

**REKONSTRUKSI REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS  
PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI YANG  
BERBASIS NILAI KEADILAN**

**DISERTASI**



**Untuk memperoleh gelar doktor dalam bidang Ilmu Hukum**

**Di Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA)**

**Oleh :**

**AGUS NUR HADIE, S. Sos., M. Si**

**PDIH: 10302100114**

**PROGRAM DOKTOR (S3) ILMU HUKUM (PDIH)  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)  
SEMARANG**

**2024**

**REKONSTRUKSI REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS  
PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI YANG  
BERBASIS NILAI KEADILAN**

Oleh

**AGUS NUR HADIE**

**NIM: 10302300383**

**DISERTASI**

Untuk Memenuhi salah satu syarat ujian

Guna memperoleh gelar Doktor dalam ilmu hukum ini.

Telah disetujui oleh Promotor dan Co Promotor pada tanggal

Seperti tertera dibawah ini

Semarang, 13 Agustus 2024

PROMOTOR

CO-PROMOTOR

Prof. Dr. H. Gunarto, SH, SE, Akt, M.Hum  
NIDN. 605036205

Dr. H. Jawade Hafidz., S.H., M.H.  
NIDN : 0620046701

**UNISSULA**  
جامعة سلطان أبجوج الإسلامية

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Islam Sultan Agung



Dr. H. Jawade Hafidz., S.H., M.H.  
NIDN : 0620046701

## 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, Agustus 2024

Yang Membuat Pernyataan



**AGUS NUR HADIE**

**NIM : 10302300383**

## KATA PENGANTAR

Tiada kalimat yang paling pantas untuk pertama kali diucapkan kecuali ucapan puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, tiada sesuatu terjadi tanpa kehendak-Nya, Alhamdulillah, karena hanya kemurahan, kemudahan, petunjuk, dan perkenan-Nya, perjalanan panjang dan melelahkan akhirnya telah menghantarkan penulis untuk menyelesaikan karya tulis disertasi ini yang berjudul: “REKONSTRUKSI REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI YANG BERBASIS NILAI KEADILAN” Penulis menyusun disertasi ini adalah sebagai salah satu tugas untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Doktor Ilmu Hukum pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Pertimbangan penulis dalam memilih judul tersebut di atas adalah adanya penyelenggaraan parkir pada wilayah setempat khususnya jalan nasional maupun jalan provinsi masih belum berkeadilan jika ditinjau dari UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), selain itu masih ada banyak penafsiran yang berbeda-beda terhadap penyelenggaraan parkir pada jalan nasional maupun jalan provinsi.

Namun demikian penulis sadar betul bahwa untuk dapat menyelesaikan disertasi ini bukanlah suatu pekerjaan yang mudah akan tetapi memerlukan keuletan, kegigihan, dan kesabaran serta dedikasi tinggi demi tercapainya jenjang pendidikan yang tinggi yaitu Program Doktor (S-3). Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan disertasi ini masih banyak hal-hal yang belum sempurna,

tidak luput dari kekurangan dan kesalahan, bahkan banyak kekurangannya baik dalam penyusunan kalimat maupun dalam penulisannya, itu semua adalah karena keterbatasan penulis sebagai manusia biasa yang tidak lepas dari kesalahan dan kealfaan. Oleh karena itu penulis dengan segala kerendahan hati mohon kepada pembaca untuk memberikan masukan berupa saran maupun kritik yang konstruktif dan Insya Allah akan sangat berguna dan bermanfaat bagi penulis agar di masa yang akan datang penulis dapat menyajikan karya ilmiah yang lebih baik lagi.

Penulis menyakini bahwa disertasi ini dapat terselesaikan adalah karena berbagai pihak yang mendukung dan memberikan bimbingan serta semangat ataupun motivasi, sehingga disertasi ini terselesaikan. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H. selaku Ketua Umum Yayasan Badan Wakaf Sultan Agung Semarang;
2. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H., S.E. Akt. M. Hum selaku Rektor Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan Promotor Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, yang telah memberikan bimbingan, memberikan arahan serta masukan dalam penyusunan disertasi ini;
3. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang dan selaku Co-Promotor Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, yang telah meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya dengan



penuh kesabaran dan ketekunan untuk membimbing dan mengarahkan penulis hingga penyusunan disertasi ini dapat diselesaikan;

4. Prof. Dr. Hj. Anis Mashdurohatun, S.H., M. Hum selaku Ketua Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
5. Prof. Dr. Latifah Hanim, S.H., M. Hum, selaku Sekretaris Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
6. Seluruh Dosen pengajar pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, yang telah membekali penulis dengan berbagai ilmu dan wawasan sehingga penulis dapat menyusun disertasi ini;
7. Segenap karyawan-karyawati pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, yang telah membantu dalam kelancaran dan kelengkapan administrasi baik dalam perkuliahan maupun dalam penyusunan disertasi ini;
8. Rekan-rekan mahasiswa pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, yang telah memberikan semangat, bantuan selama perkuliahan hingga sampai penyusunan disertasi ini, semoga akan terus memupuk kekompakan dan kekeluargaan;

Di samping yang telah disebutkan di atas, ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada:

1. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda dan Ibunda yang telah membesarkan, mendidik, memberikan nasihat, restu, semangat, kasih sayang serta senantiasa mendoakan yang terbaik bagi penulis, selalu menanamkan rasa percaya diri

supaya bisa menghadapi tantangan, berdisiplin dan mandiri, dengan penuh pengorbanan merawat dan mengasuh penulis dari kecil hingga sampai sekarang ini, bahwa pendidikan adalah hal yang sangat penting dalam mengarungi kehidupan yang penuh tantangan dan persaingan, memberikan motivasi penulis untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;

2. Isteri terkasih dan anak-anakku tercinta merupakan sumber inspirasiku dalam penulisan disertasi telah memotivasi penulis dalam menyelesaikan pendidikan serta yang telah memberikan semangat dan perhatian serta dukungan kepada penulis selama studi pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang, sampai pada selesai penyusunan disertasi ini;
3. Saudara-saudaraku yang telah memberikan semangat dan perhatiannya serta dukungan doa, mereka telah memberikan inspirasi dalam penyusunan disertasi ini untuk meraih cita-cita dalam menyelesaikan studi pada Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang;
4. Semua pihak yang terkait dalam penyusunan disertasi ini yang tidak dapat disebutkan satu-persatu, terima kasih atas segalanya. Penulis juga memohon maaf atas segala kesalahan dan kekurangan baik dalam ucapan maupun tindakan yang mungkin terjadi selama penulis berinteraksi di lingkungan Program Doktor (S-3) Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.

Atas kebaikan semuanya, penulis tidak bisa membalas dengan sesuatu kepada semua pihak, penulis hanya mampu berterima kasih dan berdoa semoga semua pemikiran yang telah mereka sumbangkan kepada penulis dalam rangka penyusunan disertasi ini, dihadapan Allah SWT merupakan amal ibadah yang akan mendapatkan imbalan jauh lebih baik daripada yang telah mereka berikan kepada penulis. Semoga Allah SWT selalu memberkahi setiap doa dan gerak kita, selalu membimbing kita semua kepada kebenaran yang paling di ridhoi-Nya.

Sungguh merupakan suatu kebahagiaan bagi seorang penulis kalau karyanya bermanfaat, harapan penulis semoga disertasi ini dapat bermanfaat bagi penulis maupun para pembaca. Oleh sebab itu, dengan keberadaan karya ilmiah ini, diharapkan menjadi sumbangsih pemikiran dan nilai tambah terhadap masyarakat dalam memahami, mempelajari ilmu hukum pada umumnya dan untuk mengetahui lebih jelas tentang penyelenggaraan parkir pada jalan nasional maupun jalan provinsi sehingga dengan demikian dapat diketahui dan memperjelas adanya penafsiran-penafsiran yang berbeda penyelenggaraan parkir pada jalan nasional maupun jalan provinsi

Semarang, 27 Agustus 2024

Penulis,

AGUS NUR HADIE, S. Sos., M. Si.

PDIH: 10302100114



## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan, bahwa:

1. Karya tulis saya, disertasi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Doktor), baik di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang maupun di perguruan tinggi lain;
2. Karya tulis saya, disertasi ini, adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, kecuali arahan dari Tim Promotor dan Co- Promotor dan masukan Tim Penguji;
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka;
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Semarang, 27 Agustus 2024

Yang membuat pernyataan,

AGUS NUR HADIE, S. Sos., M. Si.

PDIH: 10302100114

## ABSTRAK

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi perkotaan, baik di kota-kota besar maupun kota yang sedang berkembang. Masalah perparkiran tersebut terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Jalan terdiri dari jalan Nasional, Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten yang regulasi tentang parkir diatur oleh masing-masing pemerintahan sendiri.

Adapun tujuan dari penelitian disertasi ini adalah 1). Untuk menganalisis dan mengetahui regulasi Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan. 2). Untuk menganalisis kelemahan-kelemahan regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi. 3). Untuk menganalisis rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi yang berbasis keadilan. Penelitian disertasi ini paradigma *konstruktivisme* dengan metode pendekatan *socio legal research*, teori yang digunakan *grand theory* teori keadilan, *middle theory* teori sistem hukum dan *applied theory* menggunakan teori pengawasan dan teori hukum progresif.

Hasil dari penelitian disertasi ini adalah 1). menganalisis regulasi fasilitas parkir di jalan nasional dan jalan provinsi belum berbasis nilai keadilan hal ini dapat dilihat belum adanya regulasi tentang pengaturan parkir pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi, apabila terdapat regulasi maka terdapat potensi besar akan mendongkrak PAD pada sektor retribusi parkir, dan dalam realitanya telah terdapat pungutan liar retribusi parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi serta jika terdapat permasalahan tentang pungutan liar parkir tersebut penyelesaiannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten/ Kota. 2). Kelemahan-kelemahan pengelolaan lahan parkir pada Jalan Nasional dan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan yaitu pertama, Subtansi hukum : Perundang-Undangan terkait tentang penyelenggaraan parkir, Struktur Hukum : Penentuan target retribusi berdasarkan kesepakatan antara petugas parkir dan Dinas Perhubungan. Budaya Hukum belum terdapat kesadaran hukum bagi pengelolaan lahan parkir sehingga sering terjadi permasalahan. 3). Rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis nilai keadilan adalah dengan melakukan rekonstruksi pada ketentuan Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ “Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”. Setelah di rekonstruksi Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ berbunyi menjadi “Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”.

**Kata Kunci:** *Fasilitas Parkir, Retribusi Parkir, Jalan Nasional dan Provinsi.*

## ABSTRACT

*Parking is a problem that is often encountered in urban transportation systems, both in large cities and developing cities. This parking problem really affects vehicle movement, where vehicles passing through places with high activity will have their movement speed hampered by vehicles parked on the road. Roads consist of National roads, Provincial Roads and Regency Roads where parking regulations are regulated by each government itself.*

*The objectives of this dissertation research are 1). To analyze and find out the regulations for the Implementation of Parking Facilities on National Roads and Provincial Roads Not Based on Justice Values. 2). To analyze the weaknesses in regulations for the implementation of parking facilities on National Roads and Provincial Roads. 3). To analyze the justice-based reconstruction of parking regulations on national roads and provincial roads. This dissertation research uses a constructivist paradigm using a socio-legal research approach, the theory used is grand theory, justice theory, middle theory, legal system theory and applied theory using supervision theory and progressive legal theory.*

*The results of this dissertation research are that the implementation of parking facility regulations on national roads and provincial roads is not yet based on the value of justice. This can be seen by the absence of regulations regarding parking arrangements on National Roads and Provincial Roads. If there are regulations, there is great potential to increase PAD in the retribution sector. parking, and in reality there are already illegal parking fees on National Roads and Provincial Roads and if there are problems regarding illegal parking fees, the solution is handed over to the Regency/City Government. The weaknesses of parking lot management on National and Provincial Roads are not yet based on the value of justice, namely first, legal substance: relevant legislation regarding parking management, legal structure: determining levy targets based on an agreement between parking officers and the Transportation Service. Legal Culture: There is no legal awareness for parking lot management, so problems often occur. Reconstructing regulations for parking on National Roads and Provincial Roads based on justice values is by reconstructing the provisions of Article 43 paragraph (3) of Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ "Parking facilities in road-owned spaces can only be provided in certain places on district roads, village roads or city roads which must be stated with traffic signs and/or road markings." After reconstructing Article 43 paragraph (3) of Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ reads: "Parking facilities in road-owned spaces can only be provided in certain places on national roads, provincial roads, district roads, village roads or city roads which must be indicated by traffic signs and/or road markings.*

**Keywords:** *Parking Facilities, Parking Charges, National and Provincial Roads.*

## RINGKASAN DISERTASI

### A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara hukum (*rechtsstaat*), bukan negara yang berdasarkan kekuasaan belaka (*machtstaat*), hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>1</sup> Sehingga segala sesuatu harus berdasarkan hukum tidak boleh berdasarkan kekuasaan. Selain hal tersebut diatas Negara Indonesia juga melindungi hak-hak warga negaranya, hal tersebut tertuang didalam ketentuan alinea keempat Pembukaan UUD 1945, “untuk membentuk suatu pemerintah negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut mencerdaskan kehidupan bangsa”.

Transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.<sup>2</sup>

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi perkotaan, baik di kota-kota besar maupun kota yang sedang berkembang. Masalah perparkiran tersebut terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Pada umumnya kendaraan yang parkir di pinggir jalan berada sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti: perkantoran, sekolah, pasar, rumah makan dan lain-lain. Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut, maka diperlukan, pengadaan lahan parkir yang cukup. Kebutuhan

---

<sup>1</sup> Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

<sup>2</sup> Abbas Salim, 2006, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 2



lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang akan dibutuhkan (*Supply*) harus seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran. Masalah parkir ini sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, fasilitas parkir harus cukup memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar.

Mengenai parkir telah diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi :

*“Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya”.*

Menurut Sukanto, menjelaskan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menyimpan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya) untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang di sediakan untuk menampung kendaraan tersebut.<sup>3</sup> Menurut Warpani, Parkir adalah tempat menempatkan atau memangkal dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu.<sup>4</sup>

Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa, penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan. Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:

- a. Usaha khusus perparkiran; atau
- b. Penunjang usaha pokok.

Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. Berdasarkan Pasal tersebut dapat diketahui bahwa usaha perparkiran dapat dimiliki oleh

---

<sup>3</sup> Sukanto. 1985. *Nafsiologi*. Integritas Press, Jakarta, hlm. 17

<sup>4</sup> Warpani, S, 1990, *Rekayasa Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Bhatara Karya Aksara, Jakarta, hlm.9



orang/ badan hukum yang khusus menyediakan/ bergerak dalam usaha parkir. Kedua usaha penunjang, artinya banyak usaha-usaha perdagangan, supermarket, pusat perbelanjaan, mal atau tempat umum lainnya menyediakan lahan parkir.

Penyelenggaraan fasilitas parkir diatur dalam Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa:

- (1) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/ atau Marka Jalan.
- (2) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.
- (3) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
  - a. paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah untuk jalan kabupaten/kota dan memiliki 2 (dua) lajur untuk jalan desa;
  - b. dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
  - c. mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
  - d. kelestarian fungsi lingkungan hidup; dan
  - e. tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.

Peraturan Pemerintah tersebut tidak menjelaskan hal-hal teknis lainnya, sedangkan dalam penjelasan Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan hanya tertulis cukup jelas. Padahal apabila dikaji lebih cermat dalam Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, makna fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat terbatas untuk diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/ atau Marka Jalan. Padahal klasifikasi status jalan bukan hanya jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, namun adapula jalan nasional dan jalan provinsi.

Hal ini merupakan anomali suatu aturan, karena senyataanya penyelenggaraan parkir dan pemungutan parkir juga terjadi di jalan nasional dan jalan provinsi. Bahkan perebutan lahan parkir antara organisasi

masyarakat, preman dan masyarakat terjadi di dalamnya. Hal ini tentunya menimbulkan ruang yang tidak terjangkau oleh hukum, dimana Pemerintah Daerah Kabupaten/ Kota yang dilalui jalan nasional dan jalan propinsi tidak dapat berbuat banyak terhadap fenomena tersebut.

