke generasi.

Pembangunan di daerah pada masa reformasi mengalami pergeseran pada kewenangannya. Adapun berdasarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 14 ayat (2), urusan wajib yang menjadi kewenangan pemerintahan daerah untuk kabupaten/kota merupakan urusan yang berskala kabupaten/kota adalah kewenangan dalam perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang. Pemerintah daerah memiliki kewenangan sendiri dalam urusan otonomi daerah khususnya yaitu dalam perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang. Pemerintah daerah dapat melakukan kewenangan dalam pembuatan kebijakan tersebut.

Kebijakan publik adalah pemanfaatan yang strategis terhadap sumber-sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah publik atau pemerintah. Secara normatif kebijakan tata ruang wilayah tercantum dalam Undang-undang No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang.¹¹⁸

Seringkali kebijakan yang telah dibuat pemerintah mengalami beberapa hambatan atau kurang berhasil pada tahap implementasi kebijakan itu sendiri. Namun dalam implementasi kebijakan tersebut harapan dari pemerintah dan juga lapisan masyarakat sebenarnya adalah dapat terwujudnya pembangunan yang berkelanjutan dari berbagai kebijakan yang telah dilakukan. Seiring dengan konsep pembangunan berkelanjutan yang telah dilaksanakan pemerintah, yang melalui sidang umum PBB tahun 1987 disepakati sebagai asas bersama seluruh negara di dunia sekaligus menjadi pedoman pemerintah Indonesia. Namun seiring berjalannya waktu pembangunan seringkali memiliki masalah yang kompleks dan berdampak pada lingkungan. Selanjutnya melalui KTT Bumi di Rio de Janeiro 1992 asas dan konsep tersebut dituangkan dalam program dunia disebut Agenda 21.

Ruang wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merupakan negara kepulauan berciri Nusantara, baik sebagai kesatuan wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi, maupun sebagai sumber daya, perlu ditingkatkan upaya pengelolaannya secara bijaksana, berdaya guna, dan berhasil guna dengan berpedoman pada kaidah penataan ruang sehingga kualitas ruang

¹¹⁸ Pasolong, Harbani, *Teori Administrasi Publik*, Bandung: Alfabeta, 2008, hal. 38.

wilayah nasional dapat terjaga keberlanjutannya demi terwujudnya kesejahteraan umum dan keadilan sosial sesuai dengan landasan konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Menurut ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang, menerangkan bahwa ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya. Lebih lanjut dalam ketentuan Pasal 1 undang-undang tersebut menjelaskan tentang Penataan ruang yaitu suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.

Penataan ruang sebagai suatu sistem perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan antara yang satu dan yang lain dan harus dilakukan sesuai dengan kaidah penataan ruang sehingga diharapkan:

- a. Dapat mewujudkan pemanfaatan ruang yang berhasil guna dan berdaya guna serta mampu mendukung pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan;
- b. Tidak terjadi pemborosan pemanfaatan ruang; dan
- c. Tidak menyebabkan terjadinya penurunan kualitas ruang

Berdasarkan undang-undang tersebut, perencanaan tata ruang di Indonesia memiliki tiga tingkatan rencana tata ruang yaitu nasional, provinsi dan kabupaten. Rencana tata ruang yang dibuat oleh tiga tingkatan pemerintah sudah semestinya sesuai dengan satu sama lain.

Ketentuan dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 menjelaskan bahwa penyelenggaraan penataan ruang di Indonesia berdasarkan asas :

- a. Keterpaduan;
- b. keserasian, keselarasan, dan keseimbangan;
- c. keberlanjutan;
- d. keberdayagunaan dan keberhasilgunaan;
- e. keterbukaan;
- f. kebersamaan dan kemitraan;
- g. perlindungan kepentingan umum;
- h. kepastian hukum dan keadilan; dan
- i. akuntabilitas

Keterpaduan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengintegrasikan berbagai kepentingan yang bersifat lintas sektor, lintas wilayah, dan lintas pemangku kepentingan antara lain, adalah pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat.

Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mewujudkan keserasian antara struktur ruang dan pola ruang, keselarasan antara kehidupan manusia

dengan lingkungannya, keseimbangan pertumbuhan dan perkembangan antar daerah serta antara kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan.

Keberlanjutan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan menjamin kelestarian dan kelangsungan daya dukung dan daya tampung lingkungan dengan memperhatikan kepentingan generasi mendatang.

Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengoptimalkan manfaat ruang dan sumber daya yang terkandung di dalamnya serta menjamin terwujudnya tata ruang yang berkualitas.

Keterbukaan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan memberikan akses yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mendapatkan informasi yang berkaitan dengan penataan ruang.

Kebersamaan dan kemitraan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan. Sedangkan yang dimaksud perlindungan kepentingan umum adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengutamakan kepentingan masyarakat.

Kepastian hukum dan keadilan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan berlandaskan hukum/ketentuan peraturan perundang-undangan dan bahwa penataan ruang dilaksanakan dengan mempertimbangkan rasa keadilan masyarakat serta melindungi hak dan kewajiban semua pihak secara adil dengan jaminan kepastian hukum. Sedangkan yang dimaksud akuntabilitas adalah bahwa penyelenggaraan

penataan ruang dapat dipertanggungjawabkan, baik prosesnya, pembiayaannya, maupun hasilnya.

Seperti halnya perencanaan kota, penataan ruang juga menyangkut nasib lahan setelah semua kepentingan terhadap lahan tersebut dipertimbangkan. Perbedaan utama antara perencanaan kota dan perencanaan tata ruang, menurut Thijsse, terletak pada pertimbangan kepentingan (para tuan tanah dan penyewa), sedangkan pertimbangan di luar wilayah kota lebih terhadap lingkup pengaruh dan demarkasi kerja antara berbagai departemen.

Thijsse juga menyatakan bahwa, para anggota (negara) dari pemerintah federal di masa depan yang harus bertanggung jawab atas rencana penataan ruang (*bottom up*). Namun, ia juga menyatakan, karena kekurangan perencanaan maka penataan ruang bagi berbagai wilayah nusantara untuk sementara waktu harus dilakukan secara sentral (*top down*). Pada rapat yang kedua tanggal 15 Januari 1949, komite ini membahas dan menegaskan kebutuhan perencanaan perdesaan serta memasukkan masalah ekonomi, keuangan dan sosial ke dalam bidang perencanaan. Komite juga memastikan bahwa pekerjaan dan aktivitas biro perencanaan Kantor Penggunaan Tanah (*Dienst Landinrichting*) di Bogor tidak mengganggu pekerjaan organisasi pusat untuk penataan ruang.¹¹⁹

Hukum tata ruang merupakan bagian dari hukum administrasi, yang mengatur kebijakan penataan ruang mulai dari perencanaan ruang,

¹¹⁹Pauline K.M. van Roosmalen, *Sejarah Penataan Ruang di Indonesia*, Cet. 1, Jakarta: Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2004, hal. 15.

pemanfaatan ruang, hingga pada pengendalian pemanfaatan ruang yang terdiri dari sudut sosial, ekonomi, dan budaya menciptakan syarat-syarat yang paling menguntungkan bagi pengembangan hidup masyarakat pada wilayah tersebut.¹²⁰ Penataan ruang tersebut adalah suatu sistem proses perencanaan, pemanfaatan ruang, serta pengendalian pemanfaatan ruang. Berdasarkan konsep itu, maka penataan ruang sangat di perlukan di Indonesia karena untuk menjaga keseimbangan antara ruang yang meliputi darat, laut serta udara dengan kebutuhan akan ruang yang akan terus meningkat di masa yang akan datang.

Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyebutkan bahwa “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”. Pasal tersebut menegaskan bahwa negara memiliki peran penting dalam pengelolaan wilayah (bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya) yang tujuannya adalah untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Negara dalam hal ini hendaknya memaksimalkan seluruh potensi yang ada pada wilayahnya dengan tujuan untuk mencapai kemakmuran rakyat yang salah satunya dapat diupayakan dengan penataan ruang yang baik. Dalam rangka mewujudkan amanat Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 maka dibentuklah Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan

¹²⁰ Ahmad Jazuli, Penegakan Hukum Penataan Ruang Dalam Rangka Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan, *Jurnal Rechtvindings Media Pembinaan Hukum Nasional*, Vol. 6 No. 2, 2017, hal. 4.

Ruang disebutkan bahwa “Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya”. Dalam rangka memelihara keberlangsungan hidupnya, masyarakat tentu melaksanakan kegiatan sosial dan ekonomi dengan memanfaatkan ruang, dan atas kegiatannya tersebut masyarakat mengambil posisi yang vital terhadap pembangunan ekonomi suatu wilayah.

Pemerintah Republik Indonesia sudah merencanakan bahwa pembangunan nasional dilaksanakan secara terencana, komprehensif, terpadu, terarah, bertahap, dan berkelanjutan dengan mengembangkan tata ruang dalam suatu tata lingkungan yang dinamis serta tetap memelihara kelestarian lingkungan hidup. Akan tetapi dari pengaturan penataan ruang yang sudah sedemikian rupa diatur tersebut di Indonesia juga tidak dapat terlepas dari persoalan mengenai penataan ruang.

Perencanaan tata ruang wilayah merupakan salah satu isu pada perkembangan kota di masa sekarang. Perkembangan kota yang relatif cepat dengan pertumbuhan penduduk yang cukup pesat juga membuat perencanaan tata ruang menjadi hal yang penting maka setiap wilayah Provinsi, Kota/Kabupaten harus mempunyai aturan yang menjadi pedoman dalam penataan ruang.¹²¹ Umumnya sangat terkait erat dengan berkembangnya kawasan perkotaan yang pasti diiringi dengan peningkatan jumlah penduduk, aktivitas dan kebutuhan lahan, baik

¹²¹Darmawati, Choirul Saleh, Imam Hanafi, *Implementasi Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Dalam Perspektif Pembangunan Berkelanjutan*, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Universitas Tribhuwana Tungadewi, Malang, Vol. 4, No. 2, 2015

untuk pemukiman masyarakat ataupun kegiatan ekonomi. Karena adanya keterbatasan lahan di perkotaan, terjadi pengalihan fungsi lahan yang seharusnya sebagai daerah konservasi dan ruang terbuka hijau dijadikan daerah pemukiman penduduk. Hal ini mengakibatkan daerah resapan air semakin sempit sehingga terjadi peningkatan aliran permukaan dan erosi. Berbagai masalah perkotaan juga timbul akibat perencanaan tata ruang kota yang tidak jelas, serta adanya inkonsistensi pembuat kebijakan dalam melaksanakan perencanaan pembangunan.¹²² Beberapa hal tersebut kemudian menimbulkan berbagai problema dalam penataan ruang.

2. Pemanfaatan Ruang Di Indonesia

Para teoritis bidang perencanaan wilayah mengakui bahwa konsep abstrak ruang ini amat penting dalam mengarahkan pandangan tentang pengertian ruang. Konsep ini bersamasama dengan konsep yang digunakan oleh para ilmuwan fisik. Para ilmuwan fisik berpandangan bahwa ada dua konsepsional tentang ruang. Pertama, ruang dalam artian absolut. Pengertian ini bersumber dari asas-asas pengetahuan alam. Ruang dipandang seperti apa adanya menurut objek yang ada di dalamnya. Keberadaan ruang dapat diukur dengan sistem geometric.

Harvey berpendapat bahwa secara sosial, ruang mengandung pengertian sebagai objek yang ada di dalamnya, dalam arti bahwa suatu objek hanya dapat dikatakan eksis bila objek tersebut mengandung dan

¹²² <http://aguseka1991.blogspot.co.id/> 2012/12; Permasalah-tata-ruang-kota-di.html diakses pada tanggal 25 Juli 2022

mewakili, saling hubungan di dalam dirinya sendiri dan dengan objek lain di luarnya.

Selanjutnya, menurut D.A. Tisnaatmadjaja, ruang adalah wujud fisik wilayah dalam dimensi geografis dan geometris yang merupakan wadah bagi manusia dalam melaksanakan kegiatan kehidupannya dalam suatu kualitas hidup yang layak.¹²³ Ruang sebagai salah satu tempat untuk melangsungkan kehidupan manusia juga sumber daya alam merupakan salah satu karunia Tuhan kepada Bangsa Indonesia. Dengan demikian, ruang wilayah Indonesia merupakan suatu aset yang harus dapat dimanfaatkan oleh seluruh masyarakat dan bangsa Indonesia secara terkoordinasi, terpadu, dan seefektif mungkin dengan memperhatikan faktor-faktor lain seperti ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan, serta kelestarian lingkungan untuk mendorong terciptanya pembangunan nasional yang serasi dan seimbang.¹²⁴

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, menyebutkan bahwa “Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya.”

¹²³D.A Tisnaatmadjaja *Op. Cit.*, hal. 6.

¹²⁴ Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Tata Ruang (dalam Konsep Otonomi Daerah)*, Bandung: Nuansa, 2008, hal. 23.

Sebagaimana pengertian Ruang yang diuraikan di atas, maka ruang pada dasarnya terbagi atas beberapa kategori yang diantaranya adalah:

- a. Ruang Daratan adalah ruang yang terletak di atas dan di bawah permukaan daratan termasuk permukaan perairan darat dan sisi darat dari garis laut terendah.
- b. Ruang Laut adalah ruang yang terletak di atas dan di bawah permukaan laut dimulai dari sisi laut dari sisi garis laut terendah termasuk dasar laut dan bagian bumi di bawahnya, dimana Negara Indonesia memiliki hak yurisdiksinya.
- c. Ruang Udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan atau ruang laut sekitar wilayah negara dan melekat pada bumi, dimana negara Indonesia memiliki hak yurisdiksinya.¹²⁵

Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, menjelaskan pula bahwa yang dimaksud dengan Tata Ruang adalah “wujud struktural ruang dan pola ruang”. Adapun Rencana Tata Ruang merupakan “hasil perencanaan tata ruang”. Perencanaan atau planning merupakan “suatu proses, dapat dipandang sebagai bagian dari setiap kegiatan yang lebih sekedar refleksi yang berdasarkan perasaan semata”. Meskipun demikian, perencanaan dipandang sebagai suatu komponen yang penting dalam setiap keputusan sosial, setiap unit keluarga, kelompok,

¹²⁵*Ibid.*, hal. 24.

masyarakat maupun pemerintah terlibat dalam perencanaan pada saat membuat keputusan dan kebijakan-kebijakan untuk mengubah sesuatu dalam dirinya atau lingkungannya.

Perencanaan tata ruang merupakan “metode-metode yang digunakan oleh sektor publik untuk mengatur penyebaran penduduk dan aktivitas dalam ruang yang skala dan kedalaman materinya bervariasi. Perencanaan tata ruang juga merupakan sebuah ilmu ilmiah, teknik administrasi, dan kebijakan, yang dikembangkan sebagai pendekatan lengkap dan antar-ilmu, yang diarahkan kepada kegiatan pembangunan dan organisasi fisik terhadap sebuah strategi utama”. Perencanaan Tata Ruang menurut Pasal 1 angka 13 Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang adalah “suatu proses untuk menentukan struktur ruang dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan Rencana Tata Ruang”. Penyusunan rencana tata ruang, meliputi proses penyusunan itu sendiri, pelibatan peran masyarakat melalui penjangkaran opini publik, forum diskusi, dan konsultasi publik yang meliputi atau mewakili kondisi wilayah yang di susun rencananya, dan pembahasan rancangan rencana tata ruang.

Penyusunan Rencana Tata Ruang tersebut dilakukan melalui tahapan:

- a. persiapan;
- b. pengumpulan data;
- c. pengolahan dan analisis data;
- d. perumusan konsepsi; dan

e. penyusunan rancangan peraturan tentang Rencana Tata Ruang.

Adapun proses penetapannya menyesuaikan dengan prosedur penetapan peraturan perundang-undangan yang diatur dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan untuk Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, sedangkan untuk tingkat provinsi, kabupaten, dan kota diatur ketentuan tertentu dalam prosedur penetapannya.

Konsep perencanaan tata ruang mempunyai kaitan erat dengan konsep pengembangan wilayah kota di Indonesia. Menurut Taliziduhu Ndaraha, pengembangan wilayah adalah kombinasi antara pendayaguna potensi manusia untuk mengolah sumber daya alam yang terdapat dalam wilayahnya.¹²⁶

Perencanaan berdasarkan pendekatan wilayah dan kota yang diwujudkan dalam perencanaan tata ruang perlu dipandang sebagai proses terpadu dan menyeluruh mencakup perencanaan fisik-spasial, perencanaan komunitas, perencanaan sumber daya yang dilakukan berdasarkan kepentingan masyarakat yang juga disertai pertimbangan

¹²⁶Aditya Pula Nugraha, Evaluasi Pengembangan Wilayah dalam Meningkatkan Kawasan Agropolitan di Kabupaten Tabalong (Studi Wilayah Pembangunan Utara), *Jurnal Ilmu Politik dan Pemerintahan Lokal*, Volume 1 Edisi 2, Juli-Desember 2012, hal. 95.

sumber daya yang tersedia dan yang paling utama adalah rencana tata ruang yang akan disusun merupakan rencana yang dapat diwujudkan.¹²⁷

Dalam praktik penyusunan rencana tata ruang di Indonesia, dokumen-dokumen rencana tata ruang sifatnya berhierarki yakni Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP), Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota (RTRWK), Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), serta Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan.¹²⁸

Namun demikian Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan tidak ditetapkan dalam satu dokumen perundang-undangan, sebagaimana halnya rencana tata ruang lainnya. Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) ditetapkan dengan Peraturan Presiden, dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota (RTRWK) ditetapkan dengan Peraturan Daerah, serta dokumen Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kabupaten/Kota ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah. Penetapan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kabupaten/Kota dengan Peraturan Kepala Daerah merupakan terobosan perubahan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Dokumen Rencana Tata Ruang disusun haruslah melibatkan peran masyarakat sebagai upaya untuk mengakomodasi kebutuhan

¹²⁷Adinda Aulia Nur, dkk., *Penerapan Teori Perencanaan pada Program KOTAKU, dihimpun dalam Buku Aplikasi Teori Perencanaan: Dari Konsep Ke Realita*. CV Buana Grafika, Yogyakarta, 2019, hal. 39.

¹²⁸Santun, R.P. Sitorus, *Penataan Ruang*, Bogor; IPB Press, 2020, hal. 55.

Masyarakat dalam Penyelenggaraan Penataan Ruang, serta tahap penetapan Rencana Tata Ruang suatu wilayah.¹²⁹

Rencana Tata Ruang Wilayah merupakan “rencana letak dari berbagai macam penggunaan dan pemanfaatan tanah yang direncanakan dalam rangka memenuhi berbagai ragam keinginan dan kebutuhan dalam

Ruang publik ditafsirkan sebagai tempat yang memungkinkan setiap warga tanpa diskriminasi dapat berinteraksi dan bertemu dengan kesederajatan dan lebih penting memiliki akses untuk menggunakannya.

Adapun yang dimaksud dengan ruang publik dalam tata guna lahan atau pemanfaatan ruang wilayah adalah ruang terbuka (*open space*) yang dapat diakses atau dimanfaatkan oleh warga secara cuma-cuma sebagai bentuk pelayanan publik dari pemerintah setempat yang bersangkutan demi keberlangsungan beberapa aktifitas sosial (rekreasi, kebersihan, keindahan, keamanan dan kesehatan) seluruh warganya. Sedangkan wujud dari ruang terbuka (*open space*) adalah berupa lahan tanpa atau dengan sedikit bangunan atau dengan jarak bangunan yang saling berjauhan, ruang terbuka ini dapat berupa pertamanan, tempat olah raga, tempat bermain anak-anak, pekuburan dan daerah hijau pada umumnya. Oleh karena itu data dan informasi bidang pertanahan merupakan salah satu data yang wajib dipenuhi dalam proses penyusunan Rencana Tata Ruang pada level manapun baik nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota.

¹²⁹Slamet Muryono, *Manfaat Neraca Penatagunaan Tanah dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah*. Yogyakarta, STPN Press & Amongkarta, 2019, hal. 3.

Data dan informasi pertanahan yang dimaksud diolah dengan sistem informasi geografis. Sumber data lainnya yakni dari kegiatan Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL) yang diolah dan diintegrasikan dengan Sistem Informasi Geografis atau Geographic Information System (GIS).

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) juga merupakan instrumen yang sangat penting menyangkut semua rencana pemanfaatan ruang, baik sebagai sumberdaya maupun sebagai wadah kegiatan. RTRW inilah yang menentukan untuk dan bagaimana sumber daya dimanfaatkan agar semua kepentingan dapat terakomodasi. RTRW merupakan alat dalam upaya mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan sebagai tujuan inti dari semua kegiatan pembangunan.¹³⁰

Pemanfaatan ruang adalah “upaya untuk mewujudkan struktur ruang dan pola ruang sesuai dengan rencana tata ruang melalui penyusunan dan pelaksanaan program beserta pembiayaannya”. Hal ini diatur dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Dengan demikian pemanfaatan ruang yang di dalamnya termasuk struktur ruang, pola ruang dan kawasan strategis di tingkat pusat maupun di tingkat daerah harus sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah yang telah ditetapkan. Adapun kebijakan (rencana tata ruang) yang telah ditetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah tersebut menjadi mengikat semua pihak,

¹³⁰*Ibid*, hal. 56.

dan masing-masing pihak memiliki peran dalam proses pelaksanaan menuju keberhasilan yang diharapkan bersama.

Implementasi rencana tata ruang adalah implementasi dari rencana pengaturan atau pengelolaan pola ruang dan struktur ruang yakni upaya sistematis menterjemahkan rencana pola ruang dan struktur ruang dalam rencana program strategis spasial hingga realisasi investasi. Kenyataan di lapangan dalam pemanfaatan ruang di Indonesia masih banyak terdapat penyimpangan ataupun inkonsistensi. Beberapa hasil studi menunjukkan penyebab terjadinya karena beberapa hal yakni¹³¹ :

- a. Pengendalian ruang masih lemah;
- b. Kekurangtahuan masyarakat;
- c. Penggunaan lahan telah ada sebelum rencana tata ruang disusun.

Faktor ketiga ini sangat besar potensi datangnya dari penyusun rencana tata ruang. Apabila dalam proses menyusun rencana tata ruang tidak mengumpulkan data penggunaan lahan dengan baik dan akurat, atau tidak dipelibatkan masyarakat sebagai aspek penting penyusunan rencana tata ruang yang dalam hal ini adalah produk hukum baik di tingkat pusat maupun daerah.