Petugas parkir liar banyak dijumpai beroperasi diwilayah Kabupaten Cilacap, Kabupaten Banyumas, Kabupaten Brebes, Kabupaten Demak, Kabupaten Grobogan ataupun di Kabupaten-Kabupaten lain. Keberadaan mereka menimbulkan persoalan karena selain beroperasi pada tempat yang bukan peruntukannya, mereka sering menarik tarif parkir diluar ketentuan. Praktek parkir ilegal antara lain dijumpai pada jalur jalan berstatus Nasional maupun Provinsi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebut, jalan Nasional maupun Provinsi diharuskan terbebas dari pungutan retribusi parkir.<sup>5</sup> Juru parkir nekad memarkiri di sejumlah ruas jalan nasional dan provinsi kendati Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, jalan nasional maupun provinsi harus bebas dari pungutan retribusi parkir.<sup>6</sup>

Di Wilayah Kabupaten Brebes telah terdapat jalan Nasional dan jalan Provinsi dan telah terdapat pemungutan perparkiran sebagaimana tertuang dalam Perda Kabupaten Brebes No. 6 tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah , dan Surat Keputusan Bupati Brebes No. 551.32/168 Tahun 2023 tentang Skema Sistem Satu Arah pada Kawasan Pusat Kegiatan Kecamatan Brebes. Telah terdapat pula beberapa wilayah di Indonesia tentang pelarangan parkir di Jalan Nasional dan Provinsi karena tidak terdapat aturan yang mengaturnya seperti di Serang Banten larangan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi diberlakukan. Surat Edaran yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi Banten mengeluarkan Surat Edaran Nomor 645/1648 Dishub.03/2019 tentang Larangan Parkir Pada Ruas Jalan Nasional dan Provinsi di Kota Serang. Pemerintah Kota Balikpapan

---

<sup>5</sup> Arin Nastuti, *Kompleksitas Parkir, Jalan Nasional dan Provinsi Masih Dimanfaatkan*, <https://bercahayafm.cilacapkab.go.id/kompleksitas-parkir-jalan-nasional-dan-provinsi-masih-dimanfaatkan/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>6</sup> Nas, Ilegal, Jalan Nasional Dipungut Parkir, <https://radarbanyumas.co.id/ilegal-jalan-nasional-dipungut-parkir/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

juga melarang warga memarkirkan kendaraannya di jalan nasional.<sup>7</sup> Begitupula Pemerintah Kota Solo, Pemkot Solo memberlakukan larangan parkir di jalan provinsi dan jalan nasional sebagaimana diatur dalam UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).<sup>8</sup>

Berbeda dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Siak, yang memungut biaya parkir di Jalan Pertamina, Kecamatan Lubuk Dalam yang berstatus jalan nasional.<sup>9</sup> Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Medan dinilai tidak konsisten dan dinilai melanggar Peraturan Daerah (Perda) Nomor 2 Tahun 2014 tentang retribusi parkir tepi jalan umum. Padahal instansi ini sesungguhnya menjadi pelaksana utama dari Perda tersebut. Hal ini ditandai oleh terbitnya Surat Perintah Tugas (SPT) kepada juru parkir pada ruas jalan nasional.<sup>10</sup>

Pemerintah Kabupaten dan Kota mengalami hal dilematis dalam pengelolaan parkir di Jalan Provinsi dan Jalan Nasional. Di satu sisi banyak Pemerintah Kabupaten dan Kota memberlakukan larangan parkir di Jalan Nasional, namun karena pengawasannya juga sulit terkadang parkir tersebut menjadi liar. Di sisi lain adapula Pemerintah Kabupaten dan Kota yang tetap memungut retribusi parkir dengan alasan penataan agar tidak terjadi parkir liar, serta keamanan dan kenyamanan pengguna jalan.

Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menimbulkan suatu area yang tidak tersentuh hukum. Dengan demikian pasal tersebut haruslah

---

<sup>7</sup> Sudirman Djayaleksana, Pemkot Balikpapan Siapkan Regulasi, Larang Parkir di Jalan Nasional, <https://www.inibalikpapan.com/pemkot-balikpapan-siapkan-regulasi-larang-parkir-di-jalan-nasional/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>8</sup> Daniel Ari Purnomo, *Larangan Parkir Di Jalan Provinsi & Jalan Nasional*, <https://www.solopos.com/larangan-parkir-di-jalan-provinsi-jalan-nasional-317147>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>9</sup> Darlis Sinatra, *Dishub Siak Pungut Biaya Parkir di Jalan Nasional, Pengamat: Itu Pungli*, <https://www.riaumandiri.co/read/detail/95977/dishub-siak-pungut-biaya-parkir-di-jalan-nasional-pengamat-itu-pungli>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>10</sup> Mega, *Kutip Parkir di Jalan Nasional Dishub Dituding Langgar Perda*, <https://www.jurnalasia.com/medan/kutip-parkir-di-jalan-nasional-dishub-dituding-langgar-perda/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

direkonstruksi agar berdaya guna dan tepat sasaran yaitu parkir haruslah diatur, ditata dan dikelola dengan baik, sehingga keamanan jalan serta kenyamanan dan pergolakan perebutan daerah kekuasaan parkir oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab dapat diminimalisir.

Rekonstruksi Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan juga bukan hanya merupakan mengubah aturan semata. Oleh karena itu selain perubahan aturan (*regeling*), pengelolaan dan pemungutan juga merupakan suatu hal yang harus dipikirkan. Hal ini karena apabila fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, jalan propinsi dan jalan nasional. Maka siapakah yang melakukan pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir. Oleh karena itu peneliti mencoba mengajukan gagasan tugas pembantuan yang diserahkan pada Pemerintah Kabupaten atau Kota dengan sistem bagi hasil, sehingga pemasukan yang di dapat dapat menambah kas negara dan pengelolaannya dapat menciptakan keamanan dan kenyamanan penggunaan jalan.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Mengapa penyelenggaraan regulasi fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi belum berbasis Nilai Keadilan?
2. Apa kelemahan-kelemahan regulasi fasilitas penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi?
3. Bagaimana rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis keadilan?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisis regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi belum berbasis Nilai Keadilan.
2. Untuk menganalisis kelemahan-kelemahan regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi.
3. Untuk menganalisis rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis keadilan.

## D. Kerangka Teori

### 1. *Grand Theory*: Teori Keadilan.

Pandangan *Aristoteles* tentang keadilan bisa didapatkan dalam karya *nichomachean ethics, politics, dan rethoric*. Keadilan yang berdasarkan filsafat umum *Aristoteles* mesti dianggap sebagai inti dari filsafat hukum, “karena hukum hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan”.<sup>11</sup> Pendapat bahwa keadilan mesti dipahami dalam pengertian kesamaan, namun *Aristoteles* membuat perbedaan penting antara kesamaan numerik dan kesamaan proporsional. Kesamaan numerik mempersamakan setiap manusia sebagai satu unit yang sekarang biasa dipahami tentang kesamaan bahwa semua warga adalah sama di depan hukum. Kesamaan proporsional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuan, prestasi, dan sebagainya.

Pembedaan *Aristoteles* ini menghadirkan banyak kontroversi dan perdebatan seputar keadilan. Lebih lanjut, dia membedakan keadilan menjadi jenis keadilan distributif dan keadilan korektif. Keadilan yang pertama berlaku dalam hukum publik, yang kedua dalam hukum perdata dan pidana. Keadilan distributif dan korektif sama-sama rentan terhadap problema kesamaan atau kesetaraan dan hanya bisa dipahami dalam kerangka konsepsi di wilayah keadilan distributif, bahwa imbalan yang sama-rata diberikan atas pencapaian yang sama rata. Pada keadilan yang kedua, bahwa yang menjadi persoalan bahwa ketidaksetaraan disebabkan oleh, misalnya, pelanggaran kesepakatan.

Keadilan distributif menurut *Aristoteles* berfokus pada distribusi, honor, kekayaan, dan barang-barang lain yang sama-sama bisa didapatkan dalam masyarakat. Dengan mengesampingkan “pembuktian” matematis, jelas bahwa apa yang ada dibenak *Aristoteles* bahwa distribusi kekayaan dan barang berharga lain berdasarkan nilai yang berlaku di kalangan

---

<sup>11</sup> Carl Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, hlm. 24



warga. Distribusi yang adil boleh jadi merupakan distribusi yang sesuai dengan nilai kebaikan, yakni nilai bagi masyarakat.<sup>12</sup>

Di sisi lain, keadilan korektif berfokus pada pembetulan sesuatu yang salah. Jika suatu pelanggaran dilanggar atau kesalahan dilakukan, maka keadilan korektif berusaha memberikan kompensasi yang memadai bagi pihak yang dirugikan. Jika suatu kejahatan telah dilakukan, maka hukuman yang pantas perlu diberikan kepada si pelaku. Bagaimanapun, ketidakadilan akan mengakibatkan terganggu tentang “kesetaraan” yang sudah mapan atau telah terbentuk. Keadilan korektif bertugas membangun kembali kesetaraan tersebut. Uraian tersebut nampak bahwa keadilan korektif merupakan wilayah peradilan, sedangkan keadilan distributif merupakan bidangnya pemerintah.<sup>13</sup>

Dalam membangun argumentasi, *Aristoteles* menekankan perlu dilakukan pembedaan antara vonis yang mendasarkan keadilan pada sifat kasus dan yang didasarkan pada watak manusia yang umum dan lazim dengan vonis yang berlandaskan pandangan tertentu dari komunitas hukum tertentu. Pembedaan ini jangan dicampuradukkan dengan pembedaan antara hukum positif yang ditetapkan dalam undang-undang dan hukum adat. Berdasarkan pembedaan *Aristoteles*, dua penilaian yang terakhir itu dapat menjadi sumber pertimbangan yang hanya mengacu pada komunitas tertentu, sedangkan keputusan serupa yang lain, kendati diwujudkan dalam bentuk perundang-undangan, tetap merupakan hukum alam jika bisa didapatkan dari fitrah umum manusia.

*John Rawls* dalam buku *A Theory of Justice* menjelaskan teori keadilan sosial sebagai *the difference principle* dan *the principle of fair equality of opportunity*. Inti *the difference principle*, bahwa perbedaan sosial dan ekonomis harus diatur agar memberikan manfaat yang paling besar bagi mereka yang paling kurang beruntung.

---

<sup>12</sup> Ibid hlm 25

<sup>13</sup> Ibid

Istilah perbedaan sosial ekonomis dalam prinsip perbedaan menuju pada ketidaksamaan dalam prospek seorang untuk mendapatkan unsur pokok kesejahteraan, pendapatan, dan otoritas. Sementara itu, *the principle of fair equality of opportunity* menunjukkan pada mereka yang paling kurang mempunyai peluang untuk mencapai prospek kesejahteraan, pendapat dan otoritas. Mereka inilah yang harus diberi perlindungan khusus.<sup>14</sup>

*Rawls* mengerjakan teori mengenai prinsip-prinsip keadilan terutama sebagai alternatif bagi teori utilitarisme sebagaimana dikemukakan *Hume, Bentham, dan Mill*. *Rawls* berpendapat bahwa dalam masyarakat yang diatur menurut prinsip-prinsip utilitarisme, orang-orang akan kehilangan harga diri dan pelayanan demi perkembangan bersama akan lenyap. *Rawls* juga berpendapat bahwa teori ini lebih keras dari apa yang dianggap normal oleh masyarakat.

Memang boleh jadi diminta pengorbanan demi kepentingan umum, tetapi tidak dapat dibenarkan bahwa pengorbanan ini pertama-tama diminta dari orang-orang yang sudah kurang beruntung dalam masyarakat. Menurut *Rawls*, situasi ketidaksamaan harus diberikan aturan yang sedemikian rupa sehingga paling menguntungkan golongan masyarakat yang paling lemah. Hal ini terjadi kalau dua syarat dipenuhi. Pertama, situasi ketidaksamaan menjamin maksimum minimal bagi golongan orang yang paling lemah. Artinya, situasi masyarakat harus sedemikian rupa sehingga dihasilkan untung yang paling tinggi yang mungkin dihasilkan bagi golongan orang-orang kecil. Kedua, ketidaksamaan diikat pada jabatan-jabatan yang terbuka bagi semua orang supaya kepada semua orang diberikan peluang yang sama besar dalam hidup. Berdasarkan pedoman ini, semua perbedaan antara orang berdasarkan ras, kulit, agama, dan perbedaan lain yang bersifat *primordial* harus ditolak, Lebih lanjut *John Rawls* menegaskan bahwa program penegakan keadilan yang

---

<sup>14</sup> Ibid hlm 26

berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu: pertama, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik (*reciprocal benefits*) bagi setiap orang, baik mereka yang berasal dari kelompok beruntung maupun tidak beruntung.

Dengan demikian, prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar masyarakat sedemikian rupa sehingga kesenjangan prospek mendapat hal-hal utama kesejahteraan, pendapatan, otoritas diperuntukkan bagi keuntungan orang-orang yang paling kurang beruntung. Ini berarti keadilan sosial harus diperjuangkan untuk dua hal: Pertama, melakukan koreksi dan perbaikan terhadap kondisi ketimpangan yang dialami kaum lemah dengan menghadirkan institusi-institusi sosial, ekonomi, dan politik yang memberdayakan. Kedua, setiap aturan harus memposisikan diri sebagai pemandu untuk mengembangkan kebijakan-kebijakan untuk mengoreksi ketidakadilan yang dialami kaum lemah.

John Rawls menyatakan dua prinsip keadilan yang dipercaya akan dipilih dalam posisi awal. Di bagian ini, *John Rawls* hanya akan membuat komentar paling umum dan karena itu formula pertama dari prinsip-prinsip ini bersifat tentatif. Kemudian *John Rawls* mengulas sejumlah rumusan dan merancang langkah demi langkah pernyataan final yang akan diberikan nanti. John Rawls yakin bahwa tindakan ini membuat penjelasan berlangsung dengan alamiah.

Pernyataan-pernyataan dari dua prinsip tersebut berbunyi sebagai berikut:<sup>15</sup> Pertama, setiap orang mempunyai hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas, seluas kebebasan yang sama bagi semua orang. Kedua, ketimpangan sosial dan ekonomi mesti diatur sedemikian

---

<sup>15</sup> John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University Press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006, hlm. 69.

rupa sehingga (a) dapat diharapkan memberi keuntungan semua orang; dan (b) semua posisi dan jabatan terbuka bagi semua orang. Ada dua frasa ambigu pada prinsip kedua, yakni “keuntungan semua orang” dan “sama-sama terbuka bagi semua orang”. Pengertian frasa-frasa itu secara lebih tepat yang akan mengarah pada rumusan kedua. Versi akhir dari dua prinsip tersebut diungkapkan dalam mempertimbangkan prinsip pertama.

Kenyataan bahwa dua prinsip tersebut bisa diterapkan pada berbagai lembaga punya konsekuensi tertentu. Berbagai hal menggambarkan hal ini. Pertama, hak-hak dan kebebasan yang diacu oleh prinsip-prinsip ini adalah hak-hak dan kebebasan yang didefinisikan oleh aturan publik dari struktur dasar. Kebebasan orang ditentukan oleh hak dan kewajiban yang dibentuk lembaga-lembaga utama masyarakat. Kebebasan merupakan pola yang pasti dari bentuk-bentuk sosial. Prinsip pertama menyatakan bahwa seperangkat aturan tertentu, aturan-aturan yang mendefinisikan kebebasan dasar, diterapkan pada semua orang secara sama dan membiarkan kebebasan ekstensif yang sesuai dengan kebebasan bagi semua. Satu alasan untuk membatasi hak-hak yang menentukan kebebasan dan mengurangi kebebasan bahwa hak-hak setara sebagaimana didefinisikan secara institusional tersebut saling mencampuri.

Hal lain yang harus diingat bahwa ketika prinsip-prinsip menyebutkan person atau menyatakan bahwa semua orang memperoleh sesuatu dari ketidaksetaraan, acuannya person yang memegang berbagai posisi sosial atau jabatan atau apapun yang dikukuhkan oleh struktur dasar. Dalam menerapkan prinsip kedua diasumsikan bahwa dimungkinkan untuk memberi harapan akan kesejahteraan pada individu-individu yang memegang posisi-posisi tersebut. Harapan ini menunjukkan masa depan hidup mereka sebagaimana dilihat dari status sosial mereka. Secara umum, harapan orang-orang *representatif* bergantung pada distribusi hak dan kewajiban di seluruh struktur dasar. Ketika hal ini berubah, harapan berubah.

Dapat diasumsikan bahwa harapan-harapan tersebut terhubung dengan menaikkan masa depan orang yang representative pada satu posisi, berarti kita meningkatkan atau menurunkan masa depan orang-orang representatif di posisi-posisi lain. Hal ini bisa diterapkan pada bentuk-bentuk institusional, prinsip kedua (atau bagian pertamanya) mengacu pada harapan akan individu-individu representatif. Kedua prinsip tersebut tidak bisa diterapkan pada distribusi nilai-nilai tertentu pada individu-individu tertentu yang bisa diidentifikasi oleh nama-nama mereka. Situasi di mana seseorang mempertimbangkan bagaimana mengalokasikan komoditas-komoditas tertentu pada orang-orang yang membutuhkan yang diketahui tidak berada dalam cakupan prinsip tersebut. Mereka bermaksud mengatur tatanan institusional dasar dan tidak boleh mengasumsikan bahwa terdapat banyak kesamaan dari sudut pandang keadilan antara porsi administratif berbagai nilai pada person-person spesifik dengan desain yang layak tentang masyarakat. Intuisi common sense mengenai porsi administratif mungkin merupakan panduan yang buruk bagi desain tata masyarakat.

Sekarang prinsip kedua menuntut agar setiap orang mendapat keuntungan dari ketimpangan dalam struktur dasar. Berarti pasti masuk akal bagi setiap orang representative yang didefinisikan oleh struktur ini, ketika ia memandangnya sebagai sebuah titik perhatian, untuk memilih masa depannya dengan ketimpangan daripada masa depannya tanpa ketimpangan. Orang tidak boleh menjustifikasi perbedaan pendapatan atau kekuatan organisasional karena orang-orang lemah lebih diuntungkan oleh lebih banyaknya keuntungan orang lain. Lebih sedikit penghapusan kebebasan yang dapat diseimbangkan dengan cara ini. Dengan diterapkan pada struktur dasar, prinsip utilitas akan memaksimalkan jumlah harapan orang-orang representatif (ditekankan oleh sejumlah orang yang mereka wakili, dalam pandangan klasik) dan hal ini akan membuat kita mengganti sejumlah kerugian dengan pencapaian hal lain.



Dua prinsip tersebut menyatakan bahwa semua orang mendapat keuntungan dari ketimpangan sosial dan ekonomi. Namun jelas bahwa ada banyak cara yang membuat semua orang bisa diuntungkan ketika penataan awal atas kesetaraan dianggap sebagai standar. Bagaimana memilih di antara berbagai kemungkinan ini? Pada prinsipnya harus jelas sehingga dapat memberikan kesimpulan yang pasti.

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

Teori Sistem Hukum Menurut *Lawrence M. Friedman*, seorang profesor di bidang hukum, sejarawan, yang juga pakar sejarah hukum Amerika, dan penulis produktif, ada 3 elemen utama dari system hukum, yaitu:

- a. Struktur Hukum (*Legal Structure*)
- b. Isi Hukum (*Legal Substance*)
- c. Budaya Hukum (*Legal Culture*)

*Lawrence M. Friedman* mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni strukturhukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat.

- a. Struktur Hukum (*Legal Structure*)

Dalam teori *Lawrence M. Friedman* hal ini disebut sebagai sistem Struktural yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Struktur hukum berdasarkan UU No. 8 Tahun 1981 meliputi; mulai dari Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas). Kewenangan lembaga penegak hukum dijamin oleh undang-undang. Sehingga dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan pengaruh-pengaruh lain. Terdapat adagium yang menyatakan "*fiat justitia et pereat mundus*" meskipun dunia ini

runtuh hukum harus ditegakkan. Hukum tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang kredibilitas, kompeten dan independen. Seberapa bagusnya suatu peraturan perundang-undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Lemahnya mentalitas aparat penegak hukum mengakibatkan penegakkan hukum tidak berjalan sebagaimana mestinya. Banyak faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas aparat penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya. Sehingga dapat dipertegas bahwa faktor penegak hukum memainkan peran penting dalam memfungsikan hukum. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas penegak hukum rendah maka akan ada masalah. Demikian juga, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas penegak hukum baik, kemungkinan munculnya masalah masih terbuka. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan:<sup>16</sup> *“To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Strukture also means how the legislature is organized ...what procedurthe police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of cross section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.”*

Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislatif ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh presiden, prosedur ada yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya.

---

<sup>16</sup> Lawrence M. Friedman, Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial, Bandung Nusa Media, 2021.

Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat hukum yang ada.

Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan.

Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi-institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan. Pengadilan dan Advokat

b. Substansi Hukum

Dalam teori *Lawrence M. Friedman* hal ini disebut sebagai sistem substansial yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan. Substansi juga berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam kitab undang-undang (*law books*). Sebagai negara yang masih menganut sistem Civil Law Sistem atau sistem Eropa Kontinental (meski sebagai peraturan perundang-undangan juga telah menganut *Common Law* Sistem atau Anglo Saxon) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia. Salah satu pengaruhnya adalah adanya asas Legalitas dalam KUHP. Dalam Pasal 1 KUHP ditentukan “tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat di hukum jika tidak ada aturan yang mengaturnya”. Sehingga bisa atau tidaknya suatu perbuatan dikenakan sanksi hukum apabila perbuatan tersebut telah mendapatkan pengaturannya dalam peraturan perundang-

undangan. Substansi hukum menurut Friedman adalah:<sup>17</sup> *“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system...the stress here is on living law, not just rules in law books”*.

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Yang dimaksud dengan substansinya adalah aturan, norma, dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam system itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang- undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikat dan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

c. Budaya Hukum

Kultur hukum menurut *Lawrence M. Friedman* adalah sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum-kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Kultur hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

Hubungan antara tiga unsur sistem hukum itu sendiri tak berdaya, seperti pekerjaan mekanik. Struktur diibaratkan seperti mesin, substansi adalah apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, sedangkan kultur hukum adalah apa saja atau siapa saja yang memutuskan untuk menghidupkan dan mematikan mesin itu, serta memutuskan bagaimana mesin itu digunakan. Dikaitkan dengan sistem hukum di Indonesia, Teori Friedman tersebut dapat kita jadikan patokan dalam mengukur proses penegakan hukum di Indonesia.

---

<sup>17</sup> Ibid

### 3. *Applied Theory: Teori Pengawasan dan Teori Hukum Progresif*

#### a. Teori Pengawasan

Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang sangat penting agar pekerjaan maupun tugas yang dibebankan kepada aparat pelaksana terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan.<sup>18</sup> Hal ini sesuai dengan pendapat dari Sondang P Siagian yang menyatakan pengawasan adalah suatu proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Menurut Sujamto pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak.<sup>19</sup> Pengertian pengawasan tersebut menekankan pada suatu proses pengawasan berjalan sistematis sesuai dengan tahap-tahap yang telah ditentukan. Dalam kamus besar Indonesia istilah "*Pengawasan berasal dari kata awas yang artinya memperhatikan baik-baik, dalam arti melihat sesuatu dengan cermat dan seksama, tidak ada lagi kegiatan kecuali memberi laporan berdasarkan kenyataan yang sebenarnya dari apa yang diawasi*"<sup>20</sup>

Menurut Prayudi "*Pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan*".<sup>21</sup> Saiful Anwar mengatakan pengawasan atau kontrol terhadap tindakan aparatur pemerintah diperlukan agar pelaksanaan tugas yang telah ditetapkan dapat mencapai tujuan dan terhindar dari

---

<sup>18</sup> Nurmayani, *Hukum Administrasi Negara* (Buku Ajar). (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2000), hlm.81.

<sup>19</sup> Sujamto. *Otonomi Daerah Yang Nyata dan Bertanggung Jawab*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1990), hlm.17

<sup>20</sup> Sujanto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), hlm.2

<sup>21</sup> Prayudi, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981), hlm.80.



penyimpangan-penyimpangan.<sup>22</sup> Pengawasan merupakan salah satu cara untuk membangun dan menjaga legitimasi warga masyarakat terhadap kinerja pemerintahan dengan menciptakan dengan menciptakan suatu sistem pengawasan yang efektif, baik pengawasan intern (*internal control*) maupun pengawasan eksternt (*external control*) serta mendorong adanya pengawasan masyarakat (*social control*). Sasaran pengawasan adalah temuan yang menyenangkan terjadinya penyimpangan atas rencana atau target serta penelitian ini tidak hanya tunduk pada hukum positivise, namun lebih tunduk pada asas kemanfaatan hukum.

b. Teori Hukum Progresif

Konsep teori hukum progresif pertama kali disampaikan oleh Prof Satjipto Raharjo, beliau berpendapat bahwa filosofi hukum adalah "hukum untuk manusia bukan manusia untuk hukum".<sup>23</sup> Hukum bertugas melayani masyarakat bukan sebaliknya. Kualitas suatu hukum ditentukan dengan kemampuannya untuk mengabdikan pada kesejahteraan manusia. Latar belakang lahirnya hukum progresif adalah ketidakpuasan dan keprihatinan atas kualitas penegakan hukum di Indonesia. Spirit hukum progresif adalah spirit pembebasan, yaitu pembebasan terhadap tipe, cara berfikir, asas, dan teori yang selama ini dipakai dan pembebasan terhadap kultur penegakan hukum yang selama ini berkuasa dan dirasa menghambat usaha hukum untuk menyelesaikan persoalan.

## E. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan paradigma konstruktivisme yaitu suatu paradigma yang memandang realitas kehidupan sosial bukanlah realitas yang natural, tetapi berbentuk dari hasil konstruksi. Karenanya, konsentrasi analisis

---

<sup>22</sup> Saiful Anwar, *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, (Gloria Madani Press, 2004), hlm. 127

<sup>23</sup> Suteki, 2015, *Masa Depan Hukum Progresif*, Thafa Media, Yogyakarta, hlm. 3

pada paradigma konstruktivisme adalah menemukan bagaimana peristiwa atau realitas tersebut dikonstruksi, dengan cara apa konstruksi itu dibentuk. Dalam studi komunikasi, paradigma konstruktivisme ini seringkali disebut sebagai paradigma produksi dan pertukaran makna.<sup>24</sup>

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah *socio legal research*. Pada prinsipnya studi *sosiolegal* adalah studi hukum, yang menggunakan pendekatan metodologi ilmu sosial dalam arti yang luas. Mengutip pendapat *Wheeler dan Thomas*, studi *sosiolegal* adalah suatu pendekatan alternatif yang menguji studi *doktrinal* terhadap hukum.<sup>25</sup> Bahwa dalam penelitian ini menerangkan bahwa hukum dikonsepsikan sebagai suatu gejala empiris yang dapat diamati didalam kehidupan nyata.

Penelitian dilakukan dengan mengumpulkan data, melalui satu tahapan yaitu melalui penelitian Kepustakaan (*Library Research*), Yaitu dengan mempelajari buku-buku, jurnal-jurnal dan putusan pengadilan yang berkaitan dengan kewenangan penyelidikan dan penyidikan pada Kejaksaan pasca pengesahan KUHP yang belum berbasis nilai keadilan, selain itu juga mempelajari berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kewenangan penyelidikan dan penyidikan pada Kejaksaan pasca pengesahan KUHP yang belum berbasis nilai keadilan dengan Semuanya diperlukan untuk mendapatkan landasan teori dan konsep dalam melakukan penelitian dan menulis disertai.

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.<sup>26</sup> Penguraian sistematis terhadap gejala atau data yang telah diperoleh baik melalui pendekatan kepustakaan, wawancara, hasil observasi (pengamatan) langsung maupun tidak langsung dipaparkan secara deskriptif dan menggunakan analisis kualitatif induktif yang bertujuan untuk mengembangkan konsep sensitivitas

---

<sup>25</sup> Paulus Hadisuprpto, *Ilmu Hukum dan Pendekatannya*, disajikan dalam Diskusi Panel “Refleksi Pendidikan Tinggi Hukum”, Semarang 17 Januari 2006.

<sup>26</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982. hlm. 37.

pada masalah yang dihadapi, menerangkan realitas yang berkaitan dengan penelusuran teori dari bawah (*grounded theory*), dan mengembangkan pemahaman akan satu atau lebih dari fenomena yang dihadapi.

## **F. Hasil Pembahasan**

### **1. Regulasi fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi belum berbasis Nilai Keadilan**

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 turunya 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.

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.

Bahwa menurut Pj. Bupati Banyumas, kondisi saat ini yang berkaitan dengan penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir ditepi jalan umum di Kabupaten Banyumas khususnya di Jalan Kabupaten dan Jalan Desa pada prinsipnya sudah bagus dan memberikan kontribusi kepada Pendapatan

Asli Daerah. Namun pendapatan retribusi sektor parkir ini masih cukup rendah apabila dibandingkan potensi yang ada dikarenakan belum mencapai target atau melebihi target pendapatan tiap tahunnya. Selain itu sebenarnya terdapat potensi besar dilihat dari makin banyaknya jumlah kendaraan parkir di tepi jalan, namun petugas Dinas Perhubungan tidak berani melakukan pemungutan retribusi parkir dikarenakan belum ada landasan hukum pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Hal ini berpotensi sangat besar untuk mendongkarak PAD sektor retribusi parker.

Perparkiran di Kabupaten Banyumas jika dikelola dengan baik maka akan berpotensi untuk peningkatan PAD dari sector retribusi parker, karena saat ini perparkiran tidak hanya dipandang sebagai salah satu prasarana transportasi, namun juga sebagai salah satu potensi pemasukan bagi daerah Kabupaten Banyumas. Bentuk penerapan yang dapat dilakukan sebagai penyelesaian masalah yaitu melakukan pemberlakuan retribusi parkir berlangganan di Kabupaten Banyumas. Sesuai pada implementasi kebijakan parkir berlangganan pada beberapa daerah di Jawa Tengah, 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 parker 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:

- a. Menemukan suatu kompromi antara banyaknya ruang;
- b. Membuat persediaan untuk parkir kendaraan pengantar barang, parkir singkat dan lama;



- c. Mendesain pelataran parkir dan jalan masuk sedemikian rupa sehingga lalu lintas jalan tidak diperburuk oleh kendaraan yang masuk dan yang keluar;
- d. Memastikan bahwa kepentingan satuan-satuan bisnis di sepanjang jalan tersebut diperbaiki oleh susunan parkir yang bagus.

Pemanfaatan ruang publik untuk perparkiran di Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas dikelilingi pagar yang tidak membolehkan kendaraan untuk masuk.

Pemanfaatan ruang terbuka di Kabupaten Banyumas 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 jalan nasional dan jalan provinsi 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 Kabupaten

Banyumas terkenal dengan aksi premanisme yang tak pernah mampu diberantas oleh aparat keamanan. Bukan menjadi rahasia umum lagi, jika banyak parker 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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.

## **2. Kelemahan-kelemahan regulasi fasilitas penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi**

### **a. Kelemahan 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.<sup>27</sup>

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 ke berbagai ruang publik. Sebagai contoh, sejumlah ruang publik baru kini bermunculan, di Jakarta

---

<sup>27</sup> Satjipto Rahardjo, *Pemanfaatan Ilmu-ilmu Sosial Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Bandung: Alumni, 1977, hal. 12

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.<sup>28</sup>

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 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

---

<sup>28</sup> <https://www.kompas.id/baca/metro/2017/05/07/ruang-publik-yang-minim-lahan-parkir>



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

- a. rencana umum tata ruang,
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. 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 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 lingkungnya 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 parker

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 ditetapkan 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 karcis 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 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.<sup>29</sup> 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*”<sup>30</sup> 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:

- 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.<sup>31</sup>

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

---

<sup>29</sup> 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, hal. 76

<sup>30</sup> Lawrence M. Friedman, The Legal System A Sosial Sentence Perspective, New York: Rusell Sage Foundation, 1975, hal. 193.

<sup>31</sup> Soerjono Soekanto, Polisi dan Lalu Lintas, Bandung: Mandar Maju, 1990, hal. 30

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 perpajakan. Berdasarkan hasil penelitian terhadap ketaatan menunjukkan bahwa:

- 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 Kabupaten Banyumas 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 parkirpun 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 Kabupaten Banyumas budaya premanisme masih melekat kuat bagi sebagian orang untuk menakut-nakuti orang lain dengan memakai OKP sebagai tamengnya, termasuk dalam ranah perparkiran.

### **3. Rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis keadilan**

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 pengembokan 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 perpajakan 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 Pendoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir



oleh Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

- 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.

Pemerintah Kabupaten Banyumas melalui Dinas Perhubungan sebagai Perangkat Daerah yang melaksanakan tugas fungsi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan termasuk didalamnya urusan perpajakan senantiasa berpedoman pada Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 2 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Banyumas serta Peraturan Bupati Banyumas Nomor Peraturan Bupati Banyumas Nomor 79 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Banyumas Nomor 58 Tahun 2019 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas.

Dalam penyelenggaraan perpajakan di Kabupaten Banyumas, terdapat 2 (dua) perangkat daerah yang memiliki tugas fungsi dimaksud, yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas yang melaksanakan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan Badan Pendapatan daerah

(BAPENDA) Kabupaten Banyumas yang melaksanakan pemungutan pajak parkir. Pada akhir tahun anggaran 2023, realisasi pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum hanya mencapai Rp. 1,35 milyar dari target Rp. 1,5 milyar yang berasal dari 45 zona parkir dengan jumlah titik pemungutan parkir mencapai 700 titik dan juru parkir 1500 orang.

Hasil evaluasi LKPD oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas TA 2023 sebagaimana disampaikan oleh Pj Bupati Banyumas Bapak Hanung Cahyo Saputro, S. STP. M.Si., bahwa penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir ditepi jalan umum di Kabupaten Banyumas khususnya di Jalan Kabupaten dan Jalan Desa pada prinsipnya sudah bagus dan memberikan kontribusi kepada Pendapatan Asli Daerah. Namun pendapatan retribusi sektor parkir ini masih cukup rendah apabila dibandingkan potensi yang ada dikarenakan belum mencapai target atau melebihi target pendapatan tiap tahunnya. Sebetulnya ada potensi besar dilihat dari makin banyaknya jumlah kendaraan parkir di tepi jalan, namun petugas Dinas Perhubungan tidak berani melakukan pemungutan retribusi parkir dikarenakan belum ada landasan hukum pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Hal ini berpotensi sangat besar untuk mendongkarak PAD sektor retribusi parkir. Saat ini, yang menjadi perhatian justru timbulnya kesemerawutan lalu lintas yang diakibatkan kegiatan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi yang ada di wilayah Kabupaten Banyumas. Hal ini disebabkan semakin berkembangnya kegiatan perekonomian disepanjang jalan dengan banyaknya pusat-pusat kegiatan baru yang tidak menyediakan lahan parkir di dalam lokasi kegiatan sehingga pengunjung melakukan parkir di tepi jalan.