B. Urgensi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Rancangan Pemerintah Daerah Dalam Penyediaan Lahan Parkir

Menurut Juergen Habermas sebagai orang yang pertama kali memperkenalkan konsep ruang publik, menyebutkan bahwa syarat ruang

¹³¹*Ibid*, hal. 196.

publik adalah adanya komunikasi yang memungkinkan warganya membentuk wacana dan kehendak bersama secara bersama-sama.¹³² Keberadaan ruang publik disinyalir menjadi medan magnet bagi masyarakat yang berkunjung untuk memanfaatkan peruntukannya, sesuai kebutuhan dari pengguna.

Secara umum, karakter ruang publik (*public space*) dapat dimaknai sebagai suatu ruang secara fisik (geografis) yang ketersediaan atau keberadaannya diperuntukkan bagi kepentingan umum atau publik. Berdasarkan pada definisi tersebut, dapat dipahami bahwa aspek utama yang menjelaskan perbedaan ruang publik dengan ruang fisik lainnya dalam pemahaman konsep geografi adalah pada fungsi ruang publik sebagai wadah bagi aktivitas atau kepentingan umum atau publik.

Tidak kalah penting dalam hal pemanfaatan ruang publik yaitu pengendalian atas pemanfaatan ruang publik tersebut. Pengendalian merupakan salah satu fungsi manajemen yang memegang peranan penting dalam pelaksanaan pencapaian tujuan organisasi, karena fungsi inilah yang mengendalikan usaha-usaha atau kegiatan dalam rangka mencapai tujuan organisasi agar tidak keluar dari perencanaan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Hasibuan mengemukakan tujuan dilaksanakannya pengendalian adalah:¹³³

¹³²Habermas, Juergen, *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*, Yogyakarta: Kreasi Wacana, 1989, hal. 59.

¹³³Hasibuan, Melayu, *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah*, Jakarta: Gunung Agung, 2006, hal. 242.

1. Supaya proses pelaksanaan dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari rencana.
2. Melakukan tindakan perbaikan, jika terjadi penyimpangan-penyimpangan.
3. Supaya tujuan yang dihasilkan sesuai rencananya.

Agar bisa mencapai tujuan dengan sebaik-baiknya, pengendalian harus dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip tertentu. Menurut Harold Kontz dan O'Donel prinsip pengendalian yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut:¹³⁴

1. Asas tercapainya tujuan
2. Asas efisiensi pengendalian
3. Asas tanggung jawab pengendalian
4. Asas pengendalian terhadap masa depan
5. Asas pengendalian langsung
6. Asas refleksi perencanaan
7. Asas penyesuaian dengan organisasi
8. Asas pengendalian individu
9. Asas standar
10. Asas pengawasan terhadap titik strategis
11. Asas kekecualian
12. Asas pengendalian fleksibel
13. Asas peninjauan Kembali
14. Asas tindakan.

¹³⁴Habermas, Juergen, *Op.Cit.*, hal. 244.

Pengendalian pemanfaatan ruang merupakan bagian kegiatan penataan ruang yang dipersiapkan sejak awal proses perencanaan tata ruang. Konsep pengendalian dimulai sebelum rencana tata ruang diimplementasikan dengan memasukkan indikator pencapaian hasil, sebagai dasar-dasar kriteria yang diperlukan, pada saat rencana dilaksanakan dan sesudah implementasi.

Menurut pendapat Rustiadi menyatakan bahwa pola dan struktur ruang terbentuk secara alamiah dan juga sebagai wujud dari hasil proses-proses alam maupun dari hasil proses sosial, akibat adanya pembelajaran (*learning process*) yang terus-menerus. Dengan demikian tata ruang dan upaya-upaya perubahannya sebenarnya sudah terwujud sebelum kita secara formal melakukan upaya-upaya mengubah tata ruang yang terstruktur yang kita sebut sebagai perencanaan tata ruang. Proses pembelajaran yang berkelanjutan adalah buah pengalaman manusia yang ada di dalam kehidupannya berada dalam siklus tanpa akhir berupa: pemanfaatan, monitoring/mengamati, evaluasi/pembelajaran, tindakan pengendalian perencanaan,, pemanfaatan dan seterusnya¹³⁵

Carr dalam mengidentifikasi adanya lima kebutuhan dasar yang dapat memenuhi kepuasan pengguna ruang publik¹³⁶ :

1. Kenyamanan merupakan syarat mutlak untuk keberhasilan sebuah ruang publik. Seberapa lamanya pengguna berada di ruang publik merupakan salah satu indikator dari kenyamanan. Kenyamanan juga

¹³⁵Rustiadi, Ernan. *Perencanaan dan Pembangunan Wilayah*, Jakarta: Crestpent Press dan YOI, 2009, hal. 391.

¹³⁶Carr, Stephen, *Op. Cit.*, hal. 19.

ditentukan oleh faktor lingkungan seperti angin, sinar matahari, dan lain-lain. Serta fasilitas-fasilitas lain seperti tempat duduk.

2. Relaksasi termasuk dalam kenyamanan secara psikolog, yang lebih berkaitan dengan tubuh dan pikiran. Dalam pengaturan wilayah, elemen-elemen seperti pepohonan, tanaman, dan air yang kontras dengan keadaan sekitar seperti kemacetan lalu lintas dapat membuat tubuh dan pikiran menjadi lebih santai.
3. Keterikatan pasif, keterikatan secara pasif dengan lingkungan dapat menimbulkan perasaan santai namun berbeda dengan pemenuhan kebutuhan yang dikaitkan dengan lokasi atau keadaan ruang publik tersebut. Unsur pengamatan, pemandangan, *public art*, pertunjukkan serta keterkaitan dengan alam merupakan unsur-unsur yang mempengaruhi keterikatan pasif
4. Keterkaitan aktif meliputi pengalaman langsung dengan tempat dan orang-orang yang berada di tempat tersebut. Dengan berada dalam waktu dan tempat yang sama dengan orang lain (yang belum dikenal) dapat memungkinkan terciptanya kesempatan untuk berinteraksi sosial. Sedangkan pengaturan elemen-elemen ruang publik seperti tempat duduk, telepon umum, air mancur, patung, hingga penjual kopi akan turut mempengaruhi interaksi sosial yang terjadi.
- (5) Penemuan, mempresentasikan keinginan untuk mendapatkan pemandangan dan pengalaman baru yang menyenangkan ketika mereka berada di suatu ruang publik. Penemuan tersebut dapat meliputi kegiatan-kegiatan seperti konser

pada waktu makan siang, pameran seni, teater jalanan, festival, parade, acara sosial, dan lain-lain.

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) rancangan pemerintah daerah dalam penyediaan lahan parkir meliputi:

1. Perencanaan

Pembangunan daerah pada dasarnya merupakan bagian integral dari pembangunan nasional yang harus dilaksanakan secara serasi dan diarahkan agar dapat berlangsung secara berdaya guna dan berhasil guna diseluruh tingkat administrasi daerah. Sebagai konsekuensi atas kebijaksanaan pembangunan Kabupaten Kediri khususnya ditekankan pada upaya peningkatan daya dan hasil guna pembangunan sesuai dengan potensi dan prioritas kabupaten/kota yang ada.

Salah satu upaya dalam peningkatan daya guna dan hasil guna pembangunan dilakukan melalui penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) yang merupakan kebijaksanaan perpaduan berbagai aspek dalam penyusunan rencana tata ruang wilayah dengan integrasi antara aspek perwujudan ruang dan pemanfaatan ruang, dimana antar elemen aspek keduanya yang tidak berjalan dengan baik, sehingga produk tata ruang itu kadang kala belum dapat memenuhi tuntutan pengembangan secara ideal.

2. Pelaksanaan

Urusan Penataan Ruang diselenggarakan oleh Bappeda Kabupaten Kediri untuk tataran kebijakan penataan ruang baik rencana

umum tata ruang maupun rencana rinci tata ruang atau rencana detail tata ruang, sedangkan untuk tataran pengendalian teknis implementatif pada tingkat lapangan dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum, Kantor Pelayanan dan Perizinan Terpadu (KPPT), Kantor Lingkungan Hidup, Kantor Penanaman Modal dan Bagian Pemerintahan Umum.

Pelaksanaan penataan ruang meliputi pemanfaatan ruang, pengendalian ruang dan penataan ruang kawasan perkotaan. Dalam rangka mewujudkan efisiensi pemanfaatan ruang sebagai tempat berlangsungnya kegiatan-kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya maka setiap kawasan perlu dikelola secara optimal melalui penataan ruang. Rencana tata ruang selain sebagai pedoman untuk menjaga konsistensi arah pembangunan dan keserasian perkembangan kawasan, juga dapat menciptakan keterkaitan antar kegiatan selaras, serasi, efisiensi dan terkendali dengan program-program pembangunan.

3. Pengawasan

Untuk menjamin tercapainya tujuan penyelenggaraan penataan ruang, dilakukan pengawasan terhadap kinerja pengaturan, pembinaan, dan pelaksanaan penataan ruang. Pengawasan terdiri atas tindakan pemantauan, tindakan evaluasi, dan tindakan pelaporan. Pengawasan dilaksanakan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya. Pengawasan Pemerintah dan pemerintah daerah dilakukan dengan melibatkan peran masyarakat. Peran masyarakat dapat dilakukan dengan menyampaikan laporan dan/atau pengaduan kepada Pemerintah dan pemerintah daerah.

Sistem pengawasan menyangkut dalam kebijaksanaan serta prosedur yang mendukung keikutsertaan masyarakat dalam melaksanakan pembangunan. Untuk mengamankan pengawasan pembangunan dan agar tujuan serta sasaran pembangunan tercapai secara efisien dan efektif sesuai dengan perundang-undangan, perlu dikembangkan dan didayagunakan terhadap sistem pengawasan pembangunan.

Dalam rangka pengawasan pembangunan, rencana pembangunan lima tahun dijabarkan lebih jauh ke dalam rencana operasional tahunan yang terdiri atas berbagai sektor, sub sektor, dan program pembangunan. Agar berbagai sasaran dan tujuan pembangunan tercapai secara efisien dan efektif, diperlukan peningkatan pendayagunaan dalam sistem pengawasan pembangunan secara menyeluruh dan terpadu. Dalam kaitan itu, pendayagunaan sistem pengawasan pembangunan ditekankan pada penyempurnaan kelembagaan, kualitas sumber daya manusia, dan peningkatan sarana dan prasarana penunjang pada aparatur pengawasan pembangunan.

Dalam sistem pengawasan pembangunan, kemampuan dalam menyusun kebijaksanaan dan rencana pengawasan operasional, kelancaran pengadaan barang dan jasa, pencairan dana, revisi dan pelaporan pengawasan, demikian juga disiplin serta pertanggungjawaban para pelaku pembangunan terus ditingkatkan agar dicapai efisiensi dan efektivitas dalam pengawasan pembangunan. Penyempurnaan sistem dan pengawasan pembangunan mencakup pengawasan internal yang meliputi

pengawasan fungsional dan pengawasan melekat serta pengawasan eksternal yang meliputi pengawasan oleh lembaga konstitusional maupun pengawasan masyarakat.

Secara umum karakter lahan parkir pada ruang publik merupakan suatu area yang diperuntukkan dan dimanfaatkan untuk fungsi perparkiran kendaraan bermotor. Dengan semakin berkembangnya intensitas kegiatan pemanfaatan ruang serta kepemilikan kendaraan bermotor, keberadaan lahan parkir yang memadai menjadi sangat penting dan vital pada lokasi-lokasi fasilitas pelayanan umum (ruang publik), seperti misalnya pasar, *mall* (pusat perbelanjaan), kawasan perkantoran, dan lain sebagainya. Apabila kebutuhan akan lahan parkir ini tidak terakomodasi secara baik maka bukan tidak mungkin akan menjadi penyebab timbulnya permasalahan wilayah, terutama dalam hal terjadinya konflik atau permasalahan pemanfaatan ruang.

Berkenaan dengan hal tersebut, sudah seyogyanya diperlukan adanya suatu upaya yang baik dalam menata lahan parkir, terutama pada kawasan dengan intensitas pemanfaatan ruang yang tinggi, misalnya pada kawasan perkotaan. Penataan lahan parkir yang dimaksudkan yaitu suatu upaya terintegrasi dalam perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang yang diperuntukkan sebagai lahan parkir tersebut. Dengan upaya penataan lahan parkir ini diharapkan akan dapat meminimalkan terjadinya konflik ataupun permasalahan pemanfaatan ruang yang berkenaan dengan keberadaan lahan parkir.

Dalam pandangan penulis, terdapat setidaknya 3 (tiga) pihak yang seharusnya memiliki peranan dalam mewujudkan sistem penyelenggaraan jasa parkir pada ruang publik, yaitu:

1. Pemerintah daerah
2. Penyelenggara jasa parkir pada lokasi ruang publik
3. Kontribusi masyarakat terhadap pengelolaan lahan parkir

Semakin berkembangnya intensitas kegiatan pemanfaatan ruang serta kepemilikan kendaraan bermotor, keberadaan lahan parkir yang memadai menjadi sangat penting dan vital pada lokasi-lokasi fasilitas pelayanan umum (ruang publik). Pada umumnya, kenaikan kepemilikan kendaraan akan menimbulkan peningkatan permintaan parkir. Di negara – negara maju, peningkatan permintaan parkir ini merupakan masalah utama karena pemecahan yang siap pakai belum ada.

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan lokasi parkir, antara lain :

1. Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman.
2. Jarak antara tempat parkir dengan tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir.
3. Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan sistem jalan di sekitarnya untuk memberikan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan.

Peraturan perundang-undangan saat ini khususnya pada UU No. 1 Tahun 2022 yang dalam pasal 88 menjelaskan bahwa jenis pelayanan yang merupakan objek Retribusi Jasa Umum, meliputi:

1. Pelayanan kesehatan;
2. pelayanan kebersihan;
3. pelayanan parkir di tepi jalan umum;
4. pelayanan pasar; dan
5. pengendalian lalu lintas.

Lebih lanjut dalam pasal 8 ayat (3) huruf c menjelaskan bahwa penyediaan tempat khusus parkir di luar badan jalan termasuk jenis pelayanan yang merupakan objek retribusi jasa usaha.

Berdasar regulasi tersebut, maka keberadaan ruang publik dapat juga dimanfaatkan sebagai lahan parkir sehingga permintaan kebutuhan keamanan dari pemilik kendaraan bermotor saat menikmati ruang publik dapat terwujud.

C. Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Belum Berbasis Nilai Keadilan

1. Pemetaan Undang-Undang Penataan Ruang Nasional Dalam Regulasi Daerah

Menurut Pasal 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Lalu lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan

suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi menjadi lebih efisien maka pada tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai. Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran ataupun tidak dipungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan, gedung perkantoran, ataupun gedung sekolah.

Pada dasarnya sistem transportasi terbagi atas 3 elemen utama yaitu kendaraan, prasarana lintasan dan terminal. Lalu-lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat

pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi kendaraan menjadi lebih efisien maka pada tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Lalu lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan di gunakan memerlukan parkir. Sarana parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi¹³⁷:

1. Jenis Parkir Berdasarkan Penempatan
 - a. Parkir di badan jalan umum (*on street parking*)

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis itu sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat

¹³⁷ Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

dengan tempat tujuan. Tempat tersebut dapat ditemui di kawasan permukiman berpendapatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung penambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kekurangan parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir

b. Parkir di luar jalan (*off the street*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir di jalan maka parkir kendaraan di luar jalan/*off street parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan yaitu pelataran parkir dan gedung parkir.

2. Jenis Parkir Berdasarkan Status

Parkir kendaraan juga dapat dibagi menurut status lahan parkirnya. Menurut statusnya, parkir dibagi menjadi lima, yaitu: parkir umum, parkir khusus, parkir darurat, gedung parkir, dan area parkir. Berikut merupakan penjelasan terkait jenis parkir berdasarkan statusnya.

a. Parkir Umum

Parkir umum adalah area parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai, dan pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

b. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan lahan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga dan/atau swasta.

c. Parkir Darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah, maupun swasta, yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

d. Gedung Parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang digunakan sebagai area parkir yang pengelolannya dikuasai pemerintah daerah, atau pihak ketiga, yang telah mendapatkan izin dari Pemerintah Daerah.

e. Area Parkir

Area parkir adalah suatu bangunan, atau lahan parkir lengkap dengan fasilitas sarana perparkiran yang diperlukan, dan pengelolannya dikuasai Pemerintah Daerah.

3. Jenis Parkir Berdasarkan Kendaraan

Berdasarkan jenis kendaraan yang menggunakan area parkir, maka parkir dapat dibagi menjadi tiga, yaitu:

- a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda)
- b. Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor)
- c. Parkir untuk kendaraan roda tiga, roda empat atau lebih dan bermesin (mobil, taksi, dan lain-lain)

Sistem transportasi memiliki beberapa elemen pembentuk, salah satunya adalah parkir. Parkir merupakan sebuah komponen penting dari sistem transportasi, dimana setiap kendaraan yang berhenti membutuhkan dan menggunakan lahan untuk parkir, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan barang. Dengan

demikian, fasilitas parkir perlu disediakan secara memadai dan dikelola dengan baik untuk menunjang pengembangan sistem transportasi, khususnya pada kawasan perkotaan dan pusat-pusat kegiatan. Sebab semakin besar volume lalu lintas yang beraktivitas baik yang meninggalkan atau menuju pusat kegiatan, maka semakin besar pula kebutuhan ruang parkir yang dibatasi dengan cara menyediakan ruang parkir sesuai kebutuhan.

Seperti pada kondisi perparkiran di Kota Medan, Masih banyak lahan parkir di Kota Medan yang belum dikelola oleh Dinas Perhubungan menjadikan pendapatan dari parkir tidak sepenuhnya masuk ke Dinas Perhubungan yang memiliki kewenangan dalam perparkiran. Dampaknya, target retribusi parkir yang terus diminta naik dengan asumsi luasnya lahan, seringkali belum tercapai. Seperti di wilayah pariwisata yang pengelolaan parkirnya dipegang berbagai pihak.

Perparkiran di Kota Medan perlu diperhatikan, karena saat ini perparkiran tidak hanya dipandang sebagai salah satu prasarana transportasi, namun juga sebagai salah satu potensi pemasukan bagi daerah Kota Medan. Bentuk penerapan yang dapat dilakukan sebagai penyelesaian masalah yaitu melakukan pemberlakuan retribusi parkir berlangganan di Kota Medan. Sesuai pada implementasi kebijakan parkir berlangganan pada beberapa daerah di Sumatra Utara, diperoleh beberapa keuntungan seperti berkurangnya atau turunnya biaya parkir harian untuk sekali parkir; mencegah terjadinya kebocoran pengelolaan retribusi secara efektif; meningkatkan Pendapatan Asli Daerah; mewujudkan pengelolaan parkir

secara melembaga; serta untuk profesi juru parkir menjadi pekerjaan yang terjamin dan terkoordinasi.

Perumusan kebijakan perparkiran merupakan salah satu dari tugas-tugas yang paling sulit yang harus dikerjakan oleh seorang perencana. Kesulitannya terletak pada pengoordinasian kebijakan kebijakan perparkiran dengan beberapa sasaran perencanaan lainnya. Pertimbangan berikut yang dapat diperhitungkan:

1. Menemukan suatu kompromi antara banyaknya ruang
2. Membuat persediaan untuk parkir kendaraan pengantar barang, parkir singkat dan lama
3. Mendesain pelataran parkir dan jalan masuk sedemikian rupa sehingga lalu lintas jalan tidak diperburuk oleh kendaraan yang masuk dan yang keluar
4. Memastikan bahwa kepentingan satuan-satuan bisnis di sepanjang jalan tersebut diperbaiki oleh susunan parkir yang bagus.

Pemanfaatan ruang publik untuk perparkiran di Kota Medan sifatnya lebih insidental. Insidental dimaksud adalah parkir yang memanfaatkan ruang publik semisal tanah kosong hanya ketika ada momen-momen tertentu yang melibatkan atau mendatangkan massa dalam jumlah besar. Pemanfaatan ruang terbuka di Kota Medan sebagai lokasi perparkiran juga hampir tidak dapat dilakukan. Hal ini disebabkan masih minimnya ruang publik yang mampu menampung parkir kendaraan. Dapat dilihat bahwa jarang ditemui tanah kosong yang ada di Kota Medan apalagi di inti kota, adapun ruang publik atau ruang terbuka banyak ditemukan di pinggir kota,

yang dapat dimanfaatkan ketika ada acara-acara seremonial di sekitar ruang publik tersebut. Hal lain yang menjadi faktor tidak mungkin ruang terbuka misalnya taman dijadikan sebagai lokasi parkir adalah hampir semua taman di Kota Medan dikelilingi pagar yang tidak membolehkan kendaraan untuk masuk.

Pemanfaatan ruang terbuka di Kota Medan untuk parkir kendaraan, juga perlu dievaluasi. Hal ini terkait dengan keamanan kendaraan yang parkir di ruang terbuka tersebut. Faktor keamanan menjadi sangat penting untuk diperhatikan, mengingat beberapa kasus kehilangan kaca spion, badan kendaraan yang baret-baret, merupakan sebagian kecil dari berbagai insiden yang ada di ruang parkir. Penjaga parkir dalam banyak kasus seperti ini banyak yang tidak bertanggung jawab, bahkan ketika kejadian berlangsung si tukang parkir melarikan diri, sehingga merugikan pemilik kendaraan.

Hal lain yang perlu diperhatikan adalah terkait dengan regulasi penggunaan ruang terbuka sebagai lahan parkir. Regulasi penggunaan ruang terbuka sebagai area perparkiran sampai hari ini belum ada, sehingga penggunaan ruang terbuka sebagai area parkir merupakan sesuatu yang ilegal. Berdasarkan hal tersebut, maka perlu adanya regulasi tambahan untuk memanfaatkan ruang terbuka sebagai area parkir. Regulasi ini menjadi penting selain sebagai sumber legalitas pemanfaatan ruang publik sebagai area parkir, juga sekaligus memastikan adanya aturan-aturan lain yang memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi pengelola area parkir sekaligus juga memberikan perlindungan kepada pemilik kendaraan terkait keamanan kendaraan yang parkir tersebut.

Berdasarkan narasi di atas, maka penggunaan area ruang publik yang tidak mengindahkan aturan yang ada, tidak memberikan fasilitas yang mampu menjangkau keamanan dan keamanan pemakai area parkir kendaraan, kemudian jumlah retribusi yang harus dibayar oleh pengguna jasa parkir, tentunya tidak memberikan rasa keadilan bagi pengguna jasa tersebut. Tanpa adanya aturan dipastikan pengelolaan parkir tersebut adalah ilegal, tanpa mematuhi aturan perparkiran yang ada juga menimbulkan rasa ketidakadilan bagi pengguna jasa. Hal yang paling penting adalah terkait dengan pemilik ruang terbuka tersebut, apakah diberikan bagian dari retribusi atau tidak. Artinya mesti ada perjanjian yang mengawali proses pemakaian ruang terbuka tersebut. Meskipun atas nama pemerintah, namun warga negara juga memiliki hak terhadap lahan yang dimilikinya. Adanya perjanjian yang jelas antara pemilik lahan dengan pemerintah kota, memberikan keadilan hukum bagi si pemilik lahan, terkait dengan kompensasi yang akan diberikan kepada pemilik lahan.

Berdasarkan teori sistem hukum, hal yang perlu diperhatikan adalah terkait dengan unsur substansi hukum yang meliputi aturan, norma dan perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem hukum. Aturan yang jelas terkait pemakaian ruang publik sebagai area parkir harus memiliki aturan yang jelas. Hal lain yang perlu diperhatikan adalah terkait dengan pengelola perparkiran apakah akan dikelola oleh pemerintah atau diberikan kepada pihak swasta. Kejelasan ini menjadi penting, mengingat Kota Medan terkenal dengan aksi premanisme yang tak pernah mampu diberantas oleh aparat keamanan. Bukan menjadi rahasia umum lagi, jika banyak parkir

ilegal yang dikelola oleh para preman berbaju organisasi kepemudaan (OKP). Adanya ruang terbuka yang berpotensi dijadikan sebagai area parkir dapat dimanfaatkan oleh oknum OKP tersebut untuk menyediakan lahan parkir dengan retribusi yang tidak sesuai dengan perda yang ada.

Budaya sebagian masyarakat Kota Medan yang lekat dengan aksi premanisme tersebut tentunya menjadi penghalang terbesar dan menjadi persoalan serius yang harus ditangani bersama oleh pemerintah kota dan pihak kepolisian. Perilaku premanisme yang ada di Kota Medan merupakan kenyataan yang tak dapat diingkari, dan perilaku itu ada di kantong-kantong parkir yang tak terjamah oleh pengelola parkir milik pemerintah. Bahkan seringkali terjadi bentrok antar OKP sebagian besar karena adanya perebutan lahan parkir.

Untuk mengatasi masalah tersebut, maka perlu adanya kebijakan untuk mempekerjakan para preman tersebut sebagai penjaga perparkiran dengan penghasilan yang layak sesuai dengan ketentuan yang ada. Kebijakan ini tentunya harus didasarkan pemikiran yang matang dengan mempertimbangkan dampak negatif dengan mempekerjakan preman sebagai pengelola atau penjaga parkir.

Berdasarkan teori otonomi daerah, dimana pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk mengelola beberapa aset yang dimilikinya sebagai sarana untuk mendapatkan pendapatan asli daerah termasuk di dalamnya pengelolaan perparkiran. Adanya kewenangan tersebut sesungguhnya memberikan kesempatan kepada daerah untuk memungut pajak, retribusi kepada masyarakat sebagai kompensasi penggunaan fasilitas

yang telah disediakan oleh negara. Kesempatan tersebut seharusnya dimanfaatkan oleh pemerintah daerah untuk meraup keuntungan dari sektor pajak umumnya dan parkir khususnya.

Pemungutan pajak kepada masyarakat seharusnya diiringi dengan fasilitas yang memadai yang akan diberikan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa. Hal yang patut dipertanyakan adalah apakah terhadap parkir yang ada di ruang terbuka, yang lazimnya bersifat insidental tersebut, retribusi yang dibayarkan sesuai dengan fasilitas yang ada? Apabila hanya bersifat insidental dan tidak memberikan fasilitas sesuai dengan regulasi perparkiran yang ada, tentunya tidak layak bagi pemerintah untuk memungut retribusi parkir tersebut.



BAB IV

KELEMAHAN-KELEMAHAN REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR PADA RUANG PUBLIK BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN

Berdasarkan berbagai penjelasan di atas dapatlah dilihat beberapa faktor yang mempengaruhi pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir. Adapun faktor-faktor yang dimaksud adalah:

A. Kelemahan Pada Substansi Hukum

Hukum merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kesadaran hukum masyarakat. Dalam ilmu hukum terdapat adigium bahwa setiap orang dianggap tahu hukum pada saat hukum dinyatakan berlaku, sehingga secara logika hukum tersebut dapat diterapkan setelah aturan tersebut dinyatakan berlaku. Hukum dibuat untuk dilaksanakan, hukum tidak lagi disebut hukum manakala tidak dilaksanakan dalam masyarakat.¹³⁸

Membahas mengenai bagaimana prinsip pemanfaatan ruang publik sebagai lahan parkir, maka tidak luput dari sisi substansi hukum yaitu bagaimana pembentukan muatan peraturan perundang-undangan, karena penyelenggaraan atau penyediaan jasa parkir menjadi kewenangan pemerintah daerah dalam hal pengaturannya.

Keberadaan tempat parkir menjadi bagian penting dari ruang publik yang saat ini banyak muncul di Kota. Terlebih saat kecintaan akan ruang terbuka menguat dan jumlah kunjungan ke taman-taman kota naik tajam. Namun, kekurangan tempat parkir menjadi nilai minus bagi warga yang ingin berkunjung

¹³⁸ Satjipto Rahardjo, *Pemanfaatan Ilmu-ilmu Sosial Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Bandung: Alumni, 1977, hal. 12

ke berbagai ruang publik. Sebagai contoh, sejumlah ruang publik baru kini bermunculan, di Jakarta misalnya. Sebut saja, taman kota, ruang publik terpadu ramah anak (RPTRA), dan trotoar yang lebar. Ruang-ruang terbuka itu menjadi wadah bagi warga untuk berekreasi dan berinteraksi.¹³⁹

RPTRA di Kalijodo, misalnya, dibangun dengan desain yang bisa digunakan untuk wisata, olahraga, aktivitas komunitas, hingga pertunjukan seni. Besarnya daya tarik ruang-ruang publik menuntut perencanaan komprehensif. Sayangnya, bahkan lahan parkir saja tidak didesain untuk menampung luapan kendaraan pengunjung. Hasil jajak pendapat Kompas akhir Maret lalu menunjukkan, mayoritas warga (70 persen responden) awalnya mengupayakan parkir kendaraan di lokasi parkir resmi dari pemerintah. Namun, keputusan itu berubah saat mereka sulit menemukan tempat parkir resmi. Separuh dari responden kemudian memilih mencari tempat parkir alternatif dan tak segan memarkir kendaraan di trotoar halaman toko, bahkan di rumah orang lain. Sementara sepertiga responden lain yang awalnya berniat memarkir kendaraan di lokasi parkir yang disediakan akhirnya mengurungkan niat mengunjungi taman karena sulit memarkir kendaraan.

Munculnya kebutuhan parkir ditangkap para juru parkir liar. Mereka mengutip pungutan kepada pengunjung yang parkir di ruang-ruang yang sebenarnya terlarang. Penertiban sudah berulang kali dilakukan, tetapi parkir liar terus kambuh. Salah satu contoh adalah penertiban parkir di sekitar Taman Suropati sejak Juni 2016. Kendaraan yang diparkir di sana kerap memenuhi

¹³⁹ <https://www.kompas.id/baca/metro/2017/05/07/ruang-publik-yang-minim-lahan-parkir>

sebagian badan jalan sehingga menimbulkan kemacetan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kemudian mengarahkan pengunjung taman untuk memarkir kendaraan di area Masjid Sunda Kelapa.

Hal serupa baru-baru ini juga terjadi di RPTRA Kalijodo. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 5 Tahun 2008 mewajibkan lahan parkir bagi pengunjung pada setiap fasilitas publik berupa taman sesuai kebutuhan. Timbulnya parkir liar di taman kota sebenarnya bisa dikurangi dengan jangkauan transportasi umum memadai. Meskipun terbatas, sudah ada upaya pemerintah menyediakan angkutan umum untuk mengakses sejumlah taman kota di Jakarta. Akses ke Taman Suropati, misalnya, sebenarnya bisa dengan bus transjakarta koridor 4 atau 6, lalu dilanjutkan dengan berjalan kaki. Begitu pula akses menuju RPTRA Kalijodo. Pemerintah menyediakan lima bus tingkat gratis dengan rute Kota Tua-Balai Kota dan delapan bus pengumpan rute Cengkareng-Muara Angke. Ketersediaan lahan parkir taman kota di Jakarta memang terbatas dan sulit ditambah lagi. Beralih menggunakan transportasi umum untuk menjangkau taman menjadi pilihan yang bijak. Dengan begitu, tidak ada lagi niatan ke ruang publik yang batal hanya karena kalah berebut tempat parkir.

Kewenangan dalam hal pembentukan muatan peraturan Penyelenggaran tentang parkir tertuang dalam Peraturan Daerah. Peraturan daerah tersebut menyesuaikan dengan peraturan Perundangan-Undangan yang terkait parkir. Mulai dari Undang-undang, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Daerah yang mengatur tentang parkir. Dalam Pasal 44 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa Penetapan lokasi dan

pembangunan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah daerah dengan memperhatikan

1. rencana umum tata ruang,
2. analisis dampak lalu lintas; dan
3. kemudahan bagi pengguna jasa

Kemudian dalam Pasal 100 ayat (3) dan (4) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa Fasilitas Parkir harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman, serta memperhatikan; rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas, kemudahan bagi pengguna jasa, dan kelestarian fungsi lingkungan hidup.

Berdasarkan pemaparan tentang peraturan Perundang-Undangan terkait tentang penyelenggaraan parkir diatas, dari hasil penelitian ditemukan ketidaksesuaian dengan peraturan penyelenggaraan parkir. Hal tersebut penulis jumpai di beberapa kota di Indonesia yang dalam hal penyelenggaraan parkirnya kurang mengindahkan ketentuan-ketentuan yang termuat dalam peraturan perundang-undangan diatasnya.

B. Kelemahan Pada Struktur Hukum

Pengaturan pengelolaan tempat parkir pada dasarnya memiliki beberapa tujuan yaitu:

1. mengatur kendaraan yang sedang parkir dengan mempertimbangkan dampak-dampak yang ditimbulkan,
2. menjamin keteraturan, ketertiban, dan kenyamanan lingkungan ketika suatu tempat dijadikan sebagai lahan parkir,

3. mengantisipasi dan meminimalisasi tindak pidana kejahatan pada kendaraan yang sedang parkir dan
4. memberikan jaminan perlindungan kepada masyarakat yang memarkir kendaraannya.

Pengelolaan tempat parkir diatur dalam Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Tempat Parkir. Dalam peraturan daerah tersebut dijelaskan bahwa ruang lingkup pengaturan terhadap Pengelolaan Tempat Parkir seperti tempat parkir yang berada di mall-mall, tempat parkir yang disediakan di pertokoan, tempat parkir di tepi jalan raya, sampai dengan tempat-tempat parkir lainnya yang ada di perkantoran baik yang dikelola oleh pemerintah daerah maupun swasta.

Berdasarkan ruang lingkupnya yang telah dijelaskan di atas, tempat parkir kendaraan dikelompokkan ke dalam beberapa jenis-jenis tempat parkir yaitu :

1. Tempat parkir umum, adalah tempat parkir yang berada di tepi jalan atau halaman perkantoran ataupun pertokoan yang tidak bertentangan dengan rambu-rambu lalu lintas dan tempat lain sejenisnya yang diperbolehkan untuk tempat parkir umum,
2. Tempat parkir khusus, adalah tempat parkir yang secara khusus dikelola, disediakan, dan dimiliki oleh Pemerintah Daerah meliputi pelataran/lingkungan parkir, taman parkir, gedung parkir dan sejenisnya.
3. Tempat parkir kegiatan insidental, adalah tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan suatu kepentingan atau kegiatan/keramaian secara tidak tetap/tidak permanen, dan

4. Tempat khusus parkir, adalah tempat parkir yang dimiliki oleh orang atau badan pada usaha pokoknya menyediakan fasilitas parkir yang memiliki surat ijin usaha sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain pengelompokan tersebut dalam Perda biasanya juga dijelaskan mengenai pengelolaan parkir kendaraan yang diklasifikasikan menjadi retribusi dan pajak. Ada perbedaan yang signifikan dalam pemaknaan retribusi dan pajak. Retribusi Parkir disini diartikan sebagai semua lahan parkir yang ada di daerah, dan lahan ini dikuasai serta dikelola oleh Pemerintah Daerah. Sedangkan Pajak Parkir adalah lahan parkir yang dimiliki dan dikelola oleh badan atau perseorangan yang memiliki ijin usaha perparkiran

Penanggung jawab pengelolaan tempat parkir untuk retribusi parkir adalah Dinas Perhubungan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota. Dinas Perhubungan melakukan pengelolaan tempat parkir sebagaimana berikut :

1. Melakukan pendataan terhadap titik parkir atau lokasi parkir dan mendata juru parkir (jukir) yang menarik/memungut retribusi parkir di titik atau lokasi tersebut.
2. Juru Parkir wajib menggunakan atribut parkir resmi, seperti: rompi yang telah terdaftar dan Kartu Tanda Anggota Jukir (Petugas parkir) . serta telah dibekali surat tugas penunjukan sebagai petugas parkir
3. Juru Parkir telah melakukan tugas dan kewajibannya dengan melakukan pemungutan retribusi kepada konsumen pengguna jasa retribusi dengan tarif sesuai yang tertera resmi pada karcis yang telah disediakan.

4. Melakukan pengawasan terhadap lokasi titik-titik parkir yang tersebar di seluruh wilayah Kabupaten/Kota. Pengawasan dilakukan dengan melibatkan semua stakeholders yang ada. Seperti Sattpol PP sebagai polisi Perda di daerah, POLRI dan masyarakat.

Apabila retribusi parkir dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota, maka pengelolaan pajak parkir sepenuhnya menjadi tanggung jawab dari Badan Pendapatan Daerah (Bapenda). Pajak parkir adalah pajak atas penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor. Usaha Pajak Parkir ini dimiliki oleh perorangan atau lahan milik pribadi dan badan usaha (pihak ketiga). Bagi perorangan atau badan usaha yang ingin memiliki usaha parkir maka perlu untuk mengurus izin usaha parkir. Jika tempat parkir yang akan dikelola tersebut hanya untuk usahanya sendiri maka perlu mengurus izin usaha perparkiran. Seperti : Indomaret, Swalayan Sardo, tempat penitipan sepeda dalam jangka waktu lama (menginap harian). Akan tetapi, jika usahanya telah bergabung dengan usaha yang lain, maka tidak perlu mengurus izin usaha perparkiran, dikarenakan sudah menyatu dengan amdal lain bangunan tempat usaha bersama tersebut.

Prinsip pelayanan publik haruslah mengandung kejelasan untuk memberikan kepastian, baik kepada pemberi maupun penerima layanan. Selain itu, data yang digunakan juga harus akurat, sehingga diperlukan ketepatan dalam pengambilan keputusan. Keputusan yang diambil oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota akan berdampak terhadap kebijakan perparkiran yang akan

dijalankan. Untuk menjalankan Peraturan Daerah tentang perparkiran perlu ada Peraturan Walikota (Perwal) atau Peraturan Bupati (Perbup) sebagai pegangan bagi implementator (pelaksana) di lapangan. Perwal/Perbup tersebut berhubungan dengan pengelolaan perparkiran yang berisi mengenai bagaimana teknis pengelolaan parkir, seperti : penetapan tempat parkir (titik parkir). Ketika titik parkir sudah di tetapkan maka Dishub memiliki pegangan untuk menetapkan berapa potensi yang dimiliki kabupaten/kota tersebut, sehingga akan berpengaruh signifikan terhadap PAD.

Setiap lokasi parkir memiliki target retribusi parkir yang harus disetorkan dengan jumlah yang berbeda sesuai potensinya. Selama ini yang terjadi adalah penentuan target retribusi berdasarkan kesepakatan antara petugas parkir dan Dishub yang mana sebelumnya dilakukan inventarisasi terlebih dahulu oleh pihak Dishub sebelum menentukan target pada setiap lokasi parkir. Setelah dipantau selama waktu yang ditentukan, maka Dishub bisa menentukan target yang harus disetorkan oleh petugas parkir pada suatu lokasi titik parkir.

Ijin Usaha Parkir dibutuhkan untuk memberikan ijin terhadap orang atau badan yang akan mengusahakan usaha tempat parkir khusus atau untuk perluasan tempat khusus parkir. Tempat khusus parkir ini disebut pula Pajak Parkir yang pengelolaannya ada di Bapenda, namun pengurusan izin usahanya ada di Dishub. Sayangnya, selama ini Dishub tidak pernah bisa mengeluarkan karena belum ada Perwal yang mengaturnya. Sehingga, dalam aplikasi di lapangan untuk tempat - tempat yang seharusnya menjadi objek pajak parkir tidak bisa mengurus menjadi

Wajib Pajak parkir, malah dipungut retribusi oleh Dishub. Inilah yang akhirnya menjadi tumpang tindih pengelolaan antara pajak parkir dan retribusi parkir.

Di sinilah pentingnya pemahaman mengenai definisi retribusi parkir dan pajak parkir. Baik di tataran petugas lapangan (Dishub dan Bapenda), jukir, dan masyarakat yang akan membuka usaha perparkiran, serta pengguna layanan parkir. Terkadang ada oknum yang mengambil kesempatan dari ketidaktahuan ini. Harusnya lokasi berdasarkan Perda merupakan ranah pajak malah diklaim menjadi retribusi. Tidak jarang pengusaha yang memiliki ruko ketika dipanggil oleh Bapenda untuk didaftarkan NPWPD, mereka mengatakan bahwa petugas lapangan dari Dishub sudah mendatangi mereka untuk menarik retribusi setiap bulannya.

Dishub adalah Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang bertanggung jawab melaksanakan kegiatan pengelolaan lokasi parkir mulai dari sistem perekrutan jukir, lokasi (titik-titik) parkir, pengawasan segala kegiatan parkir, hingga evaluasi kerja. Namun kinerja Dishub belum optimal, sebab faktanya di lapangan masih banyak sekali kecurangan yang dilakukan oleh petugas parkir baik yang memiliki ijin ataupun tidak memiliki ijin. Hal itu disebabkan karena minimnya pengawasan dan pembinaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

Jika dihubungkan dengan teori prinsip pelayanan publik, ada prinsip keamanan, masyarakat dalam hal ini konsumen parkir harus merasakan rasa aman dan kepastian hukum. Bagaimana konsumen pengguna parkir bisa merasa aman jika antara aturan dan pelaksanaan di lapangan tidak sinkron. Prinsip kenyamanan, selain mengandung keamanan juga perlu kenyamanan, dimana jukir

melayani dengan ramah, memberikan hak parkir terhadap konsumen. Prinsip lainnya dalam manajemen pelayanan adalah tanggung jawab. Bertanggung jawab terhadap pelayanan disini adalah jukir yang bertugas harus totalitas dalam bekerja, serta bertanggungjawab terhadap segala masalah yang timbul di lokasi parkir yang dijaga oleh jukir tersebut.

C. Kelemahan Pada Budaya Hukum

Menurut Benard Arief Sidharra, bahwa budaya hukum adalah keseluruhan nilai, sikap, perasaan dan perilaku para warga masyarakat termasuk pejabat pemerintahan terhadap atau berkenaan dengan hukum.¹⁴⁰ Dalam kaitan dengan kesadaran hukum, budaya hukum dapat diartikan sebagai nilai-nilai atau perilaku masyarakat atau kebiasaan masyarakat dalam mematuhi atau mentaati aturan hukum. Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum yang berlaku.

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa "*attitudes and feelings that predispose groups and individuals to turn to or against the law*"¹⁴¹ Dengan demikian maka taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum yang menunjukkan sampai sejauh manakah perilaku nyata seseorang sesuai dengan hukum yang berlaku. Akan tetapi tidak setiap orang yang mematuhi hukum mempunyai kesadaran hukum yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh karena faktor penyebab terjadinya kepatuhan hukum harus pula dipertimbangkan. Faktor yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum tersebut adalah:

¹⁴⁰ Bernard Arief Sidharra, *Refleksi Tentang Struktur Hukum Sebuah Penelitian Tentang Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Hukum Sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, Bandung: Mandar Maju, 1999, hal. 76

¹⁴¹ Lawrence M. Friedman, *The Legal System A Sosial Sentence Perspective*, New York: Rusell Sage Foundation, 1975, hal. 193.

- a. Rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar.
- b. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa
- c. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompok
- d. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum
- e. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman.¹⁴²

Berkaitan dengan budaya hukum, maka ada beberapa permasalahan yang ditemukan, antara lain:

- a. Mengetahui

Setelah peraturan perundang-undangan disahkan, maka sejak saat itulah masyarakat dianggap mengetahui adanya suatu aturan, akan tetapi pada kenyataannya masyarakat masih banyak yang belum mengetahuinya.

- b. Memahami

Masyarakat tidak cukup hanya mengetahui aturan, akan tetapi juga harus memahami isi dari aturan tersebut, seperti tujuan dan manfaat dikeluarkannya peraturan.

- c. Mentaati

Setelah mengetahui dan memahami dari isi aturan lalu masyarakat mewujudkan pemahaman tersebut melalui perilaku berupa ketaatan dalam perparkiran. Berdasarkan hasil penelitian terhadap ketaatan menunjukkan bahwa :

¹⁴² Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990, hal. 30

- 1) Masyarakat taat pada peraturan karena rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar.
- 2) Masyarakat taat pada peraturan untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa, dalam hal ini dengan penegak hukum.
- 3) Masyarakat taat pada peraturan untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompoknya.
- 4) Masyarakat taat pada peraturan karena kepentingan pribadi.
- 5) Masyarakat taat pada peraturan karena hukum tersebut sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman.

d. Menghargai

Ketika seseorang telah mentaati peraturan, maka sikap menghargai suatu peraturan hukum akan muncul bersamaan dengan hukumnya bahwa hukum tersebut memang wajib untuk ditaati tidak hanya untuk kepentingan dirinya sendiri, juga untuk kepentingan umum.

Berdasarkan hasil penelitian, maka budaya hukum masyarakat sangat mempengaruhi terhadap tingkat kesadaran hukum masyarakat. Tidak hanya dapat dilihat dari pengetahuan masyarakat terhadap aturan tetapi juga dapat dilihat dari sikap masyarakat terhadap hukum yang diwujudkan melalui kepatuhan terhadap hukum.

Salah satu hal yang spesifik terkait dengan perparkiran di kota Medan adalah banyaknya parkir ilegal yang secara swadaya "dikelola" oleh organisasi kepemudaan (OKP). Pengelola ilegal ini banyak memakai baju OKP untuk menunjukkan identitas sebagai penguasa perparkiran di satu wilayah. Tarif parkir

pun disesuaikan dengan kehendak juru parkir tersebut dan dipastikan tanpa karcis sebagaimana layaknya pengelolaan parkir selama ini. Dapat dipastikan tidak satu rupiah pun dana dari retribusi parkir tersebut masuk ke dalam kas daerah. Artinya khusus Kota Medan, budaya premanisme masih melekat kuat bagi sebagian orang untuk menakut-nakuti orang lain dengan memakai OKP sebagai tamengnya, termasuk dalam ranah perparkiran.