Hal senada juga disampaikan oleh Ketua Komisi III DPRD Kabupaten Banyumas Bapak Rachmat Imanda, SE.Ak. yang membidangai pendapatan daerah, untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir perlu ditambah adanya kantong-kantong parkir di ruas jalan yang memungkinkan dan dilengkapi dengan fasilitas parkir seperti rambu dan marka parkir, kemudian juga perlu adanya penertiban maupun penegakan hukum

terhadap juru parkir liar yang tidak mengantongi izin pemungutan retribusi parkir. Sebagai representasi wakil rakyat, DPRD Kabupaten Banyumas sangat mendukung adanya regulasi dari tingkat Undang-undang, Peraturan Pemerintah, maupun Peraturan Daerah yang memberikan guidance dan perlindungan hukum bagi para pelaku jasa parkir di Kabupaten Banyumas. Perlu adanya kerjasama lintas OPD dengan Dinas Perhubungan sebagai leading sector serta melibatkan APH dalam proses penertiban dan penegakkan hukum.

Bapak Agus Sriyono, ATD., S.IP., M.M. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas menyatakan sebenarnya potensi pendapatan retribusi parkir bisa mencapai 7 milyar sesuai Kajian potensi parkir wilayah perkotaan Purwokerto saja, belum lagi bila dipetakan seluruh wilayah Kabupaten Banyumas. Potensi parkir pada titik titik parkir yang ada ditepi jalan umum pada ruas-ruas jalan nasional dan jalan provinsi belum ada hasil survey khusus dari lembaga independen. Ada data hasil survey mandiri yang dilaksanakan oleh personil Dinas Perhubungan, atas informasi dari para juru parkir yang dihimpun dari jawaban mereka secara subyektif, yang dilaksanakan pada akhir tahun 2023. Total data potensi retribusi parkir tepi jalan umum pada wilayah pemungutan yang didominasi oleh aktifitas parkir pada titik-titik parkir di sekitar ruas jalan provinsi dan nasional berkisar Rp. 73.410.000 (tujuh puluh tiga juta empat ratus sepuluh ribu rupiah) per bulan, atau Rp. 880.920.000 (delapan ratus delapan puluh juta sembilan ratus dua puluh ribu rupiah) per tahun. Perkiraan potensi apabila dipungut di keseluruhan jalan nasional dan provinsi bisa mencapai 2-3 milyar/ tahun.

Senada dengan pernyataan Kepala Dinas Perhubungan tersebut, Kepala BAPENDA Kabupaten Banyumas Bapak Ir. Kristanta, M.Si., mengungkapkan pihaknya juga terus menggenjot sektor pendapatan parkir yang baru mencapai 900 juta/tahun. Beliau memandang perlu adanya pengenaan tarif retribusi Parkir berdasarkan Zonasi tingkat keramaian, kemudian perlu adanya perluasan wilayah pemungutan retribusi parkir

apabila ada regulasi baru yang mengizinkan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Apabila pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi bisa dilaksanakan maka setidaknya ada potensi 2-3 milyar pendapatan retribusi yang masuk. Tentu saja kegiatan pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi bisa dilaksanakan apabila sudah ada regulasi yang jelas seperti Undang-undang atau Peraturan Pemerintah dan aturan turuannya sehingga dapat memberikan kontribusi bagi PAD dan mewujudkan pembangunan yang berkeadilan.

Sebagaimana disampaikan oleh Bapak Kresnawan Wahyu Kristoyo, ST., MT. Selaku Kepala DPU Kabupaten Banyumas, bahwa panjang jalan di wilayah Kabupaten Banyumas meliputi

1) Jalan Nasional: 133,28 km, berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor :1688/KPTS/M/2022 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional;

2) Jalan Provinsi: 35,94 km, Berdasarkan Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 622/2 Tahun 2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Jawa Tengah;

3) Jalan Kabupaten: 1.315 km, erdasarkan Keputusan Bupati Banyumas Nomor 621/421/2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Kabupaten di Kabupaten Banyumas; dan

4) Jalan Desa: ± 9.335 km (belum ditetapkan dengan Surat Keputusan). Tentu saja ini potensi yang sangat besar sebagai penyumbang PAD dari sektor pendapatan retribusi maupun pajak parkir apabila dikelola dengan baik.

Salah satu wilayah kabupaten tetangga di sekitar Kabupaten Banyumas yang menyelenggarakan kegiatan perparkiran adalah Kabupaten Cilacap. Sebagaimana disampaikan oleh Bapak Sukaryanto, S.S.iT., MM. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, bahwa pendapatan parkir yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap mencapai lebih dari Rp. 4 milyar/tahun meliputi retribusi dan pajak parkir. Pemungutan retribusi dan pajak dimaksud bekerjasama dengan Pihak Ketiga melalui

pelelangan umum. Zonasi wilayah pemungutan selain jalan Kabupaten dan Jalan desa juga meliputi ruas jalan lainya namun tidak disebutkan secara eksplisit di dalam perjanjian dikarenakan menyesuaikan regulasi yang ada. Potensi pendapatan parkir sangat besar dimana Kabupaten Cilacap memiliki jalan nasional lebih dari 100 km dan jalan provinsi diatas 80 km. Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No. 1 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, didalamnya hanya menyebutkan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, tanpa menyebut klasifikasi jalan.

Di dalam wilayah Provinsi Jawa Tengah yang memiliki jalan provinsi terpanjang adalah Kabupaten Grobogan dengan panjang diatas 211 km. Disampaikan oleh Bapak Mukandar, S.Sos., MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Grobogan, bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Grobogan melaksanakan penyelenggaraan perparkiran termasuk pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, namun tidak mengatur atau menyebut lokasi jalan provinsi yang dipungut. Peraturan Daerah Kabupaten Grobogan No. 8 Tahun 2023 tentang PDRD, didalamnya hanya menyebutkan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, tanpa menyebut klasifikasi jalan.

Dimintai pendapat terkait maraknya kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi di seluruh wilayah Indonesia, Staf Utama Menteri Perhubungan RI yang juga Mantan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Bapak Irjen Pol. (Purn). Budi Setiadi, SH., M.Si. menyatakan bahwa maraknya kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi di suatu wilayah kota/kabupaten umumnya disebabkan oleh terjadinya pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut (biasanya terjadi di kawasan pusat kota) sehingga semakin marak terdapat pertokoan, perkantoran, dan pusat bangkitan/tarikan perjalanan lainnya sehingga membutuhkan parkir di badan jalan (ruang milik jalan)/on street parking di jalan yang berstatus nasional/jalan provinsi. Hal ini bila dibiarkan akan mengganggu fungsi jalan nasional/provinsi tersebut sebagai



jalan arteri. Bila terjadi gangguan lalu lintas akibat kegiatan perparkiran di jalan nasional, maka yang diberikan kewenangan untuk menangani adalah Kementerian Perhubungan/Ditjen Perhubungan Darat yang dalam hal ini diwakili oleh Balai Pengelola Transportasi Darat yang berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten dan Kepolisian setempat. Pasal 43 UU LLAJ mengatur di jalan mana saja yang diperbolehkan untuk fasilitas parkir di dalam rumija dengan persyaratan tertentu (persyaratan, perizinan dan tata cara penyelenggaraan parkir diatur lebih lanjut dalam PP 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Untuk beberapa wilayah di luar Jawa dengan kondisi lalu lintas yang belum terlalu padat saat ini belum perlu rekonstruksi hukum karena masih relevan, berbeda dengan wilayah yang sudah semakin krodit lalu lintasnya tentu cukup mendesak dilakukan evaluasi untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pembatasan jalan yang diperbolehkan untuk fasilitas parkir di dalam rumija diperlukan untuk mencegah terjadinya permasalahan lalu lintas akibat lokasi parkir di badan jalan yang tidak terkendali.

Pendapat Staf Utama Menteri Perhubungan diatas juga diamini oleh Bapak Erry Derima Riyanto, S,Si.T., MT., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan sekaligus pernah menjabat Plt. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Beliau berpendapat bahwa a. Ruang Milik Jalan di Jalan Provinsi dilarang dipergunakan untuk parkir tepi jalan (On Street Parking), sehingga diarahkan untuk parkir diluar ruang milik jalan (off street parking). Seyogyanya apabila ada pusat kegiatan yang menimbulkan tarikan perjalanan dalam Kawasan di jalan provinsi, pemrakarsa idealnya menyediakan ruang parkir off street atau fasilitas parkir untuk umum diluar ruang milik jalan (taman parkir/Gedung parkir dsb) dengan memperhitungkan potensi potensi perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) menuju lokasi tersebut.

Dalam hal pemasangan fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagai persyaratan dalam penetapan lokasi yang boleh dilakukan

pemungutan retribusi parkir, dikarenakan keterbatasan anggaran pada APBD sehingga belum semua titik parkir dipasangi fasilitas parkir. Keberadaan Koordinator Parkir dan Juru Parkir di lokasi menjadi cukup bermanfaat membantu mengurai kemacetan dan menjaga kelancaran lalu lintas. Hal ini diungkapkan oleh Bapak Tofan Singgit Anggoro, salah satu Koordinator Parkir di Kabupaten Banyumas khususnya di zona Kecamatan Ajibarang. Sesuai dengan Perda Kabupaten Banyumas No 4 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, Koordinator Parkir menandatangani Kontrak Kerjasama dengan Kepala Dinas Perhubungan Kab. Banyumas. Manfaat adanya parkir di jalan nasional dan jalan provinsi tentu sangat membantu pengaturan parkir dan penyeberangan orang serta meminimalisir kriminalitas terutama pencurian sepeda motor dan membantu kepolisian mencegah curanmor.

Kepolisian Republik Indonesia selaku pihak yang memiliki kewenangan penegakan hukum memiliki pandangan terhadap kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi ini. Sebagaimana disampaikan oleh AKP. Dwi Nugroho, SH. Selaku Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas POLRESTA Banyumas, bahwa pada saat kegiatan lapangan terjadi pemungutan retribusi parkir di jalan nasional terutama saat di seputaran lokasi jalan tersebut digunakan untuk even atau pertunjukan, sehingga median jalan digunakan untuk sarana parkir. Demikian juga di Jalan provinsi, apabila ada event yg bersebelah dengan jalan provinsi, maka ada penarikan parkir di sepanjang jalan tersebut yang digunakan untuk parkir. Pihaknya mendorong pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi sebaiknya diatur atau dipayungi dengan Undang-undang, sehingga dapat memberikan kontribusi bagi pendapatan daerah.

Salah satu pakar transportasi dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) yang juga akademisi dari UNIKA Soegijapranata Semarang Bapak Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT., memberikan pandangan bahwa jalan dibangun untuk melancarkan mobilitas penumpang (orang) dan barang, sehingga jika badan jalan yang dibangun cukup mahal sebagian ruas jalan

tersebut digunakan untuk aktivitas perparkiran akan mengganggu mobilitas tersebut. Kecuali aktivitas parkir tepi jalan dilakukan bukan di jalan nasional dan provinsi. Jika ada jalan nasional dan jalan provinsi yang berada di wilayah kabupaten yang aktivitas tata guna lahan cukup tinggi di kanan kiri jalan, sebaiknya status jalan nasional dan jalan provinsi dialihkan menjadi jalan kabupaten. Untuk saat ini sebaiknya pemkab melakukan pengaturan dan membangun lahan parkir di luar jalan (off street parking) yang bisa menghasilkan PAD dari sektor parkir dalam bentuk pajak parkir.

Dalam ranah penegakkan hukum terhadap adanya kegiatan penyelenggaraan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi yang terjadi di banyak wilayah di Indonesia, Asisten Intelijen Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah Bapak Dr. Sunarwan, SH., MH., menyampaikan bahwa isi pasal 43 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi payung hukum bagi Pemkab/Pemkot di Indonesia untuk memasang fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sekaligus melakukan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan pada jalan kabupaten, jalan desa atau jalan kota. Terjadinya pelanggaran terhadap pasal 43 UU LLAJ berupa pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi merupakan pelanggaran hukum, dalam hal ini pemungutan biaya parkir termasuk pungutan liar dikarenakan memungut retribusi diluar kewenangan atau segala sesuatu yang belum diatur oleh peraturan perundang-undangan. Tentu saja jangan terjadi lagi adanya kekosongan hukum dalam penyelenggaraan perparkiran, dikarenakan di Indonesia belum ada aturan yang jelas. Batasan kepemilikan kendaraan bermotor sehingga semakin hari jumlah kendaraan semakin meningkat tidak terkendali.

Potensi pelanggaran hukum dalam pemungutan retribusi parkir sangat tinggi apabila tidak diatur dengan pasti. Harus ada hukum sebafei dasar pemungutan sehingga bisa menjadi sumber pendapatran negara/Pemda. Untuk mengisi kekosongan hukum pemungutan dipandang perlu adanya rekonstruksi Pasal 43 UU LLAJ ini. Misalnya Pemkab/Pemkot diberikan kewenangan untuk mengelola fasilitas parkir di jalan nasional dan provinsi

sebagai dasar pemungutan retribusi parkir kemudian ada aturan turunan mekanisme bagi hasil retribusi atau diserahkan sepenuhnya kepada Pemkba/Pemkot untuk sumber penganggaran pengadaan fasilitas parkir/sarana prasarana yang diperlukan. Hal ini penting dilakukan karena pembiaran pemungutan parkir palagi oleh ASN bisa berpotensi menjadi korupsi sesuai ketentuan Pasal 12 huruf e) UU No. 20 Tahun 2021 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi bahwa “Pegawai negeri atau penyelenggara negara yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum, atau dengan menyalahgunakan kekuasaannya memaksa seseorang memberikan sesuatu, membayar atau menerima pembayaran dengan potongan, atau untuk mengerjakan sesuatu bagi dirinya sendiri”.

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka Rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis nilai keadilan adalah sebagai berikut:

Bunyi Pasal Saat Ini	Alasan	Pembaharuan
<p><b>Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ</b>  <i>“Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”.</i></p>	<p>Regulasi yang ada saat ini belum memberikan kepastian hukum dan nilai keadilan terhadap penyelenggaraan fasilitas perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi yang saat ini semakin meningkat dan menimbulkan gangguan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban,</p>	<p><b>Bunyinya menjadi:</b>  <b>Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah</b>  <b>“Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu</b></p>

	dan kelancaran lalu lintas. Tidak ada sanksi yang jelas terhadap terjadinya pemungutan parkir oleh masyarakat/pihak lain yang sangat rawan menimbulkan konflik horisontal.	Lintas, dan/atau Marka Jalan”.
--	--	--------------------------------

## G. Penutup

### 1. Simpulan

1. Penyelenggaraan regulasi fasilitas parkir di jalan nasional dan jalan provinsi belum berbasis nilai keadilan hal ini dapat dilihat belum adanya regulasi tentang pemasangan fasilitas parkir yang menjadi dasar sahnya penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi. Selain itu, regulasi yang ada juga tidak mengatur tegas sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi. Realita di lapangan menunjukkan masifnya kegiatan perparkiran di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi dan tentu saja potensi pungutan liar maupun konflik horisontal perebutan wilyayah parkir oleh kelompok masyarakat seringkali terjadi. Potensi pendapatan parkir ini sangat besar dan bisa menjadi sumber pendapatan pembangunan daerah yang berkeadilan. Apabila terdapat permasalahan tentang pungutan liar parkir tersebut penyelesaiannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten/ Kota padahal kewenangan ada di Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi.
2. Kelemahan-kelemahan pengelolaan lahan parkir pada Jalan Nasional dan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan yaitu pertama, Subtansi hukum: Perundang-Undangan terkait tentang penyelenggaraan parkir,



dari hasil penelitian ditemukan ketidaksesuaian dengan peraturan penyelenggaraan parkir dengan praktik penyelenggaraan parkir maupun pemungutan retribusi 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 parkir berdasarkan kesepakatan antara petugas parkir dan Dinas Perhubungan yang mana sebelumnya dilakukan survey potensi parkir terlebih dahulu pada setiap titik pemungutan oleh pihak Dinas sebelum menentukan target pada setiap lokasi parkir. Namun, dikarenakan parkir di jalan nasional dan Jalan Provinsi tidak diperbolehkan maka kontrak perjanjian tidak menyebut secara eksplisit lokasi dimaksud, hanya berupa kawasan/wilayah. 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 penyelenggaraan parkir Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis nilai keadilan adalah dengan melakukan rekonstruksi pada ketentuan Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ “Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”. Setelah di rekonstruksi Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ berbunyi menjadi “Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”. Hal ini untuk memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan fasilitas parkir maupun kegiatan

pemungutan retribusi parkir sebagai sumber pendapatan pembangunan daerah, namun hal ini Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ belum berkeadilan sehingga berdampak pada ketiadaan pemasangan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi, namun pada praktiknya menjadi beban Pemerintah Kabupaten/ Pemerintah Kota untuk menyelesaikan persoalan parkir yang muncul.

## 2. Saran

1. Rekonstruksi Regulasi mengenai Fasilitas Parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Berbasis Nilai Keadilan dalam bidang hukum merupakan salah satu pilar utama tuntutan reformasi. Hal ini juga harus didukung adanya petunjuk teknis dan Standar Pelayanan Minimal yang jelas, melibatkan partisipasi publik, penggunaan teknologi informasi yang berbasis transparansi dan akuntabilitas serta adanya penegakkan hukum.
2. Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan harus terus dilakukan monitoring dan evaluasi seiring dengan perkembangan hukum yang ada agar memberikan manfaat yang optimal dalam pembangunan masyarakat yang berkeadilan.