BAB V

REKONSTRUKSI REGULASI PENGELOLAAN LAHAN PARKIR

PADA RUANG PUBLIK BERBASIS NILAI KEADILAN

A. Perbandingan Regulasi Penyelenggaraan Parkir di Beberapa Negara

Istilah “perbandingan hukum” (bukan "hukum perbandingan") itu sendiri telah jelas kiranya bahwa perbandingan hukum bukanlah hukum seperti hukum perdata, hukum pidana, hukum tata negara dan sebagainya,¹⁴³ melainkan merupakan kegiatan memperbandingkan sistem hukum yang satu dengan sistem hukum yang lain. Dimaksudkan memperbandingkan di sini ialah mencari dan mensinyalir perbedaan serta persamaan dengan memberi penjelasannya dan meneliti bagaimana berfungsinya hukum dan bagaimana pemecahan yuridisnya di dalam praktik serta faktor-faktor nonhukum yang mana saja yang mempengaruhinya.¹⁴⁴

Penjelasannya hanya dapat diketahui dalam sejarah hukumnya, sehingga perbandingan hukum yang ilmiah memerlukan perbandingan sejarah hukum. Jadi memperbandingkan hukum bukanlah sekedar untuk mengumpulkan peraturan perundang-undangan saja dan mencari perbedaan serta persamaannya saja. Akan tetapi perhatian yang paling mendasar dalam perbandingan hukum ditujukan kepada pertanyaan sampai seberapa jauh peraturan perundang-undangan atau kaidah yang tidak tertulis dilaksanakan di dalam masyarakat.

¹⁴³Soerjono Soekanto, *Perbandingan Hukum*, Bandung: Melati, 1989, hal. 131.

¹⁴⁴Sunarjati Hartono, *Kapita selekta Perbandingan Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1988, hal. 54.

Untuk itu dicarilah perbedaan dan persamaan. Dari perbandingan hukum ini dapat diketahui bahwa di samping banyaknya perbedaan juga ada kesamaannya. Tujuan perbandingan hukum sebagaimana yang kita ketahui bahwasanya perbandingan hukum itu mempunyai tujuan meliputi:

1. Teoritis

- a. Mengumpulkan pengetahuan baru.
- b. Peranan edukatif:
 - 1) fungsi membebaskan dari chauvinisme hukum
 - 2) fungsi inspiratif memperoleh gambaran yang lebih baik tentang sistem hukum sendiri, dengan membandingkan kita melihat masalah-masalah tertentu untuk menyempurnakan pemecahan tertentu di dalam hukum sendiri.
- c. Alat bantu bagi disiplin-disiplin lain terutama bagi sosiologi hukum, antropologi
- d. Instrument untuk menentukan perkembangan hukum
- e. Perkembangan asas-asas hukum
- f. Untuk meningkatkan saling pengertian diantara bangsa-bangsa
- g. Membantu dalam pembagian sistem hukum dalam kelompok
- h. Sumbangan bagi doktrin

2. Praktis

- a. Untuk kepentingan pembentukan undang-undang
 - 1) Membantu membentuk undang-undang baru
 - 2) Persiapan dalam menyusun undang-undang yang unifom

3) Penelitian pendahuluan pada *receptive* perundang-undangan asing

- b. Untuk kepentingan peradilan
- c. Penting dalam perjanjian internasional
- d. Penting untuk terjemahan yuridis

Disini penulis membandingkan sistem hukum perparkiran dengan negara-negara lain baik dari segi substansi, struktur dan kultur hukumnya, yakni diantaranya:

1. Jepang

Jepang merupakan salah satu negara maju yang dapat menjadi contoh untuk masalah garasi mobil. Negara matahari terbit ini memiliki sistem pengelolaan masalah parkir yang dilakukan secara detail dari hulu sampai hilir, dari kepemilikan,serta lahan, hingga regulasi yang telah komprehensif. Jepang telah menerapkan pembatasan lahan parkir dan pengenaan tarif tinggi sebagai strategi untuk mengatasi kemacetan, terutama di kota Tokyo. Solusi ini otomatis memaksa warganya untuk lebih beralih dari mobil pribadi ke alat transportasi umum. Setiap hari dapat dilihat bahwa kendaraan yang hilir mudik di Indonesia sudah dipastikan adalah kendaraan buatan Jepang, baik itu kendaraan bermotor maupun mobil-mobil pribadi. Orang Indonesia mampu untuk membeli kendaraan buatan Jepang dimulai dari yang harganya sangat murah hingga dengan harga yang paling mahal namun mereka sulit untuk menerapkan budaya Jepang.

Budaya masyarakat Jepang sangat elok dipertahankan dengan amat rapih, diiringi dengan tidak terlepasnya pada etika ketika mereka berada di jalan raya. Jepang memproduksi kendaraan setiap harinya dengan sistem yang mengatur kendaraan itu sendiri yang berjalan dengan sangat teratur. Sistem tersebut tidak terlepas dari penanganan parkir dan mekanismenya. Jakarta dan Tokyo merupakan dua kota terbesar yang ada di Indonesia dan Jepang yang memiliki perbedaan secara signifikan dalam esensi penataan ruang parkir kendaraan. Penataan ruang parkir antara Indonesia dan Jepang memang memiliki perbedaan yang sangat signifikan.

Penataan ruang parkir di Indonesia masih tidak dapat dikatakan baik jika masyarakatnya masih menyepelekan aturan yang ada. Banyaknya masyarakat Indonesia yang dapat mampu untuk membeli produksi Jepang namun tidak mampu untuk mengadopsi budayanya. Sudah seharusnya masyarakat di Indonesia mencontoh masyarakat di Jepang tidak hanya untuk etika berlalu lintas namun juga etika parkir management.

Regulasi atau peraturan Perundang-Undangan di Jepang yang bertujuan untuk mengatur tentang lalu lintas ada pada *Shako Shomei* 1967 atau peraturan normatif pengajuan sertifikat tempat parkir. Regulasi yang juga bersangkutan adalah Peraturan Undang-Undang Jepang tentang Parkir tahun 1957 yang membahas keberadaan tempat parkir umum dibahu jalan. Undang-undang ini mengatur beberapa ambil alih lahan yang sebenarnya dilarang untuk digunakan sebagai tempat parkir

kendaraan secara pribadi. Pemerintah setempat memberlakukan dengan tetap memperbolehkan parkir di siang hari dan malam hari, tapi tetap melarang adanya parkir kendaraan sampai semalaman. Pada sejumlah kota besar yang ada di Jepang, para pengendara mobil yang ingin memarkirkan mobilnya hanya memiliki batas waktu 60 menit saja. Lebih dari itu akan dikenai sanksi.

2. Malaysia

Peraturan parkir perdagangan dan jasa Malaysia dikuasai langsung oleh kerajaan Malaysia dan parkir di tempat lainya, sehingga masyarakat patuh dengan aturan, sedangkan aturan/perencanaan telah jauh waktu di tetapkan semasa pengaruh jajajahan Inggris sehingga tempat-tempat parkir cukup memadai. Pengadaan lahan masih tergolong tinggi, penyediaan RTH sangat di pentingkan pada parkir di luar area gedung. Untuk membangun bangunan perlu mengeluarkan surat *lisin/ijin* yang mana di dalamnya terdapat aturan yang mengikat dan bersyarat sehingga tuan tanah akan membangun seperti kemauannya dan kemaun pemerintah, misalnya suatu bangunan tingkat tinggi yang tidak memiliki banyak lahan namun memiliki syarat 10 % lahannya harus di tumbuhi Ruang Hijua dan harus memiliki area parkir bukan hanya diperuntuhkan kepada sektor perdagangan bahkan rumah-rumah masyarakat yang ingin di bangun, jadi dengan tetep membangun dan tetap jalan sesuai dengan aturan, maka pihak pembangun akan membangun bangunan yang memiliki area parkir yang sesuai dengan kebutuhan.

Di Malaysia terdapat beberapa jenis Parkir khususnya perdagangan dan jasa, untuk menanggulangi adanya hambatan samping, pemilik tempat akan menyediakan parkir umumnya di dalam bangunan, basemen dan di pinggir jalan namun memiliki kriteria tersendiri. Adapun parkir di Malaysia sebagai berikut.

a. Parkir luar bangunan

Parkir perdagangan dan jasa umumnya memakai parkir jenis ini karena memiliki kemudahan namun dengan sulitnya lahan pengadaan parkir cenderung susah. Namun adanya tempat parkir di luar bangunan memiliki kelebihan tersendiri, yakni, menambah ruang terbuka hijau kawasan perdagangan maupun jasa, daya fungsi lahan, sedangkan kelemahannya adalah, keamanan kendaraan, panas terik matahari, dan membutuhkan lahan yang cukup.

b. Parkir di dalam Bangunan (*Basement*)

Jenis Parkir ini telah umum juga di Malaysia utamanya di tempat perdagangan dan jasa, dengan sempitnya lahan sehingga jenis parkir ini menjadi alternatif untuk menyediakan area parkir yang memadai. Kelebihan parkir di basement adalah kendaraan akan aman, tidak panas ketika siang, cocok untuk lahan sempit dan memudahkan akses bagi pengguna parkir. Sedangkan kelemahannya adalah mengurangi ruang terbuka kawasan.

c. Parkir Bersama

Parkir bersama adalah bangunan untuk area parkir yang bertingkat dan memiliki aturan dan manajemen tertentu sesuai dengan

pengelola. Malaysia sangat memperhitungkan daya fungsi lahan, dengan melihat kondisi sekarang dan banyaknya masyarakat yang melakukan aktifitas perdagangan dan jasa, sehingga di bangunlah Parkiran bersama. Kelebihan dari parkir ini adalah, kendaraan aman, tempat bersih dan dikelola dengan baik. Sedangkan kelemahannya, pengadaan parkir relative mahal, pajak mahal, akses lebih susah. Menggunakan lahan terbuka dengan membangun parkiran bersama dapat memaksimalkan daya fungsi lahan utamanya di tempat perdagangan dan jasa yang cenderung menggunakan area parkir yang tidak lama, dan akses yang selalu ramai sehingga sangat membutuhkan parkir yang memadai.

d. Parkir Tepi Jalan (*on-street parking*)

Jenis parkir ini adalah jenis parkir yang tidak terlalu di rekomendasikan, namun tetap memiliki ketentuan khusus bagi tempat-tempat tertentu, misalnya ruko yang tidak memiliki banyak lahan, dan sangat susah untuk pengadaan parkir, serta telah lebih dulu terbangun, sehingga solusi dari pengadaan area parkir adalah dengan pengadaan parkir di tepi jalan. Jenis ini memiliki kelebihan diantaranya adalah cocok di peruntukkan unruk tempat perdagangan mikro, mudah dalam manajemen, dan membutuhkan lahan yang minim. Sedangkan kelemahannya adalah, dapat menjadi hambatan samping pengguna jalan. Dengan kelemahan tersebut pihak parker menyediakan rambu-rambu lalu lintas, dan garis kuning untuk memperjelas badan jalan dan tempat parkir, serta memiliki aturan. Jalan yang ramai/padat di lalui

transportasi akan memiliki aturan yang lebih kecil dan cenderung memiliki pajak yang lebih mahal dibanding dengan tempat yang sepi.

Pemanfaatan lahan di Malaysia sangat mementingkan kepentingan umum misalnya lahan untuk RTH, pengadaan lahan khusus untuk RTH memang disediakan oleh pemerintah untuk kelangsungan hidup yang berkualitas. Dapat di perhatikan mulai dari trotoar, sempadan jalan, kanal, sungai dan beberapa tempat yang di penuh tumbuhan hijau. Parkir perdagangan dan jasa yang baik dan mementingkan kepentingan publik di banding kepentingan yang bersifat komersial. Sehingga pengadaan parkir sangat penting untuk kelangsungan hidup yang berkelanjutan. Fungsi lahan di Malaysia mengutamakan kepentingan publik, namun memiliki fungsi lahan-lahan seperti pemukiman, perdagangan dan jasa, jalan, fasilitas sosial dan umum. Dengan membangun di tempat tertentu terlebih harus mengurus perizinan dan syarat sesuai dengan rencana yang ditentukan.

Manajemen parkir di Malaysia menerapkan teknologi berbasis digital, adanya *smart card* pembayaran payng dikenakan pengunjung akan lebih mudah transaksi dan tentunya mengefesienkan waktu. Smart card ini di gunakan dan di sediakan oleh pengelola parkir dan akan di Malaysia untuk kemudahan masyarakat. Dengan adanya pengisian berkala sesuai dengan keinginan masyarakat. Misal kartu ini harus di isi sehingga pembayaran di lakukan di loket tertentu biasa nya pengisian RM 50 atau lebih. Jika di gesek atau *Touch* palang parkir akan bergerak

dan saldo di kartu akan berkurang sesuai dengan lama parkir kendaraan yang di hitung secara di gital.

Dengan adanya kamera tersembunyi/CCTV sehingga pengawasan area parkir dapat lebih aman dan mengurangi adanya kecurangan/kerusakan fasilitas parkir diantaranya:

a. Kamera CCTV

Fasilitas Parkir di Malaysia termasuk tempat yang nyaman dan aman, adanya fasilitas camera CCTV sangat membantu keamanan kendaraan. Tak hanya itu kamera juga berfungsi untuk mengawasi pengguna parkir untuk tetap parkir sesuai dengan prosedur. Dengan adanya CCTV dapat mengetahui kapasitas parkir pada waktu berkala sehingga memudahkan kendaraan lain dalam informasi area bagi di dalam bangunan, misal di basement atau parkir bersama.

b. Mesin Parkir

Mesin parkir dapat juga disebut sebagai pengganti manusia dalam *in and out* kendaraan, atau membantu manusia dalam menerima pajak kendaraan yang parkir, adanya mesin parkir yang terkoneksi secara digital dapat memudahkan masyarakat dan membutuhkan waktu yang sangat efisien dalam transaksi.

c. Tumbuhan dan penerang

Pihak parkir di Malaysia sangat memperhatikan kenyamanan parkirannya utamanya di tempat perdagangan dan jasa, karena dapat menjadi pengaruh bagi masyarakat mengenai pelayanan salah satunya

melalui pelayanan parkir. Dengan adanya tanaman-tanaman/pohon-pohon di area parkir khususnya di luar bangunan akan memberikan kesan tersendiri salai menambah kapasitas RTH kota, dengan adanya kondisi terbuka akan membuat kenyamanan pengunjung untuk menempatkan kendaraannya. Begitupun dengan adanya pengadaan penerang. Cenderung parkir biasanya tidak memerhatikan masalah penerang utamanya parkir di dalam bangunan. Dengan adanya penerang yang baik akan membuat parkir menjadi lebih nyaman dan aman.

d. Tempat Sampah

Tempat sampah salah satu sarana di parkir Malaysia khususnya di area perdagangan dan jasa. Sehingga data di simpulkan bahwa parkir di Malaysia tergolong parkir yang mementingkan kebersihan.

e. Gasebo/tempat duduk

Walaupun tidak semua parkir di Malaysia memiliki fasilitas Gasebo atau tempat duduk, namun dengan memerhatikan pelayanan, salah satu tempat perdagangan di Johor Bahru dan Selangor memiliki fasilitas ini.

f. Rambu dan Petunjuk

Adanya rambu parkir akan lebih memudahkan pengunjung, tak hanya itu dengan menggunakan garis pada lahan parkir akan memperjelas arahan parkir, bagaimana posisi parkir, arah keluar masuk kendaraan, batas kendaraan, kapasitas maksimal kendaraan,

pengumuman tarrif kendaraan dan petunjuk lainnya, sehingga masyarakat akan lebih mudah tanpa banyak bertanya kepada petugas, dan dapat lebih mudah untuk di atur dan di perketat oleh denda dan CCTV.

3. Singapura

Singapura adalah negara maju yang mementingkan penataan kota, hampir tidak ada kawasan kumuh di negara ini. Manajeman lahan yang baik yang sepenuhnya di atur oleh pemerintah tanpa adanya kepentingan tertentu melainkan kepentingan masyarakat dan kelangsungan Singapura.

Pengadaan lahan di singapura sangat memerhatikan kepentingan publik tidak jauh beda dengan negara tetangganya, Malaysia. Dengan adanya peraturan pemerintah yang sangat mengikat menumbuhkan pembangunan yang tertata rapi salah satunya adalah pengadaan dan pelayanan parkir di tempat perdagangan dan jasa.

Singapura adalah negara yang sangat kecil namun memiliki perencanaan yang maksimal untuk kemaslahatan masyarakat, mulai dari ruang-ruang publik yang berwawasan lingkungan yang bermitigasi. Dalam hal parkir perdagangan dan jasa, utamanya lahan yang diperuntuhkan untuk komersil yang cenderung membangun ke atas, jadi tak heran jika banyak bangunan-bangunan tinggi di Singapura.

Pengendalian lahan di singapura sangat ketat, dapat di lihat dari bangunan-bangunan tinggi yang tidak memiliki banyak lahan untuk syarat RTH privat untuk gedung/bangunan akan membuat bangunan dengan konsep *Green Buiding* atau bangunan yang di tumbuh tumbuhan

apa itu di atas maupun yang melengket di dinding bangunan, dengan sempitnya lahan maka parkir di Singapura pun harus memiliki lahan yang memadai. Maka perencana singapura/pihak pemerintah mengadakan area parkir di luar tepi jalan untuk mengurangi hambatan dan cenderung membangun tempat parkir bersama dan Basement.

1. Jenis Parkir

a. Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*)

Parkir luar bangunan

Parkir perdagangan dan jasa umumnya memakai parkir jenis ini karena memiliki kemudahan namun dengan sulitnya lahan pengadaan parkir cenderung susah. Namun adanya tempat parkir di luar bangunan memiliki kelebihan tersendiri, yakni, menambah ruang terbuka hijau kawasan perdagangan maupun jasa, daya fungsi lahan, sedangkan kelemahannya adalah, keamanan kendaraan, panas terik matahari, dan membutuhkan lahan yang cukup.

Parkir di dalam Bangunan (*Basement*)

Jenis Parkir ini telah umum juga di Singapura utamanya di tempat perdagangan dan jasa, dengan sempitnya lahan sehingga jenis parkir ini menjadi alternative untuk menyediakan area parkir yang memadai. Kelebihan parkir di basement adalah kendaraan akan aman, tidak panas ketika siang, cocok untuk lahan sempit dan memudahkan akses bagi pengguna parkir. Sedangkan kelemahannya adalah mengurangi ruang terbuka kawasan.

Parkir Bersama

Singapura sangat memperhitungkan daya fungsi lahan, dengan melihat kondisi sekarang dan banyaknya masyarakat yang

melakukan aktifitas perdagangan dan jasa, sehingga di bangunlah Parkiran bersama. Kelebihan dari parkir ini adalah, kendaraan aman, tempat bersih dan dikelola dengan baik. Sedangkan kelemahannya, pengadaan parkir relatif mahal, pajak mahal, akses lebih susah. Menggunakan lahan terbuka dengan membangun parkiran bersama dapat memaksimalkan daya fungsi lahan utamanya di tempat perdagangan dan jasa yang cenderung menggunakan area parkir yang tidak lama, dan akses yang selalu ramai sehingga sangat membutuhkan parkir yang memadai.

Parkir bersama umumnya di kelola oleh swasta/pemerintah yang memiliki pajak parkir yang cukup mahal, salah satu dari kebijakan pemerintah singapura adalah menaikkan pajak parkir sehingga masyarakat menggunakan transportasi publik untuk menghindari pajak yang terlalu tinggi ketika berhenti di salah satu tempat perdagangan maupun jasa.

b. Parkir Tepi Jalan (*on-street parking*)

Jenis parkir ini adalah jenis parkir yang tidak terlalu di rekomendasikan di Singapura, namun tetap memiliki ketentuan khusus bagi tempat-tempat tertentu, misalnya ruko yang tidak memiliki banyak lahan, dan sangat susah untuk pengadaan parkir, dan cenderung lebih mahal. Jenis ini memiliki kelebihan diantaranya adalah cocok di peruntukkan untuk tempat perdagangan mikro, mudah dalam manajemen, dan membutuhkan lahan yang minim. Sedangkan kelemahannya adalah, dapat menjadi hambatan samping pengguna jalan. Dengan kelemahan tersebut pihak parkir

menyediakan rambu-rambu lalu lintas, dan garis kuning untuk memperjelas badan jalan dan tempat parkir, serta memiliki aturan. Jalan yang ramai/padat di lalui transportasi akan memiliki aturan yang lebih kecil dan cenderung memiliki pajak yang lebih mahal dibanding dengan tempat yang sepi.

2. Manajemen Parkir

Manajemen parkir di Singapura telah menerapkan teknologi berbasis digital dan bahkan lebih canggih dibanding Malaysia, dengan adanya smart card pembayaran yang dikenakan pengunjung akan lebih mudah dalam transaksi dan tentunya megefesienkan waktu. Smart card ini di gunakan dan di sediakan oleh pengelola parkir untuk kemudahan masyarakat. Dengan adanya pengisian berkala sesuai dengan keinginan masyarakat.

Umumnya parkir di lakukan di dalam bangunan, baik basement maupun parkir bersama, dengan adanya penempatan waktu, memiliki batas maksimal parkir yang di atur oleh pihak pengelola, sehingga kendaraan cenderung tidak lama kecuali tempat-tempat tertentu yang mana memiliki fungsi yang berbeda misalnya jasa hotel yang kendaraannya dapat parkir dengan jangka waktu lebih lama dan bisanya memiliki biaya parkir di luar pembayaran uang penginapan.

Parkiran di pusat perbelanjaan pada umumnya memiliki tempat parkir di dalam bangunan dan di luar bangunan, adanya parkir di tepi jalan sangat di hindari, karena akan menimbulkan hambatan samping, terkecuali jalan yang memang sepi dari lalu lintas, dan umumnya parkir secara serong.

3. Fasilitas Parkir

Kamera CCTV

Fasilitas parkir di Singapura termasuk tempat yang nyaman dan aman, adanya fasilitas camera CCTV sangat membantu keamanan kendaraan. Tak hanya itu kamera juga berfungsi untuk mengawasi pengguna parkir untuk tetap parkir sesuai dengan prosedur. Dengan adanya CCTV dapat mengetahui kapasitas parkir pada waktu berkala sehingga memudahkan kendaraan lain dalam informasi area bagi di dalam bangunan, misal di basement atau parkir bersama.