## DISSERTATION SUMMARY

### A. Background

The Indonesian state is a state of law (*rechtsstat*), not a state based on mere power (*machtstaat*), this is as emphasized in Article 1 paragraph (3) of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia.<sup>32</sup> So everything must be based on law, not power. Apart from the above, the Indonesian State also protects the rights of its citizens, this is stated in the provisions of the fourth paragraph of the Preamble to the 1945 Constitution, "to form an Indonesian state government that protects the entire Indonesian nation and all of Indonesia's blood and to promote general welfare, educate life, nation, and contribute to the intelligent life of the nation."

Transportation plays an important role in two things, namely economic development and non-economic development. Economic goals include increasing national income, developing national industry and creating and maintaining employment opportunities for the community. In line with these economic goals, there are also non-economic goals, namely to enhance the integrity of the nation, as well as increase national defense and security.<sup>33</sup>

Parking is a problem that is often encountered in urban transportation systems, both in large cities and developing cities. This parking problem really affects vehicle movement, where vehicles passing through places with high activity will have their movement speed hampered by vehicles parked on the road. In general, vehicles parked on the side of the road are located around places or activity centers such as: offices, schools, markets, restaurants and so on. In order to overcome this problem, it is necessary to provide sufficient parking space. The need for parking space (demand) and the infrastructure that will be needed (supply) must be balanced and adjusted to the characteristics of the parking lot. This parking problem is closely related to the movement pattern of city traffic flow and if parking operations are not effective it will result in

---

<sup>32</sup>The 1945 Constitution of the Republic of Indonesia

<sup>33</sup>Abbas Salim, 2006, *Transportation Management*, Raja Grafindo, Jakarta, p. 2

traffic jams. Therefore, parking facilities must be adequate so that all traffic flow operations can run smoothly.

Regarding parking, it is regulated in Article 1 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, which reads:

*"Parking is a situation where a vehicle stops or does not move for a while and is left by the driver."*

According to Sukanto, he explains that parking is stopping and storing vehicles (cars, motorbikes, bicycles, etc.) temporarily in a certain space. This space can be in the form of a roadside, garage or yard that is provided to accommodate the vehicle.<sup>34</sup> According to Warpani, parking is a place to place or stop by stopping transport/goods vehicles (motorized or non-motorized) in a certain place for a certain period of time.<sup>35</sup>

Article 43 of Law 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation states that the provision of parking facilities for the public can only be provided outside of road space in accordance with the permission granted. The provision of off-street parking facilities can be carried out by individual Indonesian citizens or Indonesian legal entities in the form of:

- c. Special parking business; or
- d. Main business support.

Parking facilities in road-owned spaces can only be provided in certain places on district roads, village roads or city roads which must be stated with traffic signs and/or road markings. Based on this article, it can be seen that a parking business can be owned by a person/legal entity that specifically provides/engages in the parking business. Both are supporting businesses, meaning that many trading businesses, supermarkets, shopping centers, malls or other public places provide parking spaces.

---

<sup>34</sup>Sukanto. 1985. Naphsiology. Integritas Press, Jakarta, p. 17

<sup>35</sup>Warpani, S, 1990, Traffic Engineering, Second Edition, Bhatara Karya Aksara, Jakarta, p.9

The implementation of parking facilities is regulated in Article 105 of Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks which states that:

- (1) On-road parking facilities can only be provided in certain places on district roads, village roads or city roads which must be stated with traffic signs and/or road markings.*
- (2) Parking facilities on the road as intended in paragraph (1) are intended for bicycles and motorized vehicles.*
- (3) On-street parking facilities as intended in paragraph (1) must meet the following requirements:*
  - a. have at least 2 (two) lanes per direction for district/city roads and 2 (two) lanes for village roads;*
  - b. can guarantee the safety and smoothness of traffic;*
  - c. easy to reach by service users;*
  - d. sustainability of environmental functions; And*
  - e. do not use pedestrian facilities.*

The Government Regulation does not explain other technical matters, whereas in the explanation of Article 105 of Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks it is only written quite clearly. In fact, if we examine it more carefully in Article 105 paragraph (1) of Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks, the meaning of parking facilities in road spaces can only be limited to being provided in certain places on district roads, village roads, or city roads which must be indicated by traffic signs and/or road markings. In fact, the classification of road status is not only district roads, village roads or city roads, but there are also national roads and provincial roads.

This is a regulatory anomaly, because in fact parking and parking collections also occur on national and provincial roads. There was even a fight over parking space between community organizations, thugs and the public. This of course creates a space that is not covered by law, where the Regency/City Regional Governments through which national roads and provincial roads pass cannot do much about this phenomenon.



Illegal parking officers are often found operating in the Cilacap Regency, Banyumas Regency, Brebes Regency, Demak Regency, Grobogan Regency or in other regencies. Their existence causes problems because apart from operating in places that are not intended for them, they often charge parking fees outside the provisions. Illegal parking practices are found, among others, on roads with National and Provincial status. Law Number 22 of 2009 states that national and provincial roads are required to be free from parking fees.<sup>36</sup> Parking attendants are determined to park on a number of national and provincial roads even though Law Number 22 of 2009 states that national and provincial roads must be free from parking fees.<sup>37</sup>

In the Brebes Regency area there are National roads and Provincial roads and there are parking fees as stated in Prerda Brebes Regency No. 6 of 2023 concerning Regional Taxes and Regional Levies, and Decree of the Regent of Brebes No. 551.32/168 of 2023 concerning the One-Way System Scheme in the Brebes District Activity Center Area. There are also several areas in Indonesia where parking is prohibited on National and Provincial Roads because there are no regulations governing it, such as in Serang Banten a ban on parking on National Roads and Provincial Roads is enforced. Circular issued by the Banten Provincial Government Central Area Transportation Service issued Circular Number 645/1648 Dishub.03/2019 concerning Prohibition of Parking on National and Provincial Roads in Serang City. The Balikpapan City Government also prohibits residents from parking their vehicles on national roads.<sup>38</sup> Likewise, the Solo City Government, Solo City Government has implemented a parking ban on provincial roads and national

---

<sup>36</sup> Arin Nastuti, Parking Complexity, National and Provincial Roads Still Utilized, <https://bercahayafm.cilacapkab.go.id/komplekitas-parkir-jalan-nasional-dan-provinsi-masih-dicepatkan/>, accessed on June 17 2024.

<sup>37</sup> Nas, Illegal, Parking Charges on National Roads, <https://radarbanyumas.co.id/ilegal-jalan-nasional-dipungut-parkir/>, accessed June 17, 2024.

<sup>38</sup> Sudirman Djayaleksana, Balikpapan City Government Prepares Regulations, Prohibiting Parking on National Roads, <https://www.inibalikpapan.com/pemkot-Balikpapan-prepared-regulation-larang-parkir-di-jalan-nasional/>, accessed on June 17 2024.

roads as regulated in Law No. 22/2009 concerning Road Traffic and Transportation (LLAJ).<sup>39</sup>

This is different from the Siak Regency Transportation Service (Dishub), which charges parking fees on Jalan Pertamina, Lubuk Dalam District, which has national road status.<sup>40</sup>The Medan City Transportation Department (Dishub) is considered inconsistent and is deemed to have violated Regional Regulation (Perda) Number 2 of 2014 concerning public roadside parking fees. In fact, this agency is actually the main implementer of the Regional Regulation. This was marked by the issuance of a Task Order (SPT) to parking attendants on national roads.<sup>41</sup>

Regency and City Governments experience a dilemma in managing parking on Provincial Roads and National Roads. On the one hand, many Regency and City Governments impose parking bans on National Roads, but because monitoring is difficult, sometimes parking becomes illegal. On the other hand, there are also Regency and City Governments which continue to collect parking fees for the reasons of structuring to prevent illegal parking, as well as the safety and comfort of road users.

Article 43 of Law 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and Article 105 paragraph (1) of Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks create an area that is not touched by the law. Thus, this article must be reconstructed so that it is efficient and right on target, namely that parking must be regulated, arranged and managed well, so that road safety as well as comfort and upheaval over the struggle for parking areas by irresponsible parties can be minimized.

---

<sup>39</sup> Daniel Ari Purnomo, Prohibition of Parking on Provincial Roads & National Roads, <https://www.solopos.com/larang-parkir-di-jalan-provinsi-jalan-nasional-317147>, accessed on June 17 2024.

<sup>40</sup>Darlis Sinatra, Siak Transportation Agency Charges Parking Fees on National Roads, Observer: That's Extortion, <https://www.riaumandiri.co/read/detail/95977/dishub-siak-pungut-cost-parkir-di-jalan-nasional-pengamat-it-extortion>, accessed on 17 June 2024.

<sup>41</sup>Mega, Kutip Parkir on Jalan Nasional Dishub Accused of Violating Regional Regulations, <https://www.jurnalasia.com/medan/kutip-parkir-di-jalan-nasional-dishub-dituding-langgar-perda/>, accessed on June 17 2024.

The reconstruction of Article 43 of Law 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and Article 105 paragraph (1) of Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks is also not just a change to the rules. Therefore, apart from changing the rules (regeling), management and collection are also things that must be considered. This is because parking facilities in road spaces can only be provided in certain places on district roads, village roads, or city roads, provincial roads and national roads. So who manages and collects parking fees? Therefore, researchers are trying to propose the idea of assistance tasks being handed over to the Regency or City Government with a profit sharing system, so that the income obtained can increase the state treasury and its management can create safety and comfort in road use.

#### **B. Formulation of the problem**

1. Why is the implementation of parking facility regulations on National Roads and Provincial Roads not based on Justice Values?
2. What are the weaknesses in the regulation of parking facilities on National Roads and Provincial Roads?
3. How is the reconstruction of parking regulations on National Roads and Provincial Roads based on justice?

#### **C. Objective Study**

1. To analyze the regulations for the implementation of parking facilities on National Roads and Provincial Roads which are not yet based on Justice Values.
2. To analyze the weaknesses in regulations for the implementation of parking facilities on National Roads and Provincial Roads.
3. To analyze the justice-based reconstruction of parking regulations on National Roads and Provincial Roads.

#### **D. Theoretical Framework**

##### **1. Grand Theory: Justice Theory.**

Aristotle's views on justice can be found in Nichomachean ethics, politics, and rethoric works. Justice based on Aristotle's general

philosophy must be considered as the core of legal philosophy, "because law can only be established in relation to justice".<sup>42</sup>The opinion that justice must be understood in terms of equality, but Aristotle makes an important distinction between numerical equality and proportional equality. Numerical equality equates every human being as one unit which is now commonly understood as equality that all citizens are equal before the law. Proportional equality gives each person what is their right according to their abilities, achievements, and so on.

Aristotle's distinction brings a lot of controversy and debate around justice. Furthermore, he differentiates justice into types of distributive justice and corrective justice. The first justice applies in public law, the second in civil and criminal law. Distributive and corrective justice are both susceptible to problems of equality or equality and can only be understood within the framework of the conception in the area of distributive justice, that equal rewards are given for equal achievements. In the second sense of justice, what matters is that inequality is caused by, for example, breach of agreement.

According to Aristotle, distributive justice focuses on distribution, honor, wealth and other goods that can be equally obtained in society. Putting aside the mathematical "proof", it is clear that what Aristotle had in mind was that the distribution of wealth and other valuables was based on the values prevailing among citizens. A fair distribution may be a distribution that is in accordance with good values, namely values for society.<sup>43</sup>

On the other hand, corrective justice focuses on righting something wrong. If a violation is violated or a wrong is committed, then corrective justice seeks to provide adequate compensation for the injured party. If a crime has been committed, then appropriate punishment needs to be given

---

<sup>42</sup>Carl Joachim Friedrich, 2004, Historical Perspective Legal Philosophy, Nuance and Nusamedia, Bandung, p. 24

<sup>43</sup>Ibid p. 25

to the perpetrator. However, injustice will result in disruption of "equality" that has been established or has been established. Corrective justice is tasked with re-establishing that equality. This description shows that corrective justice is the domain of the judiciary, while distributive justice is the province of the government.<sup>44</sup>

In building arguments, Aristotle emphasized the need to differentiate between sentences that base justice on the nature of the case and those that are based on general and customary human character and verdicts that are based on the particular views of a particular legal community. This distinction should not be confused with the distinction between positive law established in law and customary law. Based on Aristotle's distinction, the last two judgments can be sources of considerations that only refer to certain communities, while other similar decisions, even though they are realized in the form of legislation, are still natural laws if they can be obtained from the general nature of humans.

*John Rawls* in the book *A Theory of Justice* explains the theory of social justice as the difference principle and the principle of fair equality of opportunity. The essence of the difference principle is that social and economic differences must be managed so as to provide the greatest benefit to those who are most disadvantaged.

The term socio-economic differences in the principle of difference refers to disparities in a person's prospects for obtaining the basic elements of welfare, income and authority. Meanwhile, the principle of fair equality of opportunity shows that those who have the least opportunities to achieve prospects of prosperity, opinion and authority. These are the ones who must be given special protection.<sup>45</sup>

*Rawls* working on theories regarding the principles of justice, especially as an alternative to the theory of utilitarianism as put forward by Hume, Bentham and Mill. Rawls argued that in a society organized

---

<sup>44</sup>Ibid

<sup>45</sup>Ibid p. 26



according to the principles of utilitarianism, people would lose self-respect and service for common development would disappear. Rawls also argues that this theory is harsher than what society considers normal.

It is true that sacrifices may be required for the sake of the public interest, but it cannot be justified that these sacrifices are first requested from people who are less fortunate in society. According to Rawls, situations of inequality must be regulated in such a way that they most benefit the weakest groups in society. This happens if two conditions are met. First, the situation of inequality guarantees a minimum maximum for the weakest group of people. This means that the situation of society must be such that the highest possible profits are generated for the small class of people. Second, inequality is tied to positions that are open to everyone so that everyone is given equal opportunities in life. Based on these guidelines, all differences between people based on race, skin, religion and other primordial differences must be rejected. John Rawls further emphasized that justice enforcement programs with a popular dimension must pay attention to two principles of justice, namely: first, providing rights and opportunities. the same basic freedoms as broad as the same freedoms for everyone. Second, being able to reorganize the social and economic disparities that have occurred so that they can provide reciprocal benefits for everyone, both those from fortunate and disadvantaged groups.

Thus, the principle of difference demands that the basic structure of society be arranged in such a way that disparities in prospects for the main things of welfare, income, authority are allocated to the advantage of the most disadvantaged people. This means that social justice must be fought for two things: First, to correct and improve the conditions of inequality experienced by the weak by providing empowering social, economic and political institutions. Second, every regulation must position itself as a guide for developing policies to correct injustices experienced by the weak.

John Rawls states two principles of justice that are believed to be chosen in the initial position. In this section, John Rawls will make only the most general comments and therefore the first formulation of these principles is tentative. Then John Rawls reviewed a number of formulas and designed step by step the final statement that would be given later. John Rawls believes that this action makes explanations occur naturally.

The statements of these two principles read as follows:<sup>46</sup>First, everyone has the same rights to the broadest basic freedoms, as broad as the same freedoms for everyone. Second, social and economic inequality must be regulated in such a way that (a) it can be expected to benefit everyone; and (b) all positions and positions are open to everyone. There are two ambiguous phrases in the second principle, namely "everyone's benefit" and "equally open to everyone". A more precise understanding of these phrases will lead to the second formulation. The final version of the two principles is expressed in considering the first principle.

The fact that these two principles can be applied to various institutions has certain consequences. Various things illustrate this. First, the rights and freedoms referred to by these principles are those defined by the public rules of the basic structure. People's freedom is determined by the rights and obligations established by the main institutions of society. Freedom is a definite pattern of social forms. The first principle states that a certain set of rules, rules that define basic freedoms, apply to all people equally and allow for extensive freedoms that are compatible with freedom for all. One reason for limiting freedom-defining rights and reducing freedom is that equal rights as institutionally defined interfere with each other.

Another thing to remember is that when the principles mention persons or state that all people gain something from inequality, the

---

<sup>46</sup>John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University Press, 1973, which has been translated into Indonesian by Uzair Fauzan and Heru Prasetyo, *Theory of Justice*, Yogyakarta: Student Library, 2006, p. 69.

reference is to persons who hold various social positions or offices or whatever is confirmed by the basic structure. In applying the second principle it is assumed that it is possible to provide hope for prosperity to individuals who hold these positions. This hope shows their future life as seen from their social status. In general, the expectations of representative people depend on the distribution of rights and obligations across the basic structure. When this changes, expectations change.

It can be assumed that these expectations are connected with raising the future of representative people in one position, meaning that we increase or decrease the future of representative people in other positions. This can be applied to institutional forms, the second principle (or its first part) referring to the expectation of representative individuals. These two principles cannot be applied to the distribution of certain values among certain individuals who can be identified by their proper names. Situations in which one considers how to allocate certain commodities to people in known need do not fall within the scope of the principle. They aim to regulate the basic institutional order and should not assume that there is much similarity from the point of view of justice between the administrative portion of various values in specific persons and the proper design of society. Common sense intuitions about the administrative portion may be a poor guide to societal governance design.

Now the second principle demands that everyone benefits from inequality in the basic structure. This means that it certainly makes sense for every representative person defined by this structure, when he views it as a point of interest, to choose his future with inequality over his future without inequality. One should not justify differences in income or organizational power because weaker people benefit more from the greater advantages of others. Fewer abolitions of freedom can be balanced this way. Applied to the basic structure, the principle of utility will maximize the sum of the expectations of representative people (emphasized by the

number of people they represent, in the classical view) and this will allow us to compensate for some loss by achieving something else.

These two principles state that everyone benefits from social and economic inequality. But it is clear that there are many ways in which everyone can benefit when initial arrangements for equality are taken as the standard. How to choose between these possibilities? In principle, it must be clear so that it can provide definite conclusions.

## 2. *Middle Theory: Legal System Theory.*

Legal System Theory According to Lawrence M. Friedman, a professor in the field of law, historian, who is also an expert on American legal history, and productive writer, there are 3 main elements of the legal system, namely:

- a. Legal Structure (Legal Structure)
- b. Legal Content (Legal Substance)
- c. Legal Culture (Legal Culture)

*Lawrence M. Friedman* stated that the effectiveness and success of law enforcement depends on three elements of the legal system, namely legal structure, legal substance and legal culture. The legal structure concerns law enforcement officials, legal substance includes statutory instruments and legal culture is the living law adopted in a society.

- a. Legal Structure (Legal Structure)

In Lawrence M. Friedman's theory, this is referred to as a structural system that determines whether or not the law can be implemented properly. Legal structure based on Law no. 8 of 1981 includes; starting from the Police, Prosecutor's Office, Courts and Criminal Execution Agency (Lapas). The authority of law enforcement agencies is guaranteed by law. So that in carrying out their duties and responsibilities they are free from the influence of government power and other influences. There is an adage that states "fiat justitia et pereat mundus" even though the world is collapsing, the law must be upheld. The law cannot operate or be upheld if there

are no credible, competent and independent law enforcement officials. How good are the laws and regulations if they are not supported by good law enforcement officials then justice is just a dream. The weak mentality of law enforcement officers results in law enforcement not running as it should. Many factors influence the weak mentality of law enforcement officers, including weak understanding of religion, economics, non-transparent recruitment processes and so on. So it can be emphasized that law enforcement factors play an important role in the functioning of the law. If the regulations are good, but the quality of law enforcement is low then there will be problems. Likewise, if the regulations are poor while the quality of law enforcement is good, the possibility of problems arising is still open. About the legal structure Friedman explains:<sup>47</sup>“To begin with, the legal system has the structure of a legal system consisting of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Structure also means how the legislature is organized...what procedures the police department follows, and so on. Structure, in a way, is a kind of cross section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.”

The structure of the legal system consists of the following elements, the number and size of courts, their jurisdiction (including the types of cases they are authorized to hear), and the procedures for appeals from one court to another. Structure also means how the legislative body is organized, what the president can and cannot do, the procedures followed by the police and so on. So the structure (legal structure) consists of existing legal institutions intended to implement existing legal instruments.

---

<sup>47</sup>Lawrence M. Friedman, *Legal System from a Social Science Perspective*, Bandung Nusa Media, 2021.



Structure is a pattern that shows how the law is carried out according to its formal provisions. This structure shows how courts, law makers and legal bodies and processes operate and are carried out.

In Indonesia, for example, if we talk about the structure of the Indonesian legal system, this includes the structure of law enforcement institutions such as the police and prosecutors. Courts and Advocates

b. Legal Substance

In Lawrence M. Friedman's theory, this is referred to as a substantial system that determines whether or not the law can be implemented. Substance also means the products produced by people within the legal system which includes the decisions they issue, the new rules they compose. Substance also includes living law, not just the rules in law books. As a country that still adheres to the Civil Law System or Continental European system (although some statutory regulations also adhere to the Common Law System or Anglo Saxon) it is said that law is written regulations, while unwritten regulations are not declared law. This system influences the legal system in Indonesia. One influence is the existence of the principle of legality in the Criminal Code. In Article 1 of the Criminal Code it is determined that "no criminal act can be punished if there are no rules governing it". So whether or not an act can be subject to legal sanctions if the act has been regulated in statutory regulations. The substance of law according to Friedman is:<sup>48</sup>“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norms, and behavioral patterns of people inside the system...the stress here is on living law, not just rules in law books”.

Another aspect of the legal system is its substance. What is meant by substance are the real rules, norms and patterns of human

---

<sup>48</sup>Ibid

behavior within the system. So legal substance concerns applicable laws and regulations which have binding force and serve as guidelines for law enforcement officials.

c. Legal Culture

Legal culture according to Lawrence M. Friedman is human attitudes towards the law and the legal system-their beliefs, values, thoughts and hopes. Legal culture is the atmosphere of social thought and social forces that determine how the law is used, avoided, or misused. Legal culture is closely related to society's legal awareness. The higher the public's legal awareness, the better legal culture will be created and can change people's mindset regarding the law. In simple terms, the level of public compliance with the law is an indicator of the functioning of the law.

The relationship between the three elements of the legal system is itself helpless, like the work of mechanics. Structure is likened to a machine, substance is what the machine does and produces, while legal culture is whatever or whoever decides to turn the machine on and off, and decides how the machine is used. Linked to the legal system in Indonesia, Friedman's theory can be used as a benchmark in measuring the law enforcement process in Indonesia.

**3. *Applied* Theory: Supervision Theory and Progressive Legal Theory**

a. Surveillance Theory

Supervision is a very important activity so that the work and tasks assigned to implementing officials are carried out in accordance with established plans.<sup>49</sup>This is in accordance with the opinion of Sondang P Siagian who stated that supervision is a process of observing rather than implementing all organizational activities to ensure that all work being carried out runs according to a predetermined plan.

---

<sup>49</sup>Nurmayani, State Administrative Law (Textbook). (Bandar Lampung: Lampung University, 2000), p.81.

According to Sujamto, supervision is any effort or activity to find out and assess the actual facts regarding the implementation of tasks or activities, whether they are appropriate or not.<sup>50</sup>The definition of supervision emphasizes a supervisory process that runs systematically in accordance with predetermined stages. In the Big Indonesian Dictionary the term "Supervision comes from the word *awas* which means to pay close attention, in the sense of seeing something carefully and thoroughly, there is no further activity except giving a report based on the actual reality of what is being monitored"<sup>51</sup>

According to Prayudi "Supervision is a process to determine what work is carried out, carried out or organized according to what is desired, planned or considered".<sup>52</sup>Saiful Anwar said that supervision or control over the actions of government officials is necessary so that the implementation of assigned tasks can achieve goals and avoid deviations.<sup>53</sup>Supervision is one way to build and maintain the legitimacy of citizens regarding government performance by creating an effective monitoring system, both internal control and external control as well as encouraging community supervision (social control). The target of supervision is favorable findings of deviations from plans or targets and this research is not only subject to positivist law, but is more subject to the principle of legal expediency.

b. Progressive Legal Theory

The concept of progressive legal theory was first presented by Prof. Satjipto Raharjo, he argued that legal philosophy is "law for humans, not humans for law".<sup>54</sup>The law is tasked with serving society, not the other way around. The quality of a law is determined by its

---

<sup>50</sup>Sujamto, *Real and Responsible Regional Autonomy*, (Jakarta: Sinar Grafa, 1990), p.17

<sup>51</sup>Sujanto, *Some Understandings in the Field of Supervision*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), p.2

<sup>52</sup>Prayudi, *State Administrative Law*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981), p.80.

<sup>53</sup>Saiful Anwar, *Joints of State Administrative Law*, (Gloria Madani Press, 2004), p. 127

<sup>54</sup>Suteki, 2015, *The Future of Progressive Law*, Thafa Media, Yogyakarta, p. 3

ability to serve human welfare. The background to the birth of progressive law was dissatisfaction and concern over the quality of law enforcement in Indonesia. The spirit of progressive law is a spirit of liberation, namely liberation of the types, ways of thinking, principles and theories that have been used and liberation of the culture of law enforcement that has been in power and is felt to be hampering legal efforts to resolve problems.

#### **E. Research methods**

This research uses the constructivist paradigm, namely a paradigm that views the reality of social life as not a natural reality, but in the form of construction results. Therefore, the concentration of analysis in the constructivist paradigm is to discover how the event or reality is constructed, in what way the construction is formed. In communication studies, the constructivism paradigm is often referred to as the meaning production and exchange paradigm.<sup>55</sup>

The research approach used in this research is socio legal research. In principle, sociolegal studies are legal studies, which use a social science methodological approach in a broad sense. Citing the opinion of Wheeler and Thomas, sociolegal studies are an alternative approach that examines doctrinal studies of law.<sup>56</sup>This research explains that law is conceptualized as an empirical phenomenon that can be observed in real life.

The research was carried out by collecting data, through one stage, namely through library research, namely by studying books, journals and court decisions relating to the investigative and investigative authority of the prosecutor's office after the ratification of the Criminal Code which was not yet based on the value of justice, apart from It also studies various laws and regulations relating to the investigative and investigatory authority of the prosecutor's office after the ratification of the Criminal Code which is not yet

---

<sup>56</sup>Paulus Hadisuprpto, Legal Science and its Approach, presented in the Panel Discussion "Reflections on Higher Legal Education", Semarang 17 January 2006.

based on the value of justice. Everything is needed to obtain a theoretical and conceptual basis for conducting research and writing a dissertation.

Analysis can be formulated as a process of systematically and consistently analyzing certain symptoms.<sup>57</sup> Systematic analysis of symptoms or data that has been obtained either through a literature approach, interviews, direct or indirect observation results are presented descriptively and using inductive qualitative analysis which aims to develop the concept of sensitivity to the problems faced, explaining the reality related to the search. theory from below (grounded theory), and develop an understanding of one or more of the phenomena faced.

## **F. Discussion Results**

### **1. Regulation of parking facilities on National Roads and Provincial Roads is not yet based on Justice Values**

According to Article 1 of Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation states that parking is a situation where a vehicle stops or does not move for a while and is left by the driver. Traffic moves towards a destination and after reaching that place the vehicle needs a stopping place. The stopping place is then referred to as a parking space. In order for the transportation system to be more efficient, places that are considered to generate travel movements must provide adequate service facilities. The increase in population and increasing vehicle ownership will result in increased demand for roads to accommodate traffic activities. The provision of parking spaces on the side of the road at certain road locations, either on the road or by using part of the road pavement, results in reduced road capacity, obstruction of traffic flow, and road use becoming ineffective.

Providing parking facilities can also function as a means of controlling traffic. To meet these needs, in certain areas parking facilities can be

---

<sup>57</sup>Soerjono Soekanto, Legal Awareness and Legal Compliance, Rajawali, Jakarta, 1982. p. 37.



provided for the public which are managed as a stand-alone activity by charging a fee or free of charge. These facilities can be in the form of a parking park and/or parking building. Providing parking facilities can also be an activity or an inseparable part of main activities, for example shopping buildings, office buildings or school buildings.

Basically the transportation system is divided into 3 main elements, namely vehicles, track infrastructure and terminals. Traffic goes to a destination and after reaching that place the vehicle needs a stopping place. The stopping place is then referred to as a parking space. In order for the vehicle transportation system to be more efficient, places that are considered to generate travel movements must provide adequate service facilities.

The increase in population and increasing vehicle ownership will result in increased demand for roads to accommodate traffic activities. The provision of parking spaces on the side of the road at certain road locations, either on the road or by using part of the road pavement, results in a decrease in road capacity, obstruction of traffic flow and ineffective use of the road.

The transportation system has several forming elements, one of which is parking. Parking is an important component of the transportation system, where every vehicle that stops requires and uses land for parking, and not solely for the purpose of raising or lowering people and goods. Thus, parking facilities need to be provided adequately and managed well to support the development of the transportation system, especially in urban areas and activity centers. Because the greater the volume of active traffic, whether leaving or going to the center of activity, the greater the need for parking spaces which are limited by providing parking spaces according to needs.

That according to Acting Regent of Banyumas, the current conditions relating to the implementation of collecting parking fees on public roads in Banyumas Regency, especially on Regency Roads and Village Roads, are

in principle good and contribute to Regional Original Income. However, the parking sector levy income is still quite low when compared to the existing potential because it has not reached the target or exceeded the annual income target. Apart from that, there is actually great potential seen from the increasing number of vehicles parked on the side of the road, but Transportation Service officers do not dare to collect parking fees because there is no legal basis for collecting parking fees on national and provincial roads. This has huge potential to increase PAD in the parking levy sector.

If parking in Banyumas Regency is managed well, it will have the potential to increase PAD from the parking fee sector, because currently parking is not only seen as a form of transportation infrastructure, but also as a potential source of income for the Banyumas Regency area. The form of implementation that can be done as a solution to the problem is implementing subscription parking fees in Banyumas Regency. In accordance with the implementation of subscription parking policies in several areas in Central Java, several benefits have been obtained such as reducing or lowering daily parking fees for one parking; preventing leaks in levy management effectively; increasing Original Regional Income; realizing institutional parking management; as well as for the parking attendant profession to be a guaranteed and coordinated job.

Formulating parking policies is one of the most difficult tasks a planner must undertake. The difficulty lies in coordinating parking policies with several other planning objectives. The following considerations can be taken into account:

- a. Finding a compromise between the amount of space;
- b. Make provisions for parking delivery vehicles, short and long parking;
- c. Design parking lots and driveways in such a way that road traffic is not exacerbated by incoming and outgoing vehicles;
- d. Ensure that the interests of business units along the road are improved by a good parking arrangement.

The use of public space for parking in Banyumas Regency is more incidental. Incidental in question is parking that utilizes public space such as empty land only when there are certain moments that involve or attract large crowds. Utilization of open space in Banyumas Regency as a parking location is also almost impossible. This is due to the lack of public space that can accommodate vehicle parking. It can be seen that it is rare to find empty land in Banyumas Regency, especially in the city core, while public spaces or open spaces are often found on the edge of the city, which can be utilized when there are ceremonial events around these public spaces. Another factor that makes it impossible for open spaces, for example parks to be used as parking locations, is that almost all parks in Banyumas Regency are surrounded by fences that do not allow vehicles to enter.

The use of open space in Banyumas Regency for vehicle parking also needs to be evaluated. This is related to the safety of vehicles parked in the open space. The safety factor is very important to pay attention to, considering that several cases of missing rear view mirrors, scratched vehicle bodies, are a small part of the various incidents in parking spaces. Parking guards in many cases like this are irresponsible, even when the incident occurs the parking attendant runs away, thereby causing loss to the vehicle owner.

Another thing that needs to be considered is related to regulations on the use of open space as parking lots. To date, there are no regulations for the use of open space as a parking area, so the use of open space as a parking area is illegal. Based on this, additional regulations are needed to utilize open space as a parking area. This regulation is important, apart from being a source of legality for the use of public space as a parking area, it also ensures that there are other regulations that provide protection and legal certainty for parking area managers while also providing protection to vehicle owners regarding the safety of parked vehicles.

Based on the narrative above, the use of national road areas and provincial roads that do not comply with existing regulations, do not

provide facilities that are able to reach the safety and security of vehicle parking area users, then the amount of fees that must be paid by parking service users, of course does not provide a sense of justice for users of these services. Without regulations, it is certain that parking management is illegal. Without complying with existing parking regulations, it also creates a sense of injustice for service users. The most important thing is related to the owner of the open space, whether they are given a share of the levy or not. This means that there must be an agreement that starts the process of using the open space. Even though it is in the name of the government, citizens also have rights to the land they own. The existence of a clear agreement between the land owner and the city government provides legal justice for the land owner, regarding the compensation that will be given to the land owner.

Based on legal system theory, things that need to be considered are related to the substantive elements of law which include rules, norms and real human behavior within the legal system. There must be clear rules regarding the use of public space as a parking area. Another thing that needs to be considered is whether the parking management will be managed by the government or given to private parties. This clarity is important, considering that Banyumas Regency is famous for acts of thuggery that the security forces have never been able to eradicate. It is no longer a public secret that many illegal parking lots are managed by thugs dressed as youth organizations (OKP). The existence of open space that has the potential to be used as a parking area can be exploited by OKP individuals to provide parking spaces with fees that are not in accordance with existing regional regulations.

The culture of some of the people of Banyumas Regency which is attached to acts of thuggery is of course the biggest obstacle and is a serious problem that must be handled jointly by the city government and the police. The thuggish behavior that exists in Banyumas Regency is a reality that cannot be denied, and this behavior exists in parking pockets that are not

touched by government-owned parking managers. In fact, clashes often occur between OKPs, mostly because of fights over parking spaces.

To overcome this problem, it is necessary to have a policy to employ these thugs as parking guards with a decent income in accordance with existing regulations. This policy must of course be based on careful thought by considering the negative impacts of employing thugs as parking managers or guards.

Based on the theory of regional autonomy, regional governments are given the authority to manage several of the assets they own as a means of obtaining original regional income, including parking management. The existence of this authority actually provides an opportunity for regions to collect taxes and levies on the community as compensation for the use of facilities provided by the state. This opportunity should be utilized by local governments to reap profits from the tax sector in general and parking in particular.

Tax collection from the community should be accompanied by adequate facilities that will be provided to the community as service users. The question that needs to be asked is whether the fees paid for parking in open spaces, which are usually incidental, are paid in accordance with the existing facilities? If it is only incidental and does not provide facilities in accordance with existing parking regulations, it is certainly not appropriate for the government to collect parking fees.