Mesin Parkir

Mesin parkir dapat juga disebut sebagai pengganti manusia dalam *in and out* kendaraan, atau membantu manusia dalam menerima pajak kendaraan yang parkir, dengan adanya mesin parkir yang terkoneksi secara digital dapat memudahkan masyarakat dan membutuhkan waktu yang sangat efisien dalam transaksi.

Tumbuhan dan penerang

Pihak parkir di Malaysia sangat memperhatikan kenyamanan parkirannya utamanya di tempat perdagangan dan jasa, karena dapat menjadi pengaruh bagi masyarakat mengenai pelayanan salah satunya melalui pelayanan parkir. Dengan adanya tanaman-tanaman/pohon-pohon di area parkir khususnya di luar bangunan akan memberikan kesan tersendiri selain menambah kapasitas RTH kota, dengan adanya kondisi terbuka akan membuat kenyamanan pengunjung untuk menempatkan kendaraannya. Begitupun dengan adanya pengadaan penerang.

Cenderung parkir biasanya tidak memperhatikan masalah penerang utamanya parkir di dalam bangunan. Dengan adanya penerang yang baik akan membuat parkir menjadi lebih nyaman dan aman.

Tempat Sampah

Tempat sampah salah satu sarana di parkir Singapura khususnya di area perdagangan dan jasa. Sehingga dapat disimpulkan bahwa parkir di Singapura tergolong parkir yang mementingkan kebersihan. Dengan membuang sampah akan mendapatkan denda sebanyak 50 dollar Singapura kisaran Rp 500.000,-.

Rambu dan Petunjuk

Adanya rambu-rambu parkir akan lebih memudahkan pengunjung apalagi wisatawan atau orang baru, tak hanya itu dengan menggunakan garis-garis pada lahan parkir akan memperjelas arahan parkir, bagaimana posisi parkir, arah keluar masuk kendaraan, batas kendaraan roda empat, kapasitas maksimal kendaraan, pengumuman tarif kendaraan dan petunjuk lainnya, sehingga masyarakat akan lebih mudah tanpa banyak bertanya kepada petugas, dan dapat lebih mudah untuk di atur dan di perketat oleh denda dan CCTV.

a. Garis batas parkir / park line

Garis parkir ini dilengkapi dengan nomor-nomor parkir, dimana ini akan lebih mempermudah dalam mengetahui keberadaan mobil di papan info parkir digital

b. Papan Informasi parkir digital

Papan info ini memberikan informasi mengenai ketersediaan parkir di tempat tersebut, apakah masih ada lahan untuk parkir atau sudah penuh. Papan info ini juga akan menunjukkan lahan parkir beberapa yang masih kosong dan bisa ditempati oleh mobil.

c. Parking Charges Information

Signage Peruntukan Parkir Mobil Transportasi Publik. Signage tersebut akan menunjukkan tarif parkir. Sistem pembayarannya juga menggunakan electronic card/smart card.

d. Prinsip street Car Park

Merupakan papan informasi parkir atau signage yang menunjukkan tarif untuk parking on the street (parkir di badan jalan)

B. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Berbasis Keadilan

1. Etika Pembuatan dan Perubahan Hukum

Secara teoretis etika berkaitan dengan kebiasaan hidup yang baik, tata cara hidup yang baik yang melekat pada diri seseorang atau masyarakat, yang dianut dan diwariskan dari satu generasi ke generasi lain. Kebiasaan hidup yang baik ini lalu dibakukan dalam bentuk kaidah, aturan atau norma yang disebarluaskan, dikenal, dipahami, dan diajarkan secara lisan dalam masyarakat. Kaidah, norma atau aturan itu pada dasarnya menyangkut baik-buruk perilaku manusia. Dengan kata lain, kaidah ini menentukan apa yang baik harus dilakukan dan apa yang

buruk harus dihindari. Oleh karena itu, etika sering dipahami sebagai ajaran yang berisikan aturan tentang bagaimana manusia hidup baik sebagai manusia, atau sebagai ajaran yang berisikan perintah dan larangan tentang baik buruknya perilaku manusia.¹⁴⁵

Konsep etika yang demikian itu dapatlah dipahami secara lebih luas sebagai pedoman bagaimana manusia harus hidup, dan bertindak sebagai orang yang baik. Etika memberi petunjuk, orientasi, dan arah tentang bagaimana harus hidup secara baik sebagai manusia. Konsep etika ini jangan lalu dipahami sebagai sesuatu yang berada jauh di awang-awang, melainkan sebagai refleksi kritis tentang bagaimana manusia harus hidup dan bertindak dalam situasi konkret. Etika adalah filsafat moral atau ilmu yang membahas dan mengkaji secara kritis persoalan benar dan salah secara moral, tentang bagaimana harus bertindak dalam situasi konkret.¹⁴⁶

Refleksi kritis ini, menurut Sonny Keraf, mengenai tiga hal. Pertama, refleksi kritis tentang norma dan nilai yang kita anut selama ini, apakah norma dan nilai moral itu harus dipatuhi begitu saja dalam situasi konkret. Refleksi yang lain adalah apakah norma dan nilai moral tersebut boleh dilanggar, tetapi kendati demikian tetap dipandang sebagai tindakan sebagai orang yang baik. Kedua, refleksi kritis tentang situasi kritis khusus yang kita hadapi dengan segala keunikan dan kompleksitasnya. Ketiga, refleksi kritis tentang berbagai paham yang dianut oleh manusia atau kelompok masyarakat tentang apa saja, seperti

¹⁴⁵ A. Sonny Keraf, *Etika Lingkungan*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2002, hal 3

¹⁴⁶ *Ibid.*, hal 4-5.

paham tentang manusia, Tuhan, alam, masyarakat, dan sistem situasi sosial-politik, ekonomi, kerja, hukum, dan sebagainya. Refleksi kritis yang ketiga ini penting untuk menentukan pilihan dan prioritas moral yang akan diutamakan, baik dalam hidup sehari-hari maupun dalam situasi dilematis.¹⁴⁷

Pelopor etika nilai Max Scheler berpendapat, bahwa sebuah tindakan bernilai secara moral bukan karena merupakan kewajiban, melainkan sebaliknya ia merupakan kewajiban karena bernilai secara moral, dan itu berarti nilai mendahului kewajiban. Dengan demikian, inti dari moralitas bukanlah terletak pada kesediaan untuk memenuhi kewajiban, melainkan kesediaan untuk merealisasikan apa yang bernilai.¹⁴⁸ Pandangan Max Scheler tersebut bertentangan dengan filsuf pendahulunya Emanuel Kant, yang pandangan bahwa kewajiban moral bersifat mutlak dan tidak dapat ditawar-tawar. Prinsip dasar yang ditarik Kant dari pandangannya tersebut adalah bahwa “Sebuah perbuatan bernilai secara moral apabila dilakukan murni karena merupakan kewajiban”. Itu berarti, moralitas sebuah tindakan tidak tergantung dari tujuan atau nilai yang mau dicapai, karena tujuan dan nilai selalu tergantung dari situasi dan kondisi.¹⁴⁹

Pertimbangan-pertimbangan kritis sebagaimana diuraikan di atas sekaligus menjadi penuntun bagi seseorang menuju kepada sebuah keputusan tentang mana di antara norma atau nilai yang saling

¹⁴⁷ *Ibid.*, hal 5-6

¹⁴⁸ Paulus Wahana. *Nilai: Etika Aksiologi Max Scheler*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 2004

¹⁴⁹ *Ibid*

bertentangan itu yang harus dipilih. Pertimbangan-pertimbangan yang demikian itu pulalah yang harus menjadi perhatian kita ketika hendak membuat atau merubah sebuah aturan hukum dan menerapkannya dalam kehidupan nyata sehari-hari. Pertanyaan mendasar untuk hal ini adalah apakah perubahan sebuah tatanan hukum dapat dipertanggungjawabkan secara moral, atau apakah pergeseran atau penyimpangan hukum dalam proses legislasi dan dalam penerapannya itu dapat dibenarkan secara moral atau tidak.

Bertolak dari pandangan filosofis seperti itu, Notohamidjoyo menuntut para pemegang peran seperti para legislatif, hakim, jaksa, dan masyarakat pada umumnya (termasuk dalam hal ini para sarjana hukum) untuk memiliki:

- a. sikap kemanusiaan agar jangan menanggapi hukum secara formal belaka;
- b. sikap keadilan untuk mencari apa yang layak bagi masyarakat;
- c. sikap kepatutan, sebab yang diperlukan adalah pertimbangan tentang apa yang sungguh-sungguh adil dalam suatu perkara konkret; dan
- d. sikap kejujuran, jangan ikut korupsi atau ikut berperilaku pada apa yang sering diistilahkan sebagai ‘mafia peradilan’.¹⁵⁰

¹⁵⁰ O. Notohamidjoyo, *Soal-soal Pokok Filsafat Hukum*, Jakarta: BPK Gunung Mulia, 1975, hal. 52-55.

2. Rekonstruksi Nilai

1. Prinsip Kemanfaatan Dalam Penyelenggaraan Parkir

Pengendalian parkir di perkotaan Indonesia mengalami dinamika yang hingga kini belum dapat secara tuntas mengatasi kesemrawutan dan ketidaktertiban yang terkait dengan perparkiran. Dari mulai menaikkan tarif parkir sampai dengan tindakan yang terkini penggembokan maupun kempes pentil ban, semua tindakan tersebut diambil mempunyai satu tujuan untuk mengatasi permasalahan yang umumnya sering dijumpai dalam transportasi perkotaan adalah masalah kemacetan dan pengendalian parkir yang tidak teratur dengan tujuan untuk menunjang ketertiban dan kelancaran lalu lintas di pusat kota.

Kinerja parkir pada suatu pusat kegiatan di suatu kota dapat dinyatakan sudah baik apabila area parkir yang tersedia masih mampu menampung kebutuhan ruang parkir, baik dalam kondisi biasa maupun dalam kondisi pengunjung yang padat atau pada jam-jam sibuk sekalipun. Penataan perparkiran di perkotaan di Indonesia tidak akan dapat dilepaskan dengan penyediaan ruang parkir. Hal ini harus dimulai dari proses pendirian sebuah bangunan sejak pengajuan izin mendirikan bangunan harus mulai dikendalikan dan ditata sesuai peruntukan dan penyediaan ruang parkir yang sesuai dengan kebutuhan.

Permasalahan yang umumnya sering dijumpai dalam transportasi perkotaan adalah masalah kemacetan dan pengendalian parkir yang tidak teratur, baik pada negara maju maupun berkembang. Kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalam pergerakan penduduk pada suatu kota umumnya

berupa perjalanan menuju ke kantor, sekolah, pusat perbelanjaan dan pusat kegiatan lainnya. Pergerakan penduduk ini memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Masalah parkir sering dijumpai pada daerah dimana pergerakan akhir kendaraan pada pusat kegiatan.

Pusat kota sebagai kawasan penarik perjalanan telah menimbulkan banyak permasalahan di bidang lalu lintas, antara lain tingkat penggunaan fasilitas parkir yang tidak merata dan keterbatasan penyediaan lokasi parkir di pusat kota. Fasilitas parkir sebagai elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan perlu dilakukan manajemen, sehingga penggunaannya efisien dan dapat menciptakan lalu lintas yang tertib dan lancar. Pemilihan lokasi parkir terkait dengan tingkat kepuasan yang didapatkan pengguna parkir yang antara lain disebabkan tarif, jarak berjalan menuju tempat tujuan, kenyamanan, kemudahan mendapat lokasi parkir dan lain-lain

Pelaksanaan parkir yang baik merupakan tujuan untuk membangun keteraturan, ketertiban dan keamanan dalam lalu lintas. Perparkiran termasuk kedalam aspek manajemen dalam lalu lintas perkotaan. Perparkiran mempunyai kebijakan yang dilakukan secara konsisten sehingga searah dengan tujuan perparkiran. Tujuan dari perparkiran menurut Buku Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir oleh Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut¹⁵¹:

¹⁵¹Team Penyusun Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, *Pedoman Perencanaan dan Pengelolaan Fasilitas Parkir*, Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1988, hal. 5.

1. Mengontrol jumlah kendaraan di suatu kawasan.
2. Menaikan pendapatan daerah melalui retribusi parkir.
3. Meningkatkan fungsi jalan dengan benar.
4. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Mendukung kegiatan pembatasan lalu lintas lainnya.

Pendirian tempat parkir harus melalui prosedur yang telah ditentukan oleh pemerintahan daerah. Pelaksanaan kegiatan parkir memperhatikan berbagai aspek terutama keseimbangan lingkungan dan harus memperhatikan diantaranya :

1. Penataan ruang wilayah.
2. Rencana detail ruangan.
3. Keselamatan dan kelancaran pada lalu lintas.
4. Kelestarian pada lingkungan.
5. Kemudahan pengguna jasa.

2. Prinsip Keamanan Dalam Penyelenggaraan Parkir Pada Ruang Publik

Penyelenggaraan parkir pada ruang publik juga harus memerhatikan faktor keamanan bagi pengendara maupun kendaraan yang sedang parkir tersebut. Berdasarkan kebutuhan tersebut, maka penyediaan kamera yang dapat memonitor kondisi dan situasi area parkir selama dibukanya area parkir merupakan suatu keharusan. Di samping itu, diperlukan petugas keamanan yang setiap saat melakukan kontrol terhadap area parkir tersebut. Petugas keamanan ini juga dapat melakukan pengawasan melalui pemeriksaan STNK kepada setiap

pengemudi yang akan keluar area parkir, untuk memastikan adanya kecocokan antara nomor polisi yang terdapat di kendaraan dengan STNK nya. Kondisi seperti ini tentunya akan memberikan keamanan maksimal kepada pengemudi kendaraan yang memarkirkan kendaraannya.

3. Prinsip Kenyamanan Dalam Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir adalah keadaan dimana kendaraan berhenti atau tidak bergerak dalam waktu tertentu dan ditinggalkan pengemudinya. Dalam penataan parkir perlu adanya perencanaan terlebih dahulu yakni mengenai lahan yang akan dimanfaatkan sebagai ruang parkir. Lahan parkir tersebut harus dioptimalkan secara baik agar dapat menampung dan melayani kebutuhan pengguna jasa parkir tersebut.

Terdapat beberapa aspek yang harus diperhatikan dalam penataan parkir ini, yakni satuan parkir, karakteristik parkir, bangkitan parkir dan larangan parkir. Aspek-aspek inilah yang kemudian dapat membuat kenyamanan bagi pengendara yang memarkirkan kendaraannya.

Satuan ruang parkir (SRP) merupakan satuan ukuran guna meletakkan kendaraan meliputi mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor yang parkir paralel di badan jalan, pelataran parkir

maupun gedung parkir.¹⁵² Dalam merancang suatu fasilitas parkir diharuskan mengetahui informasi yang ada mengenai dimensi kendaraan dan perilaku dari pengemudi itu sendiri.

Dalam menentukan satuan ruang parkir harus mempertimbangkan mengenai ruang bebas kiri, kanan, depan dan belakang sehingga baik pengendara maupun penumpang dapat dengan nyaman keluar dari kendaraan. Terdapat ruang parkir tertentu untuk penyandang cacat guna meningkatkan aksesibilitas yang menggunakan kendaraan pribadi. Tempat parkir untuk penyandang cacat harus diletakkan sedekat mungkin dengan akses tempat kegiatan agar penyandang cacat juga bisa leluasa untuk masuk dan keluar dari ruang parkir kendaraan.¹⁵³

Berdasarkan petunjuk yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dimana terdapat sebuah dimensi satuan ruang parkir yang menjadi acuan dalam melakukan SRP. Dalam menentukan dimensi SRP dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya adalah besaran bukaan pintu dan jenis kendaraan yang akan parkir. Dalam meningkatkan kenyamanan pengendara dan penumpang atas keluar masuknya kendaraan maka harus ditentukan lebar bukaan pintu serta ruang bebas untuk penyandang cacat agar tetap nyaman dalam melakukan parkir.

¹⁵²Abubakar, Iskandar, *Parkir: Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Jakarta: Transindo Gastama Media, 2011, hlm. 35.

¹⁵³Shanzah Isminingtias, "*Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Volume 5, Nomor 3, September-Desember 2017, hal. 6.

Dengan berorientasi pada kenyamanan maupun keamanan pengendara maka perlu adanya perlengkapan dalam penunjang satuan ruang parkir. Perlengkapan tersebut berupa marka, rambu dan *stopper* parkir.¹⁵⁴ Marka di sini digunakan sebagai pembatas parkir yang berupa garis utuh yang mengelilingi bidang parkir. Dengan adanya marka parkir ini akan mempengaruhi tingkat keteraturan dalam parkir dan terlihat lebih rapi. Rambu yang digunakan sebagai petunjuk tempat parkir yang biasanya dilengkapi dengan papan yang berisi tentang informasi ketentuan tarif parkir, waktu parkir, batasan waktu parkir hingga penggunaan tempat khusus bagi para penyandang cacat. Sedangkan, stopper parkir digunakan untuk memudahkan kendaraan untuk keluar masuk ruang parkir yang biasanya dengan diberikan penahan roda. Hal tersebut dilakukan agar kendaraan tidak melebihi batasan parkir yang sudah ditentukan.¹⁵⁵

C. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan

Upaya pemerintah untuk mengatasi permasalahan tersebut yaitu :

1. merevisi tata ruang wilayah sesuai permintaan
2. mengurangi akses informasi penataan ruang
3. meringankan sanksi pelanggaran tata ruang
4. meningkatkan sinkronisasi perencanaan
5. mengevaluasi anggaran perencanaan

¹⁵⁴Abubakar, Iskandar, *Op. Cit.*, hal. 40.

¹⁵⁵Shanzah Isminingias, *Op. Cit.*, hal. 7.

Pasal 2 Dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia, penataan ruang diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. keterpaduan;
- b. keserasian, keselarasan, dan keseimbangan;
- c. keberlanjutan;
- d. keberdayagunaan dan keberhasilgunaan;
- e. keterbukaan;
- f. kebersamaan dan kemitraan;
- g. perlindungan kepentingan umum;
- h. kepastian hukum dan keadilan; dan
- i. akuntabilitas.

Sebagaimana petunjuk Nomor 98 Lampiran II UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan PUU. Dalam petunjuk huruf c dikatakan bahwa ketentuan yang mencerminkan asas, maksud dan tujuan seharusnya masuk dalam ketentuan umum dan tidak dirumuskan tersendiri dalam pasal atau bab.

Pasal 3 Penyelenggaraan penataan ruang bertujuan untuk mewujudkan ruang wilayah nasional yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan berlandaskan Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional dengan:

- a. terwujudnya keharmonisan antara lingkungan alam dan lingkungan buatan;
- b. terwujudnya keterpaduan dalam penggunaan sumber daya alam dan sumber daya buatan dengan memperhatikan sumber daya manusia; dan

c. terwujudnya perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang.

Tujuan harus dituangkan dalam bentuk penulisan norma yang benar agar dapat dioperasionalkan. Oleh karena itu sebaiknya norma yang menyebutkan tujuan UU diubah dan dimasukkan dalam Bab I Ketentuan Umum atau Penjelasan Umum atau tercermin dalam Naskah Akademik.

Pasal 7 (3) Penyelenggaraan penataan ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan tetap menghormati hak yang dimiliki orang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Penyelenggaraan penataan ruang sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) dilakukan dengan tetap menghormati hak yang dimiliki orang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam penjelasannya ketentuan PUU nya tidak disebutkan PUU yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan PUU yang dimaksud.

Pasal 10 (7) Dalam hal pemerintah daerah provinsi tidak dapat memenuhi standar pelayanan minimal bidang penataan ruang, Pemerintah mengambil langkah penyelesaian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam penjelasannya ketentuan PUU nya tidak disebutkan PUU yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. - Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan PUU yang dimaksud.

Pasal 11 (6) Dalam hal pemerintah daerah kabupaten/kota tidak dapat memenuhi standar pelayanan minimal bidang penataan ruang, pemerintah

daerah provinsi dapat mengambil langkah penyelesaian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota tidak dapat memenuhi standar pelayanan minimal bidang penataan ruang, Pemerintah Daerah Provinsi dapat mengambil langkah penyelesaian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam penjelasannya ketentuan PUU nya tidak disebutkan PUU yang mana atau apa saja yang terkait, sehingga kurang jelas. Sebaiknya dalam penjelasan juga dirujuk ketentuan PUU yang dimaksud.

Pasal 57 Dalam hal penyimpangan dalam penyelenggaraan penataan ruang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 ayat (2), pihak yang melakukan penyimpangan dapat dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal penyimpangan dalam penyelenggaraan penataan ruang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 56 Ayat (2), pihak yang melakukan penyimpangan dapat dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Pasal ini tidak sesuai dengan teknik penyusunan PUU. Dalam Lampiran II Nomor 64 UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dikatakan bahwa substansi yang berupa sanksi administratif atau sanksi keperdataan atas pelanggaran norma dirumuskan menjadi satu bagian (pasal) dengan norma yang memberikan sanksi administratif atau sanksi keperdataan. Selain itu, dalam Pasal 57 juga tidak menjelaskan jenis sanksi secara detail apakah sanksi tersebut merupakan sanksi administratif, sanksi pidana atau sanksi perdatan. Dalam Pasal 57 hanya disebutkan sanksi sesuai dengan ketentuan PUU, dan di penjelasan pasalnya dikatakan cukup jelas. Oleh karena itu

direkomendasikan diatur kejelasan sanksinya untuk memenuhi asas kepastian hukum.

Pasal 61 dalam pemanfaatan ruang, setiap orang wajib:

- a. menaati rencana tata ruang yang telah ditetapkan;
- b. memanfaatkan ruang sesuai dengan izin pemanfaatan ruang dari pejabat yang berwenang;
- c. mematuhi ketentuan yang ditetapkan dalam persyaratan izin pemanfaatan ruang; dan
- d. memberikan akses terhadap kawasan yang oleh ketentuan peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai milik umum.

Pasal 62 Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61, dikenai sanksi administratif. Pasal 63 Sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62 dapat berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. penghentian sementara kegiatan;
- c. penghentian sementara pelayanan umum;
- d. penutupan lokasi;
- e. pencabutan izin;
- f. pembatalan izin;
- g. pembongkaran bangunan;
- h. pemulihan fungsi ruang; dan/atau
- i. denda administratif.