## **2. Weaknesses in regulations for parking facilities on National Roads and Provincial Roads**

### **a. Weaknesses of Legal Substance**

Law is one of the factors that influences people's legal awareness. In legal science there is an adage that everyone is considered to know the law when the law is declared to be in effect, so that logically the law can be applied after the rule is declared to be in effect. Laws are made



to be implemented, laws are no longer called laws if they are not implemented in society.<sup>58</sup>

Discussing the principles of using public space as parking lots does not escape the legal substance, namely how to form the content of statutory regulations, because the implementation or provision of parking services is the authority of the regional government in terms of its regulation.

The existence of parking spaces is an important part of the public space that is currently appearing in many cities. Especially when the love for open spaces strengthens and the number of visits to city parks increases sharply. However, the lack of parking spaces is a minus point for residents who want to visit various public spaces. For example, a number of new public spaces are now emerging, in Jakarta for example. For example, city parks, child-friendly integrated public spaces (RPTRA), and wide sidewalks. These open spaces are a place for residents to recreate and interact.<sup>59</sup>

The RPTRA in Kalijodo, for example, was built with a design that can be used for tourism, sports, community activities and art performances. The large attractiveness of public spaces requires comprehensive planning. Unfortunately, even the parking lot is not designed to accommodate the overflow of visitor vehicles. The results of a Kompas poll at the end of March showed that the majority of residents (70 percent of respondents) initially tried to park their vehicles at official government parking locations. However, that decision changed when they had difficulty finding an official parking space. Half of the respondents then chose to look for an alternative parking place and did not hesitate to park their vehicles on the sidewalk of the shop yard, even at someone else's house. Meanwhile, another third of

---

<sup>58</sup>Satjipto Rahardjo, *Utilization of Social Sciences for the Development of Legal Sciences*, Bandung: Alumni, 1977, p. 12

<sup>59</sup><https://www.kompas.id/baca/metro/2017/05/07/ruang-publik-yang-minim-lahan-parkir>

respondents who initially intended to park their vehicles at the parking locations provided ultimately gave up their intention to visit the park because it was difficult to park their vehicles.

The emergence of parking needs is caught by illegal parking attendants. They cited fees for visitors who parked in spaces that were actually prohibited. Control has been carried out several times, but illegal parking continues to recur. One example is the parking control around Taman Suropati since June 2016. Vehicles parked there often fill part of the road, causing traffic jams. The DKI Jakarta Provincial Government then directed park visitors to park their vehicles in the Sunda Kelapa Mosque area.

A similar thing recently happened at the Kalijodo RPTRA. Regulation of the Minister of Public Works Number 5 of 2008 requires parking for visitors at every public facility in the form of a park as needed. The incidence of illegal parking in city parks can actually be reduced with adequate public transportation coverage. Although limited, there have been government efforts to provide public transportation to access a number of city parks in Jakarta. Access to Taman Suropati, for example, can actually be done by Transjakarta bus corridor 4 or 6, then continue on foot. Likewise access to the Kalijodo RPTRA. The government provides five free double-decker buses on the Kota Tua-City Hall route and eight feeder buses on the Cengkareng-Muara Angke route. The availability of city park parking in Jakarta is limited and difficult to increase. Switching to using public transportation to reach the park is a wise choice. That way, no more intentions to go to public spaces will be canceled just because you lost the fight for a parking space.

The authority in terms of forming the content of implementation regulations regarding parking is contained in Regional Regulations. These regional regulations conform to laws and regulations relating to parking. Starting from laws, government regulations and regional

regulations that regulate parking. In Article 44 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, it is stated that the determination of the location and construction of parking facilities for the public is carried out by the regional government with due regard

- d. general spatial plan,
- e. traffic impact analysis; And
- f. convenience for service users

Then in Article 100 paragraphs (3) and (4) Government Regulation Number 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation networks, states that Parking Facilities must be locations that are easily accessible, safe and comfortable, and pay attention to; general spatial plan, traffic impact analysis, convenience for service users, and preservation of environmental functions.

Based on the explanation of the relevant laws and regulations regarding parking management above, the research results found inconsistencies with parking management regulations. The author has encountered this in several cities in Indonesia where parking management does not pay heed to the provisions contained in the statutory regulations above.

#### **b. Weaknesses of Legal Structure**

Parking lot management arrangements basically have several objectives, namely:

1. regulate parked vehicles by considering the impacts caused,
2. guarantee orderliness, orderliness and environmental comfort when a place is used as a parking lot,
3. anticipate and minimize criminal acts in parked vehicles and
4. provide guaranteed protection to people who park their vehicles.

Parking lot management is regulated in Regional Regulations on Parking Lot Management. In this regional regulation, it is explained that the scope of regulation regarding the management of parking spaces includes parking spaces in malls, parking spaces provided in shops,

parking spaces on the side of the main road, and other parking spaces in offices, including managed by local governments and private companies.

Based on the scope explained above, vehicle parking areas are grouped into several types of parking areas, namely:

1. Public parking spaces, are parking spaces located on the side of the road or in office or shop yards that do not conflict with traffic signs and other similar places that are permitted as public parking spaces,
2. Special parking spaces are parking spaces that are specifically managed, provided and owned by the Regional Government, including parking lots/environments, parking parks, parking buildings and the like.
3. Incidental activity parking area, is a vehicle parking area that is held for a purpose or activity/crowd on an irregular/non-permanent basis, and
4. A special parking area is a parking area owned by a person or entity whose main business is providing parking facilities that have a business permit in accordance with the provisions of statutory regulations.

Apart from these groupings, regional regulations usually also explain the management of vehicle parking which is classified into fees and taxes. There are significant differences in the meaning of levies and taxes. Parking Levy here is defined as all parking lots in the area, and this land is controlled and managed by the Regional Government. Meanwhile, Parking Tax is a parking lot owned and managed by an entity or individual who has a parking business permit

The person responsible for managing the parking lot for parking fees is the Regency/City Regional Government Transportation Service. The Department of Transportation manages parking areas as follows:

1. Collect data on parking points or parking locations and record parking attendants (jukir) who charge/collect parking fees at these points or locations.
2. Parking attendants are required to use official parking attributes, such as: a registered vest and a Jukir (parking attendant) membership card. and has been provided with a letter of appointment as a parking attendant
3. The parking attendant has carried out his duties and obligations by collecting fees from consumers who use the service at the rates stated officially on the tickets provided.
4. Supervise the location of parking points spread throughout the Regency/City area. Supervision is carried out by involving all existing stakeholders. Such as Sattpol PP as Regional Police in the regions, POLRI and the community.

If parking fees are managed by the Regency/City Transportation Service, then the management of parking taxes is fully the responsibility of the Regional Revenue Agency (Bapenda). Parking tax is a tax on the operation of off-street parking, whether provided in connection with the principal business or provided as a business, including the provision of storage for motor vehicles. This parking tax business is owned by individuals or private land and business entities (third parties). For individuals or business entities who want to have a parking business, it is necessary to obtain a parking business permit. If the parking lot that will be managed is only for your own business, you need to take care of a parking business permit. Such as: Indomaret, Sardo supermarket, long-term bicycle storage (daily stay). However, if the business has merged with another business, then there is no need to apply for a parking business permit, because it is integrated with the other environmental impact assessment of the building where the joint business is located.



The principle of public services must contain clarity to provide certainty, both to service providers and recipients. Apart from that, the data used must also be accurate, so accuracy is needed in decision making. Decisions taken by the Regency/City Regional Government will have an impact on the parking policies that will be implemented. To implement regional regulations regarding parking, there needs to be a Mayor's Regulation (Perwal) or Regent's Regulation (Perbup) as a guide for implementers (executors) in the field. The Perwal/Regional Regulation is related to parking management which contains the technical aspects of parking management, such as: determining parking spaces (parking points). When the parking point has been determined, the Transportation Department has the handle to determine how much potential the district/city has, so that it will have a significant influence on PAD.

Each parking location has a parking levy target that must be paid in a different amount according to its potential. So far, what has happened is that the levy target has been determined based on an agreement between parking officers and the Transportation Department, where previously an inventory was carried out by the Transportation Agency before determining the target at each parking location. After being monitored for a specified time, the Transportation Department can determine the target that must be deposited by parking officers at a parking point location.

A Parking Business Permit is needed to grant permission to people or entities that will operate a special parking business or to expand a special parking area. This special parking area is also called Parking Tax, the management of which is in Bapenda, but the processing of business permits is in the Department of Transportation. Unfortunately, so far the Transportation Department has never been able to issue it because there is no Perwal that regulates it. So, in field applications for places that should be objects of parking tax, they cannot

take care of becoming parking tax payers, but instead levies are collected by the Transportation Agency. This is what ultimately becomes the management overlap between parking tax and parking levy.

This is where it is important to understand the definition of parking fees and parking taxes. Both at the level of field officers (Dishub and Bapenda), car drivers, and the community who will open a parking business, as well as parking service users. Sometimes there are individuals who take advantage of this ignorance. Based on the Regional Regulation, the location should be in the realm of taxes, instead it is claimed to be a levy. It is not uncommon for entrepreneurs who own shophouses to be summoned by Bapenda to register their NPWPD, saying that field officers from the Transportation Agency have come to them to collect fees every month.

Dishub is a Regional Apparatus Organization (OPD) which is responsible for carrying out parking location management activities starting from the driver recruitment system, parking locations (points), monitoring all parking activities, to job evaluation. However, the performance of the Department of Transportation is not optimal, because in fact in the field there are still many frauds committed by parking officers, both those who have permits and those who do not have permits. This is due to the lack of supervision and guidance carried out by the Transportation Department.

If connected to the theory of public service principles, there is the principle of security, the public, in this case parking consumers, must feel a sense of security and legal certainty. How can consumers who use parking feel safe if the rules and implementation in the field are not in sync. The principle of comfort, apart from containing security, also requires comfort, where the driver serves in a friendly manner, giving consumers the right to a parking ticket. Another principle in service management is responsibility. Responsible for the service here is the

driver on duty who must be total in his work, and is responsible for all problems that arise at the parking location guarded by the driver.

**c. Weaknesses of Legal Culture**

According to Benard Arief Sidharra, legal culture is the overall values, attitudes, feelings and behavior of community members, including government officials, towards or regarding the law.<sup>60</sup>In relation to legal awareness, legal culture can be defined as the values or behavior of society or the habits of society in complying with or adhering to legal rules. A person is considered to have a high level of legal awareness if their actual behavior is in accordance with applicable law.

Lawrence M. Friedman stated that "attitudes and feelings that predispose groups and individuals to turn to or against the law"<sup>61</sup>Thus, a high level of legal awareness is based on legal compliance which shows the extent to which a person's actual behavior is in accordance with applicable law. However, not everyone who obeys the law has a high level of legal awareness. This is because the factors causing legal compliance must also be considered. Factors that cause someone to obey the law are:

- a. Fear of legal sanctions that will be imposed if they violate;
- b. To maintain good relations with the authorities;
- c. To maintain good relations with group colleagues;
- d. Because personal interests are guaranteed by law;
- e. Because the law is in accordance with the values adhered to, especially the values of connection and tranquility.<sup>62</sup>

Regarding legal culture, several problems were found, including:

- a. Know

---

<sup>60</sup>Bernard Arief Sidharra, Reflections on Legal Structure, A Research on the Philosophy and Nature of Legal Science as a Foundation for the Development of Indonesian National Legal Science, Bandung: Mandar Maju, 1999, p. 76

<sup>61</sup>Lawrence M. Friedman, The Legal System A Social Sentence Perspective, New York: Russell Sage Foundation, 1975, p. 193.

<sup>62</sup>Soerjono Soekanto, Police and Traffic, Bandung: Mandar Maju, 1990, p. 30

After the legislation was passed, from then on the public was thought to know that a regulation existed, but in reality many people still did not know about it.

b. Understand

It is not enough for the public to just know the rules, but they must also understand the contents of the rules, such as the purpose and benefits of issuing the regulations.

c. Obey

After knowing and understanding the contents of the rules, the community realizes this understanding through behavior in the form of obedience in parking. Based on the results of research on obedience, it shows that:

- 1) People obey the rules because they are afraid of the legal sanctions that will be imposed if they violate them;
- 2) The community obeys regulations to maintain good relations with the authorities, in this case with law enforcers;
- 3) People obey the rules to maintain good relations with their group members;
- 4) People obey regulations because of personal interests;
- 5) People obey regulations because these laws are in accordance with the values they adhere to, especially the values of connectedness and peace.

d. Value

When a person has obeyed the regulations, an attitude of respect for legal regulations will appear along with the law, that the law must be obeyed not only for his own benefit, but also for the public interest.

Based on the research results, the legal culture of society greatly influences the level of legal awareness of society. Not only can it be seen from people's knowledge of the rules but it can also be seen from

people's attitude towards the law which is manifested through compliance with the law.

One of the specific things related to parking in Banyumas Regency is the large number of illegal parking lots which are independently "managed" by youth organizations (OKP). Many of these illegal operators wear OKP clothes to show their identity as parking authorities in an area. Parking rates are adjusted to the wishes of the parking attendant and are ensured without tickets, as is the case with parking management up to now. It is certain that not a single rupiah of funds from the parking levy will go into the regional treasury. This means that specifically for Banyumas Regency, the culture of thuggery is still strong for some people to scare other people by using OKP as a shield, including in the parking area.

### **3. Reconstruct justice-based parking regulations on National Roads and Provincial Roads**

Parking control in urban Indonesia is experiencing dynamics which until now has not been able to completely overcome the chaos and disorder associated with parking. From increasing parking rates to the most recent action of padlocking or flattening tire valves, all of these actions have been taken with the aim of overcoming problems that are generally often encountered in urban transportation, namely the problem of congestion and irregular parking control with the aim of supporting order and smooth traffic in the city center.

Parking performance at an activity center in a city can be declared to be good if the available parking area is still able to accommodate parking space needs, both in normal conditions and in conditions of crowded visitors or even during rush hours. Parking arrangements in urban areas in Indonesia cannot be separated from the provision of parking spaces. This must start from the process of erecting a building, since the application for a building permit must begin to be controlled and arranged according to the designation and provision of parking space according to needs.



Problems that are generally encountered in urban transportation are congestion and irregular parking controls, both in developed and developing countries. Activities that occur in the movement of residents in a city generally consist of trips to offices, schools, shopping centers and other activity centers. This population movement requires adequate transportation facilities and infrastructure. Parking problems are often encountered in areas where the final movement of vehicles is at the center of activity.

The city center as a tourist attraction area has caused many problems in the traffic sector, including the uneven level of use of parking facilities and limited provision of parking locations in the city center. Parking facilities as an important element in the urban transportation system need to be managed, so that their use is efficient and can create orderly and smooth traffic. The choice of parking location is related to the level of satisfaction obtained by parking users, which is due to, among other things, rates, walking distance to the destination, comfort, ease of getting a parking location and so on.

Implementing good parking is the goal of establishing order, order and security in traffic. Parking is included in the management aspect of urban traffic. Parking has a policy that is carried out consistently so that it is in line with parking objectives. The purpose of parking according to the Guidebook for Planning and Operation of Parking Facilities by the Directorate of City Transport Traffic System Development, Directorate General of Land Transportation is as follows:

- 1) Control the number of vehicles in an area.
- 2) Increasing regional income through parking fees.
- 3) Improve proper road function.
- 4) Improve traffic smoothness and safety.
- 5) Support other traffic restriction activities.

The establishment of a parking lot must go through procedures determined by the regional government. The implementation of parking

activities takes into account various aspects, especially environmental balance and must pay attention to:

- 1) Regional spatial planning.
- 2) Detailed room plan.
- 3) Safety and smoothness of traffic.
- 4) Environmental sustainability.
- 5) Ease of service users.

The Banyumas Regency Government, through the Transportation Service as a Regional Apparatus, carries out the duties of organizing traffic and road transportation, including parking matters, always guided by the Banyumas Regency Regional Regulation Number 2 of 2024 concerning the Second Amendment to the Banyumas Regency Regional Regulation Number 16 of 2016 concerning the Formation and Structure Banyumas Regency Regional Apparatus and Banyumas Regent Regulation Number Banyumas Regent Regulation Number 79 of 2020 concerning Amendments to Banyumas Regent Regulation Number 58 of 2019 concerning Position, Organizational Structure, Duties and Functions and Work Procedures of the Banyumas Regency Transportation Service.

In the administration of parking in Banyumas Regency, there are 2 (two) regional apparatuses that have these functions, namely the Banyumas Regency Transportation Service which carries out the collection of parking fees on the side of public roads and the Banyumas Regency Regional Revenue Agency (BAPENDA) which carries out parking tax collection. At the end of the 2023 fiscal year, the realization of parking levy revenue on the side of public roads will only reach IDR. 1.35 billion from the target of Rp. 1.5 billion which comes from 45 parking zones with a total of 700 parking collection points and 1500 parking attendants.