Pasal 64 ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63

diatur dengan peraturan pemerintah. Pasal 61, 62 dan 63 dan 64 mengatur persoalan sanksi. Dalam Lampiran II Nomor 64 UU Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, dikatakan bahwa substansi yang berupa sanksi administratif atau sanksi keperdataan atas pelanggaran norma dirumuskan menjadi satu bagian (pasal) dengan norma yang memberikan sanksi administratif atau sanksi keperdataan. Kemudian jika norma yang memberikan sanksi administratif atau keperdataan lebih dari satu pasal, sanksi administratif atau sanksi keperdataan tersebut dirumuskan dalam pasal terakhir dari bagian (pasal) tersebut. Dengan demikian tidak merumuskan ketentuan sanksi yang sekaligus memuat sanksi pidana, sanksi perdata, dan sanksi administratif dalam satu bab;]. Oleh karena itu Pasal 61, 62 dan 64 seharusnya disusun dalam satu pasal.

Pasal 10 (4) Pelaksanaan pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang kawasan strategis provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c dan huruf d dapat dilaksanakan pemerintah daerah kabupaten/kota melalui tugas pembantuan. Pada penjelasan pasal tidak dijelaskan tugas pembantuan itu apa. Oleh karena itu ditambahkan maksud dari tugas pembantuan sehingga ada kejelasan pembagian kewenangannya.

Pasal 14 (2) Rencana umum tata ruang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a secara berhierarki terdiri atas: a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional; b. rencana tata ruang wilayah provinsi; dan c. rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota. Pasal 22

(1) Penyusunan rencana tata ruang wilayah provinsi mengacu pada:

a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;

- b. pedoman bidang penataan ruang; dan
- c. rencana pembangunan jangka panjang daerah.

Pasal 25 (1) Penyusunan rencana tata ruang wilayah kabupaten mengacu pada:

- a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan rencana tata ruang wilayah provinsi;
- b. pedoman dan petunjuk pelaksanaan bidang penataan ruang; dan
- c. rencana pembangunan jangka panjang daerah.

Pasal 28 Ketentuan perencanaan tata ruang wilayah kabupaten sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, Pasal 26, dan Pasal 27 berlaku mutatis mutandis untuk perencanaan tata ruang wilayah kota, dengan ketentuan selain rincian dalam Pasal 26 ayat (1) ditambahkan:

- a. rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau;
- b. rencana penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka nonhijau; dan
- c. rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, angkutan umum, kegiatan sektor informal, dan ruang evakuasi bencana, yang dibutuhkan untuk menjalankan fungsi wilayah kota sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah.

Masih terdapat kendala dalam penilaian legalitas pertanahan di beberapa daerah sehingga seringkali Perda RTRW provinsi lebih lambat ditetapkan dibandingkan dengan Perda RTRW Kab/kota. Dari segi Aspek operasional atau tidaknya PUU, Pengaturan dalam PUU masih blm dilaksanakan secara efektif.

Kawasan pertambangan tidak diperintahkan untuk diatur dalam perda tata ruang, wilayah pertambangan mempunyai pedoman tersendiri, sehingga seringkali tidak sinkron dengan RTRW yang sudah dicanangkan, terutama gesekan antara kawasan hutan, kawasan pertanian dan kawasan pertambangan. Hal ini juga dikarenakan UU Nomor 4/2009 tentang Minerba tidak mengatur bahwa wilayah pertambangan merupakan bagian integral dari penataan ruang. Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 2 disebutkan bahwa tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang, artinya penataan ruang membutuhkan penanganan yang komprehensif, termasuk wilayah pertambangan. Direkomendasikan mewajibkan kawasan tambang agar masuk dalam RTRW daerah, hal ini dapat dituangkan dalam perubahan UU tentang Minerba.

Pasal 23 (4) Rencana tata ruang wilayah provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun. Kebelumadaan peraturan pemerintah mengenai Penentuan Kriteria dan Tata Cara Peninjauan Kembali dan/atau Penyempurnaan Rencana Tata Ruang (Pasal 23 ayat 4), juga telah menjadi permasalahan yang sangat penting yang dalam kenyataannya telah menyebabkan para perencana tata ruang telah salah arah. Hasil penelitian di lokasi penelitian mengindikasikan terjadinya fenomena "Review Rencana Tata Ruang" yang sekedar melegalisasi pelanggaran norma-norma tata ruang yang telah ada sebelumnya, dan sama sekali tidak berlandaskan atas norma-norma keruangan dan pembangunan yang berkelanjutan.

Demikian pula halnya dengan amanat Pasal 14 (3) untuk adanya peraturan perundangundangan Tentang Tata Cara Penyusunan Perencanaan Tata Ruang yang Berkaitan dengan Fungsi Pertahanan dan Keamanan, amanat Pasal 16 (2) yang menghendaki adanya peraturan pemerintah tentang Pengelolaan Tata Guna Tanah, Tata Guna Air, Tata Guna Udara, dan Sumber Daya Lainnya, akan tetap menjadi macam kertas belaka karena tidak akan pernah berlaku sebelum adanya peraturan pelaksana yang menjadi syarat berlakunya. Memang telah ada sekadar Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 1999 tentang Pembaharuan Kebijakan Pengelolaan Irigasi, tetapi tentu saja hal ini tidak cukup, baik secara substansi materinya, serta substansinya secara yuridis formal yang semestinya berbentuk peraturan pemerintah.

Pasal 29 (2) Proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 (tiga puluh) persen dari luas wilayah kota. Sehingga konsekuensinya adalah pendistribusian penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka harus melalui beberapa kajian yang diatur oleh pemerintah. RTH sebagai ruang guna menampung kegiatan konservasi lingkungan hidup kota harus dikaitkan dengan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Kota, sampai ke Rencana Bagian Wilayah Kota (RBWK) sampai ke kawasan-kawasan kelurahan atau dusun.

Untuk pengayaan isu kuncinya sendiri sudah ada 3 (tiga) aspek yang sudah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu keselamatan, aman, dan tertib, menambahkan isu kunci yang keempat yaitu berkelanjutan. Ini tidak hanya isu kelestarian lingkungan saja, tetapi

keberlangsungan program, karena banyak sekali projek-projek kendaraan umum di kota-kota besar di Indonesia yang tidak berkelanjutan. Lalu, isu yang kelima adalah inklusif, karena kita tahu bertransportasi itu adalah milik semua orang termasuk teman-teman disabilitas dan juga orang tua yang mungkin memiliki abilitas yang berbeda dengan kita yang masih muda. Idealnya UU LLAJ dan UU Jalan jadi satu karena yang diatur subyeknya sama: pergerakan dengan menggunakan jalan.

Alasan perlunya amandemen UU LLAJ:

1. Secara umum, LLAJ sebetulnya sudah cukup baik dan kompresif, hanya sejumlah pasal dalam UU LLAJ sampai sekarang belum dijalankan sehingga yang diperlukan bukan revisi melainkan dorongan pelaksanaan di lapangan;
2. Mungkin yang lebih tepat adalah melakukan amandemen (penambahan pada bagian yang sudah ada) bukan revisi (peninjauan kembali untuk perbaikan). Amandemen berarti hanya menambahkan pada sejumlah pasal yang perlu diperbaiki. Sedangkan revisi bisa menjangkau sampai pada kerangka berpikir. Amandemen perlu dilakukan terutama untuk mensinkronkan pasal-pasal yang telah diamputasi (diubah dan dihilangkan) oleh UU No.11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. Ada 20 Pasal UU LLAJ yang diubah bunyinya dan 7 Pasal dihapus oleh UU Cipta Kerja;
3. UU LLAJ No. 22/2009 ini merupakan UU yang banci karena terlalu banyak Pembina sehingga perlu disederhanakan agar tidak

saling tunggu atau lempar tanggung jawab dalam implementasinya.

Mimpi transportasi darat ke depan:

1. Tersedia layanan angkutan umum perkotaan yang selamat, aman, nyaman, terjangkau dan tepat waktu;
2. Tersedia angkutan pedesaan yang selamat, aman, terjangkau dan sesuai kebutuhan masyarakat pedesaan;
3. Berkembangnya industri transportasi yang sehat dan berkeselamatan;
4. Tersedianya jalur/lajur khusus sepeda di semua kota
5. Tersedianya fasilitas pejalan kaki yang berkeselamatan, aman dan nyaman;
6. Tersedianya jaringan intergrasi yang selamat, aman, mudah diakses dan efisien;
7. Migrasi dari kendaraan BBM ke kendaraan listrik;
8. Kendaraan tanpa pengemudi (Autonomous Electric Vehicle (AEV));
9. Penurunan pencemaran udara melalui pajak karbon;
10. Adanya kepastian dan penegakan hukum guna mewujudkan tertib berlalu lintas.

Pasal-pasal yang diamputasi oleh UU Cipta Kerja:

1. Pasal 19 Kelas jalan diubah
2. Pasal 36 Setiap angkutan umum wajib berhenti di terminal diubah
3. Pasal 38 Fasilitas terminal diubah

4. Pasal 39 Lingkungan kerja terminal diubah
 5. Pasal 40 Pembangunan dan pengoperasian terminal diubah
 6. Pasal 43 Fasilitas parkir diubah
 7. Pasal 50 Uji tipe diubah
 8. Pasal 53 Uji berkala diubah
 9. Pasal 60 Bengkel umum kendaraan bermotor diubah
 10. Pasal 78 Diklat pengemudi diubah
 11. Pasal 99 AMDAL diubah
 12. Pasal 100 dan 101 Dihapus
 13. Pasal 126 Larangan pengemudi angkutan umum diubah
 14. Pasal 162 Angkutan barang khusus dan alat berat diubah
 15. Pasal 165 Angkutan multi moda diubah
 16. Pasal 170 Jembatan timbang diubah
 17. Pasal 173 Perizinan Angkutan diubah
 18. Pasal 174, 175, 176, 177 dan 178 Dihapus
 19. Pasal 179 Ijin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek diubah
 20. Pasal 185 Subsidi angkutan penumpang diubah
 21. Pasal 199 Sanksi Administrasi diubah
 22. Pasal 220 Rancang bangun kendaraan diubah
 23. Pasal 308 Ketentuan pidana dihapus
3. Usulan revisi ketentuan umum:
- a. Poin 7: Perlu dilengkapi kendaraan listrik

- b. Poin 39: Menteri adalah pembantu Presiden yang bertanggungjawab atau membidangi urusan transportasi
4. Pasal-pasal yang diusulkan dihapus karena terlalu teknis:
- a. Pasal 117
 - b. Pasal 119
 - c. Pasal 122 ayat (2)
 - d. Pasal 124 ayat (2)
 - e. Pasal 125
 - f. Pasal 135
5. Usulan amandemen asas dan tujuan:
- a. Pasal 2 perlu ditambahkan asas melayani
 - b. Pasal 3 butir a perlu ditambahkan aspek aman dan selamat
6. Usulan amandemen pembina LLAJ:
- a. Pasal 5 ayat (3), Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh Menteri yang bertanggungjawab untuk urusan transportasi yang dilaksanakan secara koordinatif dengan kementerian/lembaga terkait.
7. Usulan amandemen forum LLAJ
- a. Rumusan Pasal 13 ayat (4), Keanggotaan forum LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, K/L terkait, penyelenggara, akademisi, dan perwakilan unsur masyarakat

- b. Pasal 13 ayat (5), Ketentuan lebih lanjut mengenai forum LLAJ dilakukan oleh Pembina LLAJ
8. Masukan tentang rencana induk jaringan jalan
- a. Pasal 14-18 tentang jaringan LLAJ, khususnya terkait dengan Rencana Induk Jaringan LLAJ Nasional masih relevan, tapi perlu ada dorongan kepada Pembina LLAJ agar Rencana Induk tersebut dapat diwujudkan dan menjadi pedoman pengembangan jaringan LLAJ. Sampai saat ini belum tersusun.
9. Masukan untuk preservasi jalan:
- a. Pasal 29 ayat (4), sebaiknya sumbernya perlu dieksplisit agar tidak multitafsir
10. Menolak menjadikan motor sebagai angkutan umum
- a. Data menunjukkan secara konsisten dari tahun ke tahun bahwa sepeda motor berkontribusi lebih dari 70% angka kecelakaan lalu lintas;
- b. Moda motor tidak memenuhi persyaratan angkutan umum yang selamat, aman dan nyaman seperti diatur dalam Pasal 137 UU LLAJ;
- c. Kapasitas angkut terbatas (satu orang saja);
- d. Pemborosan BBM
- e. Menambah polusi udara;
- f. Dimensi sosial politiknya lebih kompleks dan rumit (sulit dikontrol).

Pasal 273 ayat (1) dan Penjelasan Pasal 273 yang dinilai bertentangan dengan Pasal 1 ayat (3) dan Pasal 28D ayat (1) UUD 1945.

Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ berbunyi, *“Setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera, dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”*

Viktor Santoso Tandiasa selaku kuasa hukum menyebutkan norma tersebut bagi Pemohon telah berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum dalam menentukan siapa penyelenggara negara yang akan dikenai sanksi pidana apabila terjadi pelanggaran. Sebab, dalam menjalankan profesi sebagai wartawan kerap mengendarai kendaraan dengan kecepatan di atas standar untuk bisa mendapatkan berita sebagaimana *deadline* yang diberikan oleh pimpinan. Namun akibat banyaknya jalan yang dilalui dalam kondisi rusak, sangat mungkin akan berpotensi pada terjadinya kecelakaan (termasuk bagi Pemohon) karena kondisi jalanan yang dibiarkan rusak dalam waktu yang sangat lama. Artinya, frasa yang ada pada norma tersebut tidak memberikan kepastian hukum bagi penyidik terutama untuk menilai waktu yang dijadikan ukuran dalam laporan terhadap peristiwa kecelakaan akibat jalan rusak tersebut. Sebab laporan yang diajukan kepada penyidik tersebut tidak dapat diproses sehingga masyarakat tidak dapat meminta pertanggungjawaban saat mengalami kecelakaan akibat jalan rusak, baik di jalan umum, jalan provinsi, atau jalan kabupaten kota.

“Maka telah nyata dan secara aktual ketentuan norma *a quo* telah menimbulkan kerugian konstitusional bagi Pemohon dan menurut penalaran yang wajar akan terjadi bagi Pemohon. Kerugian konstitusional tersebut dialami Pemohon karena dengan berlakunya ketentuan norma *a quo*, Pemohon tidak mendapatkan jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28D ayat (1) UUD 1945,” jelas Viktor pada sidang yang dipimpin oleh Hakim Konstitusi Suhartoyo bersama dengan Hakim Konstitusi Saldi Isra dan Daniel Yusmic P. Foekh sebagai hakim anggota Sidang Panel. Atas dalil tersebut, Pemohon meminta agar Mahkamah memutuskan “mengabulkan permohonan Pemohon untuk seluruhnya; menyatakan Pasal 273 ayat (1) UU LLAJ terhadap kata “*yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak*” bertentangan dengan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat secara bersyarat sepanjang tidak dimaknai “*yang telah menerima laporan mengenai kerusakan jalan dan tidak melakukan tindakan perbaikan jalan yang rusak dalam waktu 10 hari*”.

Menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas memang merupakan kejadian yang tidak diduga dan tidak disengaja. Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan (Pasal 229 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009) Jika sekilas menyimak contoh kecelakaan lalu lintas yang Anda sebutkan, maka

pengemudi mobil yang menabrak pengendara sepeda motor dan meninggal dunia harus bertanggung jawab walaupun bukan karena kehendaknya atau telah ada perdamaian dengan keluarga korban meninggal. Mengenai siapa yang bersalah, hal tersebut harus dibuktikan di sidang pengadilan. Hakim yang akan memutuskan apakah si tersangka/terdakwa bersalah dan memenuhi unsur tindak pidana yang dituntut oleh Jaksa Penuntut Umum. Terjadinya kecelakaan lalu lintas juga dapat terjadi karena kondisi jalan yang rusak. Penyelenggara jalan mempunyai kewajiban yang patut untuk segera memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas (Pasal 24 ayat (1) UU LLAJ). Apabila perbaikan jalan belum dapat dilaksanakan, penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas (Pasal 24 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009). Pengertian penyelenggara jalan tidak diatur dalam UU UU No. 22 Tahun 2009, oleh karena itu perlu merujuk pada ketentuan Pasal 1 angka 14 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan bahwa penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Jalan umum sebagai sarana penghubung lalu lintas dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (Pasal 9 ayat (1) UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan). Kewenangan penyelenggaraan jalan dibagi sesuai kewenangannya masing-masing yaitu: a. Pemerintah pusat berwenang menyelenggarakan jalan nasional b. Pemerintah provinsi berwenang menyelenggarakan jalan provinsi c. Pemerintah kabupaten berwenang menyelenggarakan jalan

kabupaten dan jalan desa d. Pemerintah kota berwenang menyelenggarakan jalan kota. Sedangkan untuk jalan tol, penyelenggaraannya berada pada pemerintah pusat yang sebagian dilaksanakan oleh Badan Pengawas Jalan tol (BPJT) sebagaimana diatur Pasal 45 UU 38 Tahun 2004 tentang jalan. Berdasarkan Pasal 97 ayat (1) PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, penyelenggara jalan mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk memelihara jalan sesuai dengan kewenangannya Pasal 273 UU UU No. 22 Tahun 2009 berbunyi: (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/ atau kerusakan Kendaraan dan / atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah). (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah). Ketentuan mengenai

sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan (penjelasan umum UU UU No. 22 Tahun 2009). Oleh karena itu, tanggung jawab terhadap kecelakaan lalu lintas tidak hanya kepada pengemudi yang menyebabkan kecelakaan, tetapi juga ada tanggung jawab dari pihak penyelenggara jalan apabila kecelakaan disebabkan kondisi jalan yang tidak laik. Dari ketentuan yang telah disebutkan di atas, maka seorang yang mengalami kecelakaan lalu lintas dikarenakan jalan berlubang atau rusak maka dapat melakukan penuntutan kepada penyelenggara jalan sesuai dengan kewenangannya. (lihat ketentuan Pasal 9 ayat (1) UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan).

Pasal 3 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: (a) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Usulan menjadi (a) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selamat, aman, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong mobilitas geografis, perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Pasal 4 Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui. Sebaiknya Undang-Undang ini berlaku untuk

membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selamat, aman, tertib, dan lancar melalui.

Pasal 5 ayat (3) butir b dan e: Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi: b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; e. Urusan pemerintah di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sebaiknya b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. Urusan pemerintah di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi dan Penegakan Hukum oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. e. Urusan pemerintah di bidang pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian RI bersama dengan Kementerian Perhubungan. Alasan demi terciptanya tata kelola yang baik, maka sebaiknya dipisahkan antara tugas pemberian SIM dengan pendidikan mengemudi dan antara yang melakukan rekayasa lalu lintas dengan penegak hukumnya, sekaligus juga untuk mengurangi beban kepolisian.

Pasal 6 ayat (1) butir d (1) Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi: d. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan. Sebaiknya c. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan operator.

Pasal 47 (1) Kendaraan terdiri atas: a. Kendaraan Bermotor; dan b. Kendaraan Tidak Bermotor. Sebaiknya Kendaraan terdiri atas: a. Kendaraan Bermotor; b. Kendaraan Tidak Bermotor; c. Kendaraan listrik. Motor Listrik adalah peralatan elektromagnetik yang mengonsumsi tenaga listrik untuk menghasilkan energi mekanis sebagai penggerak.

Pasal 61 (1) Setiap Kendaraan Tidak Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, meliputi: a. Persyaratan teknis; dan b. Persyaratan tata cara memuat barang. (1) Setiap Kendaraan Tidak Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, meliputi: a. Persyaratan teknis; dan b. Persyaratan tata cara memuat penumpang/barang.

Pasal 62 (1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Sebaiknya (1) Pemerintah wajib memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Pasal 77 (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum. (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh sekolah mengemudi. (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi berpendidikan SMTA dan wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.

Pasal 80 Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi: e. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat. (3) Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi disabilitas.

Pasal 81 Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan, usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian. Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D; b. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan c. Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin

Mengemudi B II. Sebaiknya Untuk mendapatkan Surat IZin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, pendidikan, kesehatan, dan lulus ujian. Syarat pendidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. Minimal berpendidikan SD untuk SIM C atau kendaraan perorangan b. Berpendidikan minimum untuk SIM A Umum dan SIM B. Aspek pendidikan sama dengan asumsi dasarnya, makin tinggi pendidikan makin tinggi pula pemahamannya terhadap peraturan berlalu lintas.

Pasal 83 (1) Setiap orang yang mengajukan permohonan untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus. (2) Syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A Umum; b. Usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan c. Usia 23 (dua puluh tiga) Surat Izin Mengemudi Umum. (3) Persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut: a. Lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan mengenai: 1. Pelayanan angkutan umum; 2. Fasilitas umum dan fasilitas sosial; 3. Pengujian Kendaraan Bermotorf; 4. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 5. Tempat penting di wilayah domisili; 6. Jenis barang berbahaya; dan 7. Pengoperasioan peralatan kemanan. b. Lulus ujian praktik, yang meliputi: 1. Menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di Terminal dan di tempat tertentu lainnya; 2. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 3.

Mengisi surat muatan; 4. Etika Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dan 5. Pengoperasian peralatan keamanan. Sebaiknya (1) Setiap orang yang mengajukan permohonan untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi persyaratan usia, pendidikan, dan persyaratan khusus. (2) Syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut: a. Usia 20 (dua puluh) tahun dan berpendidikan minimal SMTA untuk Surat Izin Mengemudi A Umum; b. Usia 22 (dua puluh dua) tahun dan berpendidikan minimal SMTA untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan c. Usia 23 (dua puluh tiga) tahun dan berpendidikan minimal SMTA Surat Izin Mengemudi Umum. (3) Persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah surat bukti lulus sekolah mengemudi yang telah terakreditasi sebagai berikut: a. Lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan mengenai: 1. Pelayanan angkutan umum; 2. Fasilitas umum dan fasilitas sosial; 3. Pengujian Kendaraan Bermotor; 4. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 5. Tempat penting di wilayah domisili; 6. Jenis barang berbahaya; dan 7. Pengoperasian peralatan keamanan. b. Lulus ujian praktik, yang meliputi: 1. Menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di Terminal dan di tempat tertentu lainnya; 2. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang; 3. Mengisi surat muatan; 4. Etika Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dan 5. Pengoperasian peralatan keamanan. Aspek pendidikan sama dengan asumsi dasarnya, makin tinggi pendidikan makin tinggi penguasaannya terhadap peraturan berlalu lintas.

Pasal 85 (2) Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. Sebaiknya (2) Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. (3) Surat Izin Mengemudi dapat dicabut terbukti melakukan pelanggaran yang berdampak pada hilangnya nyawa manusia. Ayat (3) yang asli dan seterusnya menyesuaikan ayatnya.

Pasal 87 (1) Surat Izin Mengemudi diberikan kepada setiap calon Pengemudi yang lulus ujian mengemudi. Sebaiknya (1) Surat Izin Mengemudi diberikan kepada setiap calon Pengemudi yang lulus sekolah mengemudi.

Pasal 90 (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari. (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam. Sebaiknya (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor

Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari. (3)Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum AKAP/Pariwisata setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. (4)Setiap Perusahaan Angkutan Umum AKAP/Pariwisata wajib menyediakan dua pengemudi untuk satu kendaraan yang sama.

Pasal 105 Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. Berperilaku tertib; dan/atau b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangikan, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan. Sebaiknya Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. Berperilaku tertib; b. Dilarang membuat keonaran; dan/atau c. Mencegah hal-hal yang dapat merintangikan, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan. Tambahan poin b ini untuk menjadi dasar bagi pengendara motor yang memodifikasi knalpot.

Pasal 106 (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. Rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; f. Peringatan dengan bunyi dan sinar; g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h. Tata cara pengendalian dan penempelan dengan Kendaraan lain. (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan. Sebaiknya (1)Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan

Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: b. Rambu perintah atau rambu larangan; c. Marka Jalan; d. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; e. gerakan Lalu Lintas; f. berhenti dan Parkir; g. Peringatan dengan bunyi dan sinar; h. Kecepatan maksimal atau minimal; i. Memberikan kesempatan kepada penyebrang jalan; dan/atau j. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain. (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di samping maupun belakangnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

Pasal 107 (2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Ayat ini dikeluhkan oleh para pengemudi sepeda motor yang merasa terlalu boros lampu dan aki. Sangat mungkin sisi kajian terhadap penggunaan lampu di siang hari itu dilakukan di negara-negara subtropis yang udaranya tidak cerah atau mendung sehingga perlu menyalakan lampu. Tapi untuk Indonesia, terutama pada saat musim kemarau, apakah relevan menyalakan lampu pada siang hari.

Pasal 125 Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. Sebaiknya (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang dilarang mengemudikan kendaraan yang memiliki dimensi dan muatan yang melebihi ketentuan (ODOL sama dengan over dimension dan over loading).

Pasal 132 (3) Pejalan Kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain. Sebaiknya (3) Pejalan Kaki disabilitas harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali Pengguna Jalan lain.

Pasal 137 (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali: a. Rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai; b. Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah. Sebaiknya (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali: a. Dalam kondisi darurat atau bencana. Rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai; b. Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.

Pasal 138 (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Sebaiknya (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan

terjangkau, dan tepat waktu. (2) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) (3) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 139 (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara. (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi. (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara. (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi. (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. penyelenggaraan angkutan umum juga dapat dilaksanakan oleh

Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota dalam bentuk UPT. Apakah ini perlu diwadahi dalam pasal ini juga.

Pasal 141 (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: a. Keamanan; b. Keselamatan; c. Kenyamanan; d. Keterjangkauan; e. Kesenjangan; dan f. Keteraturan. Sebaiknya (1)Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi a. Keselamatan kemanan; b. Keamanan keselamatan; c. Keselamatan; d. Kenyamanan; e. Keterjangkauan; f. Kesenjangan; dan g. Keteraturan.

Pasal 158 (1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. (2)Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan: a. Mobil bus yang berkapasitas angkut massal; b. Lajur khusus; c. Trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan d. Angkutan pengumpan. Sebaiknya (1)Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan yang memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan tepat waktu. (2)Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan: a. Mobil bus yang berkapasitas angkut massal; b. Lajur khusus; c. Terintegrasi dengan angkutan massal lain; dan d. Angkutan pengumpan.

Pasal 162 (2) Pengemudi dan pembantu Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut. Sebaiknya (2) Pengemudi dan pembantu Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki sertifikat mengemudi untuk kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut.

Pasal 167 (1) Perusahaan Angkutan Umum orang wajib: a. Menyerahkan tiket Penumpang; b. Menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek; c. menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang; d. Menyerahkan manifes kepada Pengemudi. Sebaiknya (1) Perusahaan Angkutan Umum orang wajib: a. Memiliki daftar jumlah dan identitas penumpang untuk AKAP; b. Menyerahkan tiket Penumpang; c. Menyerahkan tanda bukti pembayaran pengangkutan untuk angkutan tidak dalam trayek; d. menyerahkan tanda pengenal bagasi kepada Penumpang; e. Menyerahkan manifes kepada Pengemudi.

Pasal 169 (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan. Sebaiknya (3) Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan, dan/atau teknologi.

Pasal 174 (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perlu diakomodasi inisiatif warga sendiri

yang mengusahakan layanan angkutan umum, apakah ini bisa masuk dalam kategori “melalui seleksi”.

Pasal 177 Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib: a. Melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan; dan b. Mengoperasikan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1).
Sebaiknya Pemegang izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek wajib: a. Melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin yang diberikan; dan b. Mengoperasikan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 141 ayat (1); serta dioperasikan oleh pengemudi yang memiliki sertifikasi pengemudi. c. Wajib menyediakan dua pengemudi dalam satu kendaraan untuk AKAP. d. Wajib melaksanakan jam kerja pengemudi sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (2).

Pasal 186 Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang. Sebaiknya Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang sampai tujuan akhir setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

Pasal 192 ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu

kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang. Bagaimana dengan kerugian yang dialami pengguna jalan lain akibat kecelakaan angkutan umum, baik yang mengangkut orang/barang dan menabrak kendaraan di depannya, siapa yang harus menanggung kerugiannya.

Pasal 201 (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem keamanan dengan berpedoman pada program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebaiknya (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dan keamanan dengan berpedoman pada program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 203 (1)Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2)Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Litnas dan Angkutan Jalan; c. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebaiknya (1)Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2)Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, meliputi: a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Litnas dan Angkutan Jalan; c. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. Pembentukan Badan Keselamatan Jalan sebagai bagian dari Badan Keselamatan Transportasi.

Pasal 208 (1) Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan ANgkutan Jalan. (2) Upaya membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui: a. Pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini; b. Sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. Pemberian penghargaan terhadap tindakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; d. Penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan. Sebaiknya (1) Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya Keselamatan dan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan ANgkutan Jalan. (2) Upaya membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui: a. Pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini; b. Sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. Mendirikan sekolah mengemudi di setiap

kabupaten/kota d. Pemberian penghargaan terhadap tindakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; e. Penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.

Pasal 226 (1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui: a. Partisipasi para pemangku kepentingan; b. Pemberdayaan masyarakat; c. Penegakan hukum; dan d. Kemitraan global. (2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. (3) penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sebaiknya (1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui: a. Partisipasi para pemangku kepentingan; b. Pemberdayaan masyarakat; c. pendirian dan pengembangan sekolah mengemudi d. Penegakan hukum; dan e. Kemitraan global; f. pelaksanaan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum. (2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. (3) penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh Badan Keselamatan Transportasi Bidang Jalan.

Pasal 227 Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara: a. Mendatangi tempat kejadian dengan segera; b.

Menolong korban; c. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara; d. Mengolah tempat kejadian perkara; e. Mengatur kelancaran arus Lalu Lintas; f. Mengamankan barang bukti; dan g. Melakukan penyidikan perkara. Sebaiknya Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara: a. Mendatangi tempat kejadian dengan segera; b. Menolong korban; c. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara; d. Mengolah tempat kejadian perkara; e. Mengatur kelancaran arus Lalu Lintas; f. Mengamankan barang bukti; dan g. Melakukan penyidikan perkara. h. Bersinergi dengan KNKT untuk melakukan penyelidikan bila korban di atas lima orang. Batasan korban lima karena kalau sudah di atas lima itu kategori banyak, mengingat ini nyawa manusia.

Pasal 230 Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan. Sebaiknya perlu diatur agar pengemudi yang telah ditetapkan sebagai terpidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas tidak dihukum penjara, tapi melakukan kerja sosial selama sesuai dengan masa hukumannya karena mereka tidak dapat digolongkan sebagai kriminal.

Yang belum diatur di dalam UU No. 22/2009 namun penting untuk diatur adalah:

1. Subsidi untuk angkutan Lebaran serta Natal dan Tahun Baru (Nataru)

2. Pentingnya angkutan pedesaan - bersinergi dengan Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi
3. Pentingnya penyediaan angkutan pelajar
4. Pentingnya rute aman dan selamat sekolah
5. Pentingnya angkutan di pedalaman
6. Pelibatan KNKT dalam penyelidikan kasus kecelakaan angkutan umum yang membawa korban sekurang-kurangnya lima orang.

Apabila ditelisik secara lebih lanjut ruang publik yang dapat dimanfaatkan sebagai area parkir antara lain Lapangan Benteng, Lapangan Merdeka, Lapangan Sepak Bola yang berada di simpang Jalan Karya Wisata, serta beberapa area lainnya. Pertanyaan lanjutannya adalah, apakah dengan menempatkan beberapa ruas ruang terbuka itu untuk area parkir tidak mengganggu hak-hak warga negara lain, di tengah terbatasnya ruang terbuka di Kota Medan. Hal ini kemudian menjadi polemik yang tidak berkesudahan. Intinya harus kembali ke rencana tata ruang dan rencana wilayah sebagaimana yang diamanatkan oleh undang-undang.

Kota Medan dengan lalu lintas yang sudah sangat padat intensitasnya, membutuhkan lahan parkir yang tidak sedikit. Pemakaian badan jalan sebagai area parkir (*on street*) ternyata memunculkan masalah baru yang juga belum mendapatkan solusinya hingga saat ini. Setiap hari ratusan kendaraan terjual dengan bebas di berbagai *show room* yang ada di Kota Medan, tanpa ada batasan dan pembatasan sama sekali. Meningkatnya jumlah kendaraan setiap tahun ternyata tidak diiringi dengan penambahan ruas jalan, yang akhirnya adalah menimbulkan masalah-masalah sosial

seperti kemacetan, polusi udara, polusi suara yang semakin meningkat, dan terakhir adalah semakin terbatasnya jumlah area parkir yang ada.

Penulis melihat bahwa perlu dilakukan upaya secara sistematis untuk mengatasi terbatasnya ruang-ruang parkir di Kota Medan. Pertama adalah dengan memperbaiki sistem transportasi umum yang dapat menjangkau minimal 60% jumlah penduduk kota Medan. Angkutan umum misalnya Trans Mebidang, Trans Metro Deli, jumlah belum banyak serta hanya terbatas pada rute-rute tertentu, sehingga aksesibilitas masyarakat yang menggunakan moda transportasi tersebut masih minim. Moda jenis angkutan umum di Kota Medan dari sisi kualitas armadanya cukup banyak namun kondisinya sebagian besar tidak layak jalan serta fasilitas yang sangat buruk, plus supir yang ugal-ugalan yang membahayakan keselamatan penumpang.

Berdasarkan faktor pertama di atas, maka pemerintah Kota Medan perlu untuk membenahi angkutan massal yang laik jalan ditunjang dengan fasilitas yang baik serta mengedukasi supir untuk tertib di jalan raya. Ketersediaan angkutan umum yang terbatas, kualitas layanan yang buruk serta supir yang kurang memahami aturan-aturan lalu lintas di jalan raya, merupakan sebagian alasan masyarakat Kota Medan enggan untuk memakai transportasi umum dalam berbagai keperluannya. Faktor itu pula yang menjadi penyebab penjualan kendaraan bermotor di Kota Medan setiap tahun bertambah secara signifikan.

Bertambahnya jumlah kendaraan setiap tahunnya, tentunya membutuhkan lahan parkir yang tidak sedikit. Hal inilah yang kemudian

menjadi pemicu ruwetnya masalah perparkiran di Kota Medan. Desain kota yang memusatkan aktifitasnya baik perkantoran maupun perdagangan di beberapa titik pusat kota menyebabkan pusat kota menjadi macet karena menunggu antrian untuk parkir.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka tata ruang dan wilayah perlu untuk segera ditetapkan tanpa adanya pelanggaran dalam pelaksanaannya. Artinya perlu diatur mana zona untuk pusat pemerintahan, perdagangan, dan aktivitas lainnya secara menyebar sehingga tidak terpusat pada satu atau dua titik saja. Perlu juga ditinjau ulang terhadap sekolah-sekolah yang berada di jalan protokol yang aktifitas antar jemput anak sekolah dengan parkir di badan jalan, sehingga mengganggu akses pengendara lainnya. Perlu adanya zonasi khusus untuk sekolah untuk tidak mendirikan sekolah di jalan protokol atau dengan membuat aturan dengan mewajibkan sekolah menyediakan lahan parkir untuk aktifitas antar jemput anak sekolah, atau dengan mewajibkan sekolah menyediakan bus sebagai sarana untuk antar jemput.

Kedua, diperlukan penambahan ruas jalan yang menjadi biang keladi kemacetan lalu lintas plus sebagai akibat kurangnya fasilitas parkir di Kota Medan. Penambahan ruas jalan dimaksud tidak hanya memperlebar ruas jalan yang ada namun juga pada titik-titik tertentu perlu dibangun jalan layang (*fly over*) sehingga mengurangi intensitas kemacetan yang selama ini terjadi. Perlu juga menjadi bahan pertimbangan untuk memanfaatkan lahan di bawah jalan layang yang cukup lebar sebagai area parkir sehingga penambahan area parkir yang selama ini berada di badan jalan dapat

diminimalisir, meskipun juga harus melalui pengkajian yang cukup dalam terkait dengan dampak lingkungannya.

Ketiga, pemerintah Kota Medan seharusnya sudah merealisasikan rencana-rencana pengadaan gedung parkir yang selama ini telah ada dalam Pasal 30 ayat (9) Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Medan Tahun 2015-2035, sebanyak 17 gedung parkir, yang terletak di beberapa titik kawasan. Sampai saat ini tidak satu pun gedung itu dibangun oleh Pemerintah Kota Medan. Berdirinya gedung parkir tersebut tentunya akan memberikan dampak yang signifikan terhadap minimnya lahan parkir yang ada di Kota Medan.

Keberadaan gedung parkir milik Pemko Medan, tidak hanya menguntungkan dari sisi penerimaan pendapatan daerah, namun juga dapat memberikan perlindungan dan kepastian hukum terhadap pemilik kendaraan yang memakai jasa perparkiran. Dengan fasilitas yang baik, aman dan nyaman, maka pengguna jasa perparkiran akan mendapatkan manfaat dari retribusi parkir yang telah dibayarnya.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka perlu diingatkan kepada Pemko Medan untuk segera merealisasikan gedung-gedung parkir sebagaimana yang termaktub dalam Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Medan Tahun 2015-2035. Perlu juga untuk diperhatikan pengembangan pada titik-titik lain diluar 17 kawasan yang telah direncanakan pembangunan gedung

parkir tersebut, mengingat perkembangan kota dengan berbagai dinamikanya yang sangat cepat.

Urgensi dari dibangunnya gedung perparkiran di Kota Medan sekaligus untuk merubah wajah Kota Medan menjadi lebih baik dilihat dari sudut pandang estetika. Wajah Kota Medan saat ini adalah kota paling jorok se Indonesia, semrawut, masyarakatnya susah diatur, sering melanggar peraturan lalu lintas, penataan kota yang amburadul, kota sejuta preman, dan banyak image negatif lainnya menyangkut kota ini. Ditambah lagi dengan pengelolaan perparkiran yang tidak jelas, parkir sembarangan, membuat wajah kota Medan semakin buram. Untuk itulah pembangunan gedung-gedung parkir paling tidak dapat sedikit merubah wajah kota menjadi lebih beradab.

Citra kota merupakan identitas khas yang hanya dimiliki pada suatu kota dimana setiap kota memiliki ciri khas yang berbeda-beda. Jika dilihat dari aspek estetika sebuah kota dapat dikatakan sebagai tempat yang layak apabila memenuhi beberapa prinsip:

1. Kekosongan pusat. Sebuah tempat yang berfungsi sebagai ruang statis seharusnya memiliki pusat yang kosong. Artinya, pohon-pohon, tugu, monumen, dan lain sebagainya ditempatkan diluar pusat ruang, atau ditempatkan secara khusus tanpa ada gangguan dari elemen yang lainnya.
2. Elemen tempat. Sebuah tempat biasanya diisi oleh elemen perkotaan yang mendukung. Seperti lampu, penghijauan, tempat menempel media iklan, pengumuman, tiang-tiang, tempat duduk, dan lain-lain. Seharusnya elemen tersebut tidak merusak tempat, melainkan memberikan dukungan pada infrastruktur dan lingkungannya.
3. Gambaran visual. Sebuah tempat seharusnya memiliki citra yang menarik. Maksudnya, sebuah tempat idealnya mempunyai ciri khas yang berasal dari interaksi antara ruang dan bentuk, serta antara yang buatan dan yang alami.¹⁵⁶

¹⁵⁶Shanzah Isminingtias, *Op. Cit.*, hal. 9

Nilai di suatu kota akan berkembang luas terutama pada pembangunan kota, hal itu mendorong bentuk perkotaan kompak, yang mempromosikan alternatif pilihan dan sehat transportasi (yaitu berjalan, bersepeda dan transit), lebih baik menggunakan infrastruktur kota dan mempertahankan kelangsungan hidup bisnis lingkungan. Dalam jangka panjang, gaya ini pembangunan menumbuhkan karakter masyarakat yang berbeda yang membangun merek dan kebanggaan warga untuk Kota dan lingkungannya.¹⁵⁷

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, dalam penataan parkir badan jalan perlu adanya perencanaan terlebih dahulu mengenai lahan yang akan dimanfaatkan sebagai ruang parkir. Lahan parkir tersebut harus dioptimalkan secara baik agar dapat menampung dan melayani kebutuhan pengguna jasa parkir. Dalam perencanaan parkir badan jalan harus memperhatikan tiga aspek yakni mengenai satuan ruang parkir, karakteristik parkir dan bangkitan parkir.

Satuan ruang parkir (SRP) merupakan satuan ukuran guna meletakkan kendaraan yang meliputi mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor yang parkir paralel di badan jalan, pelataran parkir maupun gedung. Dalam petunjuk yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dimana terdapat sebuah dimensi satuan ruang parkir yang menjadi acuan dalam melakukan SRP. Dalam menentukan dimensi SRP dipengaruhi oleh beberapa faktor salah satunya adalah besaran bukaan

¹⁵⁷*Ibid.*, hal. 8.

pintu dan jenis kendaraan yang akan parkir. Dalam meningkatkan kenyamanan pengemudi dan penumpang atas keluar masuknya kendaraan maka harus ditentukan lebar bukaan pintu serta ruang bebas untuk penyandang cacat agar tetap nyaman dalam melakukan parkir.

Kalau dilihat dilapangan, maka ketentuan-ketentuan tersebut lebih banyak diabaikan, sehingga ketika akan keluar, pengemudi yang parkir kesulitan untuk mengeluarkan kendaraannya, bahkan banyak ditemukan, si pengemudi sama sekali tidak dapat membuka pintu mobilnya. Apalagi fasilitas parkir bagi penyandang cacat badan dengan modifikasi kendaraan khususnya roda dua, sama sekali tidak ada dan tidak diperhatikan.

Dalam menentukan SRP sebagai ukuran guna meletakkan kendaraan dipengaruhi oleh dua faktor yakni luas bangunan dan lebar bukaan. Penentuan SRP tersebut telah sesuai dengan petunjuk yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yakni mengenai dimensi ruang parkir badan jalan dipengaruhi atas lebar besaran pintu. Luas bangunan dan peruntukan bangunan juga sangat mempengaruhi jumlah satuan ruang parkir yang dimiliki. Penentuan satuan ruang parkir juga harus mempertimbangkan ruang bebas kiri, kanan, depan dan belakang sehingga baik pengemudi maupun penumpang dapat dengan nyaman keluar dari kendaraan.

Dengan berorientasi pada kenyamanan maupun keamanan pengemudi maka perlu adanya perlengkapan dalam penunjang satuan ruang parkir. Perlengkapan tersebut berupa marka, rambu dan stopper. Marka digunakan sebagai pembatas parkir yang berupa garis utuh yang mengelilingi bidang parkir. Dengan adanya marka parkir akan

mempengaruhi tingkat keteraturan dalam parkir dan terlihat lebih rapi. Rambu digunakan sebagai petunjuk tempat parkir yang biasanya dilengkapi dengan papan yang berisi tentang informasi ketentuan tarif parkir, waktu parkir, batasan waktu parkir hingga penggunaan tempat khusus bagi para penyandang cacat. Sedangkan, stopper parkir digunakan untuk memudahkan kendaraan untuk keluar masuk ruang parkir yang biasanya dengan diberikan penahan roda. Hal tersebut dilakukan agar kendaraan tidak melebihi batasan parkir yang sudah ditentukan.¹⁵⁸

Hal ini ditunjukkan dengan fenomena di lapangan bahwa tidak semua ruang parkir badan jalan di Kota Medan memiliki marka parkir sehingga penataan parkir terlihat tidak rapi. Inilah yang menjadi kendala bagi Dinas Perhubungan Kota Medan dalam penyediaan marka parkir. Kendala yang dialami oleh Dinas Perhubungan yakni perawatan yang kurang baik maupun kualitas cat yang jelek sehingga menyebabkan marka parkir tersebut cepat hilang. Faktor lainnya adalah banyak marka jalan yang hilang dicuri oleh orang yang tak bertanggungjawab untuk dijual besinya. Tidak adanya marka parkir berakibat pada penataan parkir badan jalannya, juru parkir sering memepetkan kendaraan tanpa tahu batas parkir seharusnya karena tidak ada batasan yang pasti.

Karakteristik parkir merupakan suatu ukuran atau besaran yang dapat digunakan untuk merencanakan kebutuhan fasilitas ruang serta mengendalikan kebutuhan parkir. Dalam menentukan penataan parkir yang baik tentu saja harus ditentukan terlebih dahulu kebutuhan ruang parkir di

¹⁵⁸*Ibid.*, hal. 10.

daerah tersebut. Dengan perencanaan kebutuhan parkir yang baik dengan memperhatikan kondisi lalu lintas di sekitar lokasi parkir akan implementasi dalam perparkiran akan baik pula.

Dalam menggunakan fasilitas parkir terdapat kriteria dalam peletakannya, yakni tempat parkir diusahakan berada dipermukaan yang datar agar kendaraan tidak menggelinging dan jika tanah yang digunakan miring maka harus dilakukan *grading* dengan sistem *cut and fill*. Tidak hanya itu, tempat parkir harus berada tidak jauh dari tempat kegiatan dan jika harus menempuh jarak yang jauh maka dibuat sirkulasi yang jelas dan terarah menuju area parkir.

Kelancaran dan kenyamanan lalu lintas menjadi dasar dalam suatu manajemen lalu lintas. Berdasarkan hal itu, maka diperlukan manajemen dan sistem yang baru dan modern dalam menangani persoalan-persoalan parkir sehingga perlu adanya bangkitan parkir yang terjadi di suatu kawasan perkantoran, perbelanjaan, sekolah, daerah wisata, maupun kegiatan yang lainnya.

Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi bangkitan parkir diantaranya meliputi:

1. Besarnya kawasan terbangun yang biasanya terkait erat dengan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi;
2. Banyaknya dan kepadatan kegiatan yang berada di kawasan tersebut;
3. Besarnya daya tarik masyarakat untuk menuju kawasan tersebut;
4. Jumlah kawasan tetap maupun tidak tetap yang bekerja di kantor atau kegiatan di kawasan tersebut;
5. Tingkat kepemilikan kendaraan pribadi ataupun milik perusahaan/dinas masyarakat metropolitan atau kota yang bersangkutan;
6. Jenis kegiatan yang berada di kawasan tersebut misalnya perkantoran, sekolah ataupun pusat perdagangan;

7. Kebijakan perpajakan yang diberlakukan oleh pemerintah setempat.¹⁵⁹

Tingkat kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin meningkat menyebabkan volume kendaraan semakin bertambah sedangkan kapasitas jalan yang tidak terlalu lebar, bangunan rumah toko yang terus bertambah dan penggunaan ruang parkir sepanjang hari bertambah pula, sehingga memengaruhi kepadatan di sekitar wilayah perpajakan. Area parkir badan jalan yang hampir seluruhnya berada di kawasan niaga yang notabene merupakan area yang padat pengunjung juga menyebabkan kepadatan.

Berdasarkan paparan di atas, maka perubahan kawasan peruntukan perlu juga untuk diperhatikan, karena pesatnya pembangunan yang tak mungkin dapat dihempang. Kepemilikan lahan yang menjadi hak masyarakat untuk memanfaatkannya sesuai dengan kebutuhan, juga menjadi faktor yang mesti diperhatikan oleh pemerintah. Pertumbuhan pusat-pusat bisnis yang dibangun oleh masyarakat tentunya akan berakibat berdatangnya para pemilik kendaraan ke lokasi tersebut. Tanpa adanya analisis dampak lingkungan terhadap perubahan kawasan, maka pusat-pusat bisnis seperti rumah toko tanpa menyediakan lahan parkir yang memadai, tentunya akan menambah problematika perpajakan di kota Medan. Kondisi tersebut seharusnya menjadi patokan dalam pemberian IMB bagi masyarakat. Peraturan Daerah terkait dengan tata ruang dan tata wilayah mesti menjadi pedoman, karena pelanggaran terhadap tata ruang dan tata wilayah akan berakibat rusaknya zona-zona yang telah menjadi ketentuan dalam suatu perda.

¹⁵⁹*Ibid.*, hal. 11.

Ruang publik yang ada di Kota Medan yang jumlahnya juga tidak banyak itu, jika akan dimanfaatkan sebagai area parkir, tentunya perlu memikirkan tata ruang dan tata wilayah yang telah ditetapkan. Artinya pemanfaatan ruang publik sebagai area parkir, merupakan salah satu bukti kegagalan pemerintah Kota Medan dalam mengelola perparkiran. Sinergi antar instansi pemerintah yang ada di Kota Medan, misalnya Dinas Perhubungan, Dinas Tata Ruang dan Tata Wilayah, Dinas Perizinan, BUMD dalam membangun Kota Medan, mutlak diperlukan. Kolaborasi antar instansi tersebut akan mampu memberikan keseimbangan pembangunan di Kota Medan.

Pemberian IMB untuk perniagaan disyaratkan harus menyediakan lahan parkir yang memadai disertai dengan fasilitas penunjang lainnya. Apabila hal itu tidak dipenuhi, maka perizinannya harus dicabut. Demikian pula untuk zona perkantoran, perizinannya harus disertai dengan kesanggupan untuk menyediakan lahan parkir sesuai dengan estimasi jumlah pegawai yang ada; apabila tidak mampu memenuhi syarat tersebut, maka instansi harus menyediakan bus antar jemput pegawai.

Ruang publik semisal taman, lapangan olah raga, ruang rekreasi, seharusnya tetap berfungsi dan bermanfaat sesuai dengan tujuan awal dibangunnya. Peruntukan ruang publik sebagai area parkir sesungguhnya telah mengkhianati tujuan awal pembangunannya, sekaligus menunjukkan ketidakmampuan pemerintah untuk memprediksi meningkatnya jumlah kendaraan setiap tahun, sedangkan ruas jalan tidak bertambah secara signifikan.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka diperlukan desain yang baik dengan mengutamakan proses penyelesaian terhadap permasalahan yang terjadi dalam suatu ruangan dan kondisi tertentu. Masalah yang biasanya terjadi misalnya karena ruangan yang sempit dan terbatas, ruangan yang dipakai untuk berbagai aktifitas, kapasitas parkir yang tidak mencukupi jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang ada, dan lain-lain.

Desain perparkiran mutlak diperlukan bagi kota besar seperti Medan, karena perkembangan jumlah penduduk, pertumbuhan kendaraan, dibangunnya pusat-pusat perbelanjaan di berbagai sudut kota, masifnya pembangunan gedung-gedung pendidikan, membuat volume kendaraan menjadi kian padat, namun tidak diiringi dengan penambahan dan tersedianya fasilitas parkir yang memadai. Desain kota modern, khususnya untuk transportasi, sebenarnya berbasis angkutan massal, misalnya MRT, LRT, kereta api, bus-bus kota, bukan malah sebaliknya. Desain kota yang lebih mengarah penggunaan transportasi massal tersebut, berimbas pada berkurangnya lahan parkir yang harus disediakan oleh pemerintah. Berkurangnya lahan parkir, karena mayoritas masyarakat menggunakan angkutan massal, maka lahan yang ada dapat digunakan untuk fasilitas publik misalnya taman kota, hutan kota, ruang rekreasi, taman terbuka hijau, perpustakaan, lapangan olah raga, sehingga interaksi antar penghuni kota dapat dibangun.

Harus diakui bahwa pemerintah Kota Medan tidak siap dengan berbagai perubahan cepat dalam dinamika masyarakat, sehingga rencana tata ruang dan tata wilayah yang ada, berantakan dan tidak dapat

direalisasikan karena banyaknya pelanggaran yang dilakukan. Kawasan-kawasan tertentu yang telah ditetapkan dalam perda, hanya tinggal konsep di atas kertas, tak akan mudah terealisasi bahkan mungkin dilupakan. Pemerintah Kota Medan, hanya berfokus untuk mengatasi banjir dengan menggelontorkan ratusan miliar pertahun untuk membangun drainase, namun untuk permasalahan lahan parkir, nampaknya sulit untuk terealisasi. Persoalan perparkiran hanya berpusat pada pemakaian *e-parking* yang berorientasi pada penambahan PAD semata. Padahal dengan jumlah kendaraan yang bertambah setiap tahun, sehingga dipastikan pajak yang diterima semakin banyak, tentunya tidak ada alasan untuk tidak memerhatikan persoalan perparkiran yang ada.

Apabila pemerintah Kota Medan tidak mampu membangun gedung-gedung parkir, maka perlu dibuat aturan yang membatasi usia kendaraan yang layak jalan, dibuat aturan ganjil-genap, adanya aturan 3 in 1, memperbaiki sistem transportasi berbasis angkutan massal, dengan menggunakan MRT, LRT, kereta api dalam kota, bus-bus serta angkutan perintis yang menjangkau setiap sudut kota Medan.

Berdasarkan argumentasi di atas, maka sisi keadilan yang menjadi dasar dari adanya aturan hukum, mewajibkan pemerintah untuk melaksanakan tata ruang dan tata wilayah yang telah termaktub dalam aturan perundang-undangan. Apabila pemerintah Kota Medan tidak mampu memberikan rasa keadilan di masyarakat terkait dengan lahan parkir, maka seharusnya ada kebijakan lain yang dapat memberikan rasa keadilan bagi pengguna jasa parkir. Artinya pemerintah Kota Medan, jangan hanya fokus

pada digitalisasi sistem perparkiran saja, namun abai terhadap keamanan, keselamatan, kenyamanan pengguna jasa parkir kendaraan.

Adanya otonomi daerah yang diberikan oleh pemerintah pusat, semestinya dimanfaatkan oleh pemerintah daerah untuk memberikan kemanfaatan bagi warganya yang telah membayar pajak yang ada. Fasilitas-fasilitas umum yang berbayar, semestinya dijadikan oleh pemerintah untuk memberikan imbal balik berupa pembangunan gedung parkir atau area parkir yang aman, nyaman, serta dilindungi oleh hukum, kepada pengguna jasa tersebut. Otonomi daerah diberikan kepada pemerintah daerah, bertujuan agar daerah mampu memanfaatkan potensi yang ada pada wilayahnya untuk mensejahterakan warganya.



BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Belum Berbasis Nilai Keadilan dapat terlihat dikarenakan Parkir merupakan sebuah komponen penting dari sistem transportasi, dimana setiap kendaraan yang berhenti membutuhkan dan menggunakan lahan untuk parkir, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan barang. Dengan demikian, fasilitas parkir perlu disediakan secara memadai dan dikelola dengan baik untuk menunjang pengembangan sistem transportasi, khususnya pada kawasan perkotaan dan pusat-pusat kegiatan. Sebab semakin besar volume lalu lintas yang beraktivitas baik yang meninggalkan atau menuju pusat kegiatan, maka semakin besar pula kebutuhan ruang parkir yang dibatasi dengan cara menyediakan ruang parkir sesuai kebutuhan.
2. Terdapat beberapa kelemahan-kelemahan Pengelolaan Lahan Parkir Pada Ruang Publik Belum Berbasis Nilai Keadilan yaitu *pertama*, Subtansi hukum : Perundang-Undangan terkait tentang penyelenggaraan parkir, dari hasil penelitian ditemukan ketidaksesuaian dengan peraturan penyelenggaraan parkir. Hal tersebut penulis jumpai di beberapa kota di Indonesia yang dalam hal penyelenggaraan parkirnya kurang mengindahkan

ketentuan-ketentuan yang termuat dalam peraturan perundang-undangan di atasnya. *Kedua*, Struktur Hukum : penentuan target retribusi berdasarkan kesepakatan antara petugas parkir dan Dishub yang mana sebelumnya dilakukan inventarisasi terlebih dahulu oleh pihak Dishub sebelum menentukan target pada setiap lokasi parkir. Setelah dipantau selama waktu yang ditentukan, maka Dishub bisa menentukan target yang harus disetorkan oleh petugas parkir pada suatu lokasi titik parkir. *Ketiga*, Budaya Hukum : keadaan saat ini tampaknya budaya hukum Indonesia masih tergolong belum baik dikarenakan masih banyak masyarakat yang awam terhadap hukum. Meskipun sudah ada asas *fictie hukum*, namun pencerdasan hukum di masyarakat penting untuk dilakukan.

3. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan, yaitu: yaitu 1. merevisi tataruang wilayah sesuai permintaan. 2. mengurangi akses informasi penataan ruang. 3. meringankan sanksi pelanggaran tata ruang. 4. meningkatkan sinkronisasi perencanaan. 5. mengevaluasi anggaran perencanaan.

B. Saran

1. Pembaruan peraturan mengenai Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan dalam bidang hukum berupa penegakkan hukum secara taat asas merupakan salah satu pilar utama tuntutan reformasi di tanah air

yang sudah digulirkan hampir dua dasawarsa yang lalu. Harapan agar supremasi hukum ditegakkan dapat menampakkan hasil secara memuaskan.

2. Pemanfaatan Ruang Publik Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan seharusnya memberikan perlindungan terhadap pengendara bermotor agar ketika kendaraan di parkir tidak mengganggu pengguna jalan yang lainnya, di samping itu juga agar mengurangi tingkat kemacetan jalan jika aturan terkait lahan ruang publik dijadikan tempat parkir.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdul Kadir Muhammad. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung. Citra Aditya Bakti. 2004
- Abubakar Iskandar, dkk, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Jakarta: cetakan pertama 1998
- Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Rampai Kolom dan Artikel Pilihan Dalam Bidang Hukum)*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008
- Adinda Aulia Nur, dkk., *Penerapan Teori Perencanaan pada Program KOTAKU, dihimpun dalam Buku Aplikasi Teori Perencanaan: Dari Konsep Ke Realita*. CV Buana Grafika, Yogyakarta, 2019
- Adisasmita, Rahardjo. *Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Garaha Ilmu. 2011
- Adrian Sutedi, *Hukum Pajak Dan Retribusi Daerah*, Bogor, Ghalia Indonesia, 2008
- Afifuddin, *Pengantar Administrasi Pembangunan*, Bandung : Penerbit Alfabeta, 2012
- Ahmad Zaenal Fanani, *Teori Keadilan dalam Perspektif Filsafat Hukum dan Islam*, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 2010
- Amin Purnawan, *Kajian Hukum Jaminan Hak Tanggungan Yang Dilelang Tanpa Proses Permohonan Lelang Eksekusi Ke Ketua Pengadilan Negeri*, Fakultas Hukum Universitas Islam sultan agung, Semarang, 2017
- Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Universitas Parahyangan, Bandung, 1997
- A. Sonny Keraf, *Etika Lingkungan*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2002
- Bambang Soepeno. *Statistik Terapan Dalam Penelitian Ilmu-ilmu Sosial & Pendidikan* . Jakarta. Rineka Cipta. 1997
- Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Hukum Sebuah Penelitian Tentang Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Hukum Sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, Bandung: Mandar Maju, 1999
- B.N. Marbun, *Kamus Politik*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1996

- Carr, Stephen, *Public Space*. Cambridge University Press, USA, 1992
- D.A Tisnamidjaja, dalam Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Bandung: Universitas Parahyangan, 1997
- Daud silalahi, *hukum lingkungan, dalam sistem penegakan hukum lingkungan di Indonesia*, alumni, 2001
- Esmi Warassih, *Pranata Hukum sebuah Telaah Sosiologis*, Universitas Diponegoro, Semarang 2011
- Fachruddin M Manggunjaya, “*Menanam Sebelum Kiamat Islam, Ekologi, Dan Gerakan Lingkungan Hidup* Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, 2007
- Gunarto, Ansharullah Ida, Jelly Leviza, *The 2nd Proceeding, Indonesia Clean of Corruption in 2020, Comparative Law System of Procurement of Goods an Servisces around Countries in Asia, Australia and Europe*, UNISSULA Pess, Semarang, 2016
- Habermas, Juergen. *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*. Yogyakarta: Kreasi Wacana, 1989
- Hasibuan, Melayu. *Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah*. Jakarta: Gunung Agung, 2006
- Hermawan sumantri, *Hukum Tata Ruang Perkotaan*, PT. Alumni Bandung, 2004
- Inu Kencana Syafi’ie, “*Ilmu Pemerintahan Dan Al-Quran*” Jakarta ; PT Bumi Aksara, 2004
- Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia (Identifikasi beberapa faktor yang mempengaruhi penyelenggaraannya)*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2002
- Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Tata Ruang (dalam Konsep Otonomi Daerah)*, , Bandung: Nuansa 2008
- Juniarso Ridwan, *Hukum Tata Ruang dalam Konsep Kebijakan Otonomi Daerah* Bandung: Penerbit Nuansa, 2016
- Koentjaraningrat. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta. Gramedia Pustaka Utama. 1997
- Lawrence M. Friedman, *The Legal System A Sosial Sentence Perspective*, New York: Rusell Sage Foundation, 1975
- Lexi J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung; Remaja Rosdakarya, 2007

- Lukman Santoso Az, *Hukum Pemerintahan Daerah; Mengurai Problematika Pemekaran Daerah Pasca Reformasi Di Indonesia*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2015
- Mardiamso. *Perpajakan edisi Revisi*. Yogyakarta : ANDI. 2011
- Miftah Thoah, *Birokrasi Politik*, Jakarta : Rajawali Pers, 2011
- Muhammad Rusjidi. *PBB, BPHTB, & Bea Materai*. Jakarta : Indeks. 2008
- Muhmutarom, HR., *Rekonstruksi Konsep Keadilan, Studi Perlindungan Korban Tindak Pidana Terhadap Nyawa Menurut Hukum Islam, Konstruksi Masyarakat, Dan Instrumen Internasional*, UNDIP, Semarang, 2016
- Murthadlo Muthahhari, *Manusia dan Alam Semesta, Terj : Ilyas Hasan*, Jakarta:PT Lentera Basritama, 2002
- Mochtar Koesoemaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan*, Bandung: Bina Cipta, 1986
- MT. Dyayadi, *Tata Kota Menurut Islam* Jakarta; Pustataka AL-Kautsar Grup, 2008
- Mulyana, Deddy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2003
- Nanang Martono, *Sosiologi Perubahan Sosial*, Jakarta : Rajawali Pers, 2011
- Nurcholis Madjid, *Islam Doktrin dan Peradaban*, Jakarta; Yayasan Wakaf Paramadina, 1992
- Nurhadi, *Rencana Tata Ruang Wilayah Perkotaan*, Tarsito, 2002
- Paulus Wahana. *Nilai: Etika Aksiologi Max Scheler*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 2004
- Pauline K.M. van Roosmalen, *Sejarah Penataan Ruang di Indonesia*, cet 1, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Jakarta, 2004
- Pasolong, Harbani. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta, 2008
- Pius Partanto, M.Dahlan Barry, *Kamus Ilmiah Populer*, Surabaya: PT Arkala, 2001
- Rustiadi, Ernan. *Perencanaan dan Pembangunan Wilayah*. Jakarta, Crestpent Press dan YOI, 2009
- Santun, R.P. Sitorus, *Penataan Ruang*, Bogor; IPB Press, 2020

- Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi (Buku Ketiga)*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013
- _____, *Metodologi Penelitian*, Jakarta, Cita Pustaka Media, 2012
- Slamet Muryono, *Manfaat Neraca Penatagunaan Tanah dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah*. Yogyakarta, STPN Press & Amongkarta, 2019
- Satjipto Raharjo, *Imu Hukum*, Bandung: Aditya Bakti, 2006
- _____, *Pemanfaatan Ilmu-ilmu Sosial Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Bandung: Alumni, 1977
- Siti Resmi. *Perpajakan Teori dan Kasus Edisi 6 Buku 1*. Jakarta : Salemba Empat. 2013
- Soedharyo Soiman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta: Sinar Grafika, 1995
- Soerjono Soekanto, *Perbandingan Hukum*, Bandung: Melati, 1989
- _____. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta. UI- Press. 1986
- _____, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990
- Soerjono, Soekanto dan Siti, Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta : Rajawali Press, 1985
- Solihin, *pengaturan hukum rencana tata ruang wilayah dan interior perkotaan*, gamedia pustaka, 2004
- Sugianto, *Pajak dan Retribusi Daerah (Pengelolaan Pemerintah Daerah Dalam Aspek Keuangan, Pajak Dan Retribusi Daerah)*, Jakarta: PT Gramedia Widiasarana, 2008
- _____, *teori-teori hukum tata ruang*, rajawali press, 2004
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermedia, 1995
- Suharizal, Muslim chaniago, *Hukum Pemerintahan Daerah Setelah Perubahan UUD 1945*, Yogyakarta, Thafa Media, 2017
- Sunarjati Hartono, *Kapita selekta Perbandingan Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1988
- Teguh Prasetyo, *Keadilan Bermartabat Perspektif Teori Hukum*, Nusa Media, Bandung, 2017
- Quraish, Shihab, *membunikan Al-Qur'an*, Bandung : Mizan, 1997

Yusuf Al-Qaradhawi, *Islam Agama Ramah Lingkungan*, Terj :
Abdullah Hakam Shah, Dkk, Jakarta : Pustaka Al-kautsar, 2002

B. Undang-Undang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Hubungan Keuangan
antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;

Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang;

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2014 tentang
Pemerintahan Daerah

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2021
Tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang;

C. Karya Ilmiah

Aditya Pula Nugraha, Evaluasi Pengembangan Wilayah dalam
Meningkatkan Kawasan Agropolitan di Kabupaten Tabalong
(Studi Wilayah Pembangunan Utara), *Jurnal Ilmu Politik dan
Pemerintahan Lokal*, Volume I Edisi 2, Juli-Desember 2012

Ahmad Jazuli, Penegakan Hukum Penataan Ruang Dalam Rangka
Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan, *Jurnal Rechtvindings
Media Pembinaan Hukum Nasional*, Vol. 6 No. 2, 2017

Ahmad Munir dan Dea Arifka Andini, “Pengaturan Pajak Restoran
Atas Food Truck Menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun
2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah”, *Mimbar
Yustitia*, UNISDA Press, Vol. 1 No. 1, 2017

Collins, *English Dictionary Complete and Unabridged Thirteenth
Edition*, 13th edition, January, 2011

Daud Effendy, “*manusia, lingkungan dan pembangunan prospektus
islam*” Jakarta : Lembaga Penelitian UIN Syarif Hidayatullah

Darmawati, Choirul Saleh, Imam Hanafi, Implementasi Kebijakan
Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Dalam Perspektif
Pembangunan Berkelanjutan, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu
Politik*, Universitas Tribhuwana Tungadewi, Malang, Vol. 4,
No. 2, 2015

- Edi Purwanto, Privatisasi Ruang Publik Dari Civic Centre Menjadi Central Business District (Belajar Dari Kasus Kawasan Simpang Lima Semarang), *Tata Loka* Volume 16 Nomor 3, Agustus 2014
- Fatkhul Muin, “Otonomi Daerah Dalam Perspektif Pembagian Urusan Pemerintah-Pemerintah Daerah Dan Keuangan Daerah”, *Fiat Justisia*, Vol. 8 No. 1 Januari-Maret 2014
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, *Manajemen Parkir Di Perkotaan*, Jakarta : Maret, 2015
- Marwan Effendy, *Teori Hukum*, Materi Perkuliahan Program Doktor (S 3) Dalam Bidang hukum Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, 2014
- Sakinah Nadir, “Otonomi Daerah Dan Desentralisasi Desa: Menuju Pemberdayaan Masyarakat Desa”, *Politik Profetik*, Vol. 1 No. 1, 2013
- Syaiful dan Yena Elvira. *Studi Kasus Tentang Penggunaan Area Parkir Pada Pusat Perbelanjaan Pasar Baru di Kota Bogor*. Tridharma, 2012
- Wahyuni Zahrah, Dwira Aulia, Beny OY Marpaung, Koridor Ruang Kota Layak Huni: Budaya “Merampas” Ruang Publik, *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI* 2016

D. Internet

- <http://aguseka1991.blogspot.co.id/> 2012/12; Permasalah-tata-ruang-kota-di.html
- <https://hot.liputan6.com/read/4657735/regulasi-adalah-peraturan-untuk-mengendalikan-suatu-tatanan-simak-fungsinya>
- <http://hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2010/940-perhubungan-darat-dalam-angka-edisimaret-2010>