Results of the LKPD evaluation by the Banyumas Regency Government for FY 2023 as presented by the Acting Regent of Banyumas, Mr. Hanung Cahyo Saputro, S. STP. M.Sc., that the implementation of collecting parking fees on public roads in Banyumas Regency, especially

on Regency Roads and Village Roads, is in principle good and contributes to Regional Original Income. However, the parking sector levy income is still quite low when compared to the existing potential because it has not reached the target or exceeded the annual income target. In fact, there is great potential seen from the increasing number of vehicles parked on the side of the road, but Transportation Service officers do not dare to collect parking fees because there is no legal basis for collecting parking fees on national and provincial roads. This has huge potential to increase PAD in the parking fees sector. Currently, what is of concern is the emergence of traffic chaos caused by parking activities on national roads and provincial roads in the Banyumas Regency area. This is due to the increasing development of economic activity along the road with many new activity centers not providing parking spaces within the activity location so visitors park on the side of the road.

A similar thing was also conveyed by the Chairman of Commission III of the Banyumas Regency DPRD, Mr. Rachmat Imanda, SE.Ak. which is in charge of regional income, to increase parking levy income, it is necessary to add parking pockets on roads that are possible and equipped with parking facilities such as signs and parking markings, then there is also a need to control and enforce the law against illegal parking attendants who do not have a collection permit. parking fees. As a representative of the people, the Banyumas Regency DPRD strongly supports the existence of regulations at the level of Laws, Government Regulations, and Regional Regulations which provide guidance and legal protection for parking service providers in Banyumas Regency. There is a need for cross-OPD collaboration with the Transportation Service as the leading sector and involving APH in the process of controlling and enforcing the law.

Mr. Agus Sriyono, ATD., S.IP., MM as Head of the Banyumas Regency Transportation Service stated that the potential income from parking fees could reach 7 billion according to the study of the parking potential of the Purwokerto urban area alone, not to mention if the entire

Banyumas Regency area was mapped. The potential for parking at parking points at the edge of public roads on national roads and provincial roads does not yet have the results of a special survey from an independent institution. There is data from an independent survey carried out by Transportation Service personnel, based on information from parking attendants collected from their answers subjectively, which was carried out at the end of 2023. Total data on potential public roadside parking levies in collection areas dominated by parking activities in Parking points around provincial and national roads range from Rp. 73,410,000 (seventy-three million four hundred and ten thousand rupiah) per month, or Rp. 880,920,000 (eight hundred and eighty million nine hundred and twenty thousand rupiah) per year. The estimated potential if levied on all national and provincial roads could reach 2-3 billion/year.

In line with the statement of the Head of the Transportation Service, the Head of BAPENDA, Banyumas Regency, Mr. Ir. Kristanta, M.Sc., said that his party also continues to boost the parking revenue sector, which has only reached 900 million/year. He considers it necessary to impose parking levy rates based on crowd level zoning, then there is a need to expand the parking levy collection area if there are new regulations that allow parking on national roads and provincial roads. If the collection of parking fees on national roads and provincial roads can be implemented then there is the potential for at least 2-3 billion in revenue from fees. Of course, parking levy collection activities on national roads and provincial roads can be carried out if there are clear regulations such as laws or government regulations and their derivative regulations so that they can contribute to PAD and realize equitable development.

As stated by Mr. Kresnawan Wahyu Kristoyo, ST., MT. As Head of the Banyumas Regency DPU, the length of roads in the Banyumas Regency area includes

1) National Road: 133.28 km, based on Decree of the Minister of Public Works and Public Housing Number: 1688/KPTS/M/2022

concerning Determining Road Sections According to Their Status as National Roads;

2) Provincial Roads: 35.94 km, Based on the Decree of the Governor of Central Java Number 622/2 of 2023 concerning Determining Road Sections According to Their Status as Provincial Roads in Central Java Province;

3) Regency Roads: 1,315 km, based on Banyumas Regent's Decree Number 621/421/2023 concerning Determining Road Sections According to Their Status as Regency Roads in Banyumas Regency; And

4) Village Roads: ± 9,335 km (not yet determined by Decree). Of course, this has huge potential as a contributor to PAD from the levy and parking tax revenue sectors if managed well.

One of the neighboring districts around Banyumas Regency that organizes parking activities is Cilacap Regency. As stated by Mr. Sukaryanto, SSiT., MM. Head of the Cilacap Regency Transportation Service, that parking revenue managed by the Cilacap Regency Transportation Service reached more than Rp. 4 billion/year includes parking fees and taxes. Collection of levies and taxes is intended to collaborate with third parties through public auctions. The zoning of the collection area, apart from district roads and village roads, also includes other roads but is not mentioned explicitly in the agreement because it conforms to existing regulations. The potential for parking revenue is very large where Cilacap Regency has more than 100 km of national roads and more than 80 km of provincial roads. Cilacap Regency Regional Regulation No. 1 of 2024 concerning Regional Taxes and Regional Levies, it only mentions the collection of parking levies on the edge of public roads, without mentioning road classification.

Within the Central Java Province region, the longest provincial road is Grobogan Regency with a length of over 211 km. It was conveyed by Mr. Mukandar, S.Sos., MM as Head of the Grobogan Regency Transportation Service, that the Grobogan Regency Transportation Service



carries out parking management including collecting parking fees on the side of public roads, but does not regulate or mention the location of the provincial roads that are collected. Grobogan Regency Regional Regulation No. 8 of 2023 concerning PDRD, it only mentions collecting parking fees on the edge of public roads, without mentioning road classification.

Asked for an opinion regarding the widespread parking activities on national roads and provincial roads throughout Indonesia, the Main Staff of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia who is also the former Director General of Land Transportation of the Ministry of Transportation, Mr. Inspector General Pol. (Ret). Budi Setiadi, SH., M.Sc. states that the rise in parking activities on national roads and provincial roads in a city/district area is generally caused by economic growth in that area (usually occurring in the city center area) so that there are increasingly more shops, offices and other travel generation/attraction centers so that requires on-street parking (road space)/on-street parking on roads with national status/provincial roads. If left unchecked, this will disrupt the function of the national/provincial road as an arterial road. If traffic disruption occurs due to parking activities on national roads, the authority to handle it is the Ministry of Transportation/Directorate General of Land Transportation, which in this case is represented by the Land Transportation Management Agency which coordinates with the City/Regency Transportation Service and the local Police. Article 43 of the LLAJ Law regulates which roads are permitted for parking facilities in Rumija with certain requirements (requirements, permits and procedures for organizing parking are further regulated in PP 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks). For several areas outside Java with traffic conditions that are not yet too congested, there is currently no need for legal reconstruction because it is still relevant, unlike areas where traffic is becoming increasingly scarce, it is of course quite urgent to carry out an evaluation to achieve security, safety, order and smooth traffic. Road restrictions that are permitted for parking facilities in Rumija are necessary

to prevent traffic problems due to uncontrolled parking locations on the road.

The opinion of the Main Staff of the Minister of Transportation above is also shared by Mr. Erry Derima Riyanto, S, Si.T., MT., as Head of the Road Traffic Division and who also served as Acting. Head of the Central Java Province Transportation Service. He believes that a. Road space on Provincial Roads is prohibited from being used for roadside parking (On Street Parking), so it is directed to park outside the road space (off street parking). If there is an activity center that attracts travel in the area on a provincial road, the initiator should ideally provide off-street parking space or public parking facilities outside the road space (parking park/parking building, etc.) by taking into account the potential for travel using private vehicles (cars). and motorbike) to that location.

In the case of installing parking facilities in road space as a requirement in determining locations where parking fees can be collected, due to budget limitations in the APBD, not all parking points are equipped with parking facilities. The presence of a Parking Coordinator and Parking Attendant at the location is quite useful in helping to reduce congestion and maintain the smooth flow of traffic. This was expressed by Mr. Tofan Singgit Anggoro, one of the Parking Coordinators in Banyumas Regency, especially in the Ajibarang District zone. In accordance with Banyumas Regency Regional Regulation No. 4 of 2021 concerning Parking Operations, the Parking Coordinator signed a Cooperation Contract with the Head of the District Transportation Service. Banyumas. The benefits of parking on national roads and provincial roads are certainly very helpful in regulating parking and crossings as well as minimizing crime, especially motorbike theft, and helping the police prevent theft.

The Republic of Indonesia Police as the party with law enforcement authority has a view on parking activities on national roads and provincial roads. As stated by AKP. Dwi Nugroho, SH. As Deputy Head of the Banyumas POLRESTA Traffic Unit, during field activities there is a

collection of parking fees on national roads especially when the area around the road location is used for events or performances, so that the median of the road is used for parking facilities. Likewise on provincial roads, if there is an event next to a provincial road, there is a parking lot along the road which is used for parking. His party encourages the collection of parking fees on national roads and provincial roads to be regulated or covered by law, so that it can contribute to regional income.

One of the transportation experts from the Indonesian Transportation Society (MTI) who is also an academic from UNIKA Soegijapranata Semarang, Mr. Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT., expressed the view that roads are built to facilitate the mobility of passengers (people) and goods, so that if the road being built is quite expensive, some of the road sections are used for parking activities, which will disrupt this mobility. Except that roadside parking activities are carried out not on national and provincial roads. If there are national roads and provincial roads in district areas where land use activities are quite high on either side of the road, it would be best if the status of the national roads and provincial roads were changed to district roads. For now, the district government should regulate and build off-street parking which can generate PAD from the parking sector in the form of parking tax.

In the realm of law enforcement regarding parking activities on national roads and provincial roads which occur in many regions in Indonesia, the Central Java High Prosecutor's Intelligence Assistant Mr. Dr. Sunarwan, SH., MH., said that the contents of article 43 of Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation provides a legal umbrella for Regency/Municipal Governments in Indonesia to install parking facilities in road spaces as well as collect parking fees on the side of the road on district roads, village roads or city roads. The occurrence of a violation of article 43 of the LLAJ Law in the form of collecting parking fees on national roads and provincial roads is a violation of the law, in this case the collection of parking fees includes illegal fees due to collecting

fees outside of authority or anything that has not been regulated by statutory regulations. Of course, there should be no legal vacuum in the administration of parking, because in Indonesia there are no clear regulations. Limits on ownership of motorized vehicles mean that the number of motorized vehicles is increasing day by day, uncontrollably.

The potential for legal violations in collecting parking fees is very high if it is not regulated clearly. There must be a law as a basis for collection so that it can become a source of income for the state/regional government. To fill the void in the collection law, it is deemed necessary to reconstruct Article 43 of the LLAJ Law. For example, the Regency/Municipal Government is given the authority to manage parking facilities on national and provincial roads as a basis for collecting parking fees, then there are derivative regulations for the mechanism for sharing the results of the levy or it is completely handed over to the Regency/Municipal Government for budgeting resources for the procurement of parking facilities/infrastructure required. This is important to do because ASN neglecting to collect additional parking could potentially lead to corruption in accordance with the provisions of Article 12 letter e) of Law no. 20 of 2021 concerning the Eradication of Corruption Crimes that "civil servants or state administrators who with the intention of benefiting themselves or others unlawfully, or by abusing their power force someone to give something, pay or receive payment with a discount, or to do something for themselves Alone".

Based on the description above, the reconstruction of parking regulations on National Roads and Provincial Roads based on justice values is as follows:

<b>Current Article</b>  <b>Sounds</b>	<b>Reason</b>	<b>Update</b>
<b>Article 43 paragraph (3) Law no. 22 of 2009</b>	The current regulations do not provide legal	<b>It reads as:</b>

<p><b>concerning</b>  <b>LLAJ</b>"<i>Parking facilities in road space can only be provided in certain places on district roads, village roads or city roads which must be stated with traffic signs and/or road markings.</i>"</p>	<p>certainty and fairness regarding the implementation of parking facilities on national and provincial roads, which are currently increasing and causing disruption to security, safety, order and smooth traffic. There are no clear sanctions for parking collection by the community/other parties which is very prone to causing horizontal conflicts.</p>	<p><b>Article 43 paragraph (3) Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ is</b>  "“On-street parking facilities are available only held in certain places on national roads, provincial roads, district roads, village roads, or city roads which must be indicated by traffic signs and/or road markings.”"</p>
--	---	---

## G. Closing

### 1. Conclusion

1. The implementation of parking facility regulations on national roads and provincial roads is not yet based on the value of justice. This can be seen from the absence of regulations regarding the installation of parking facilities which are the legal basis for the implementation of parking levy collection on National Roads and Provincial Roads. Apart from that, existing regulations also do not provide strict sanctions for violations that occur. The reality on the ground shows massive parking activities on National Roads and Provincial Roads



and of course the potential for illegal levies and horizontal conflicts over parking areas by community groups often occur. The potential for parking income is very large and can be a source of income for equitable regional development. If there is a problem regarding illegal parking fees, the solution is handed over to the Regency/City Government even though the authority lies with the Central Government and Provincial Government.

2. The weaknesses of parking lot management on National and Provincial Roads that are not yet based on the value of justice are first, legal substance: relevant legislation regarding parking management, from the research results it was found that there was a discrepancy with parking management regulations and the practice of parking management and collecting parking fees. The author has encountered this in several cities in Indonesia where parking management does not pay heed to the provisions contained in the statutory regulations above. Second, Legal Structure: determining parking levy targets is based on an agreement between parking officers and the Transportation Department, where previously a parking potential survey was carried out at each collection point by the Department before determining targets at each parking location. However, because parking on national roads and provincial roads is not permitted, the contract agreement does not explicitly mention the location in question, only the area/region. Third, Legal Culture: the current situation seems to be that Indonesia's legal culture is still not good because there are still many people who are unfamiliar with the law. Even though there is a principle of legal fiction, it is important to carry out legal intelligence in society.
3. Reconstructing regulations for parking on National Roads and Provincial Roads based on justice values is by reconstructing the provisions of Article 43 paragraph (3) of Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ "Parking facilities in road spaces can only be

provided in certain places on district roads, village roads or city roads which must be stated by traffic signs and/or road markings." After reconstructing Article 43 paragraph (3) of Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ reads: "Parking facilities in road-owned spaces can only be provided in certain places on national roads, provincial roads, district roads, village roads or city roads which must be indicated by traffic signs and/or road markings. ". This is to provide legal certainty in the operation of parking facilities and collection of parking fees as a source of regional development income, however, this is Article 43 paragraph (3) of Law no. 22 of 2009 concerning LLAJ has not been fair, resulting in the absence of parking facilities installed on National Roads and Provincial Roads, but in practice it is the burden of the Regency Government/City Government to resolve parking problems that arise.

## **2. Suggestion**

1. Reconstruction of Regulations regarding Parking Facilities on National Roads and Provincial Roads Based on Justice Values in the legal field is one of the main pillars of demands for reform. This must also be supported by clear technical instructions and Minimum Service Standards, involving public participation, the use of information technology based on transparency and accountability and law enforcement.
2. The use of National Roads and Provincial Roads as Parking Areas Based on Justice Values must continue to be monitored and evaluated in line with existing legal developments in order to provide optimal benefits in developing a just society.

## DAFTAR ISI

HALAMAN COVER.....	i
PERSETUJUAN DISERTASI .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
KATA PENGANTAR.....	ii
PERNYATAAN.....	ix
ABSTRAK .....	x
ABSTRACT.....	xi
RINGKASAN DISERTASI .....	xii
DISSERTATION SUMMARY.....	lxi
DAFTAR ISI.....	cvi
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Manfaat Penelitian .....	11
E. Kerangka Konseptual.....	12
1. Rekonstruksi.....	12
2. Regulasi.....	14
3. Fasilitas.....	14
4. Parkir .....	15

F. Kerangka Teori Disertasi.....	16
5. <i>Grand Theory</i> : Teori Keadilan. ....	18
6. <i>Middle Theory</i> : Teori Sistem Hukum. ....	32
7. <i>Applied Theory</i> menggunakan Teori Pengawasan dan Teori Hukum Progresif.....	37
G. Kerangka Pemikiran.....	40
H. Metode Penelitian.....	42
1. Paradigma Penelitian Konstruktivisme.....	42
2. Metode Pendekatan Penelitian .....	43
3. Jenis dan Sumber Data .....	44
4. Metode Pengambilan Data .....	46
5. Analisa Data .....	46
I. Sistematika Penelitian .....	47
J. Originalitas Penelitian.....	48
BAB II.....	53
TINJAUAN PUSTAKA.....	53
A. TINJAUAN TENTANG TATA RUANG.....	53
1. Pengertian Tata Ruang.....	53
2. Konsep Dasar Hukum Tata Ruang .....	55
3. Rencana Tata Ruang Wilayah.....	58
4. Rencana Penataan Ruang .....	65
B. TINJAUAN UMUM TENTANG PAJAK DAERAH DAN RETRIBUSI DAERAH .....	69
1. Pengertian Pajak .....	69
2. Pajak Daerah.....	70

3. Retribusi Daerah.....	75
C. TINJAUAN TENTANG PENGELOLAAN PARKIR.....	78
1. Pengertian Parkir .....	78
2. Pengelolaan Parkir.....	81
3. Jenis Parkir .....	82
4. Pengendalian Parkir.....	93
D. TINJAUAN UMUM TENTANG JALAN .....	95
1. Pengertian Jalan.....	95
2. Bagian Jalan.....	95
3. Pengelompokan Jalan.....	96
4. Kriteria Jalan .....	98
5. Hubungan antara Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan dengan Pemungutan Retribusi Parkir.....	101
6. Pengurusan Izin Menggunakan Jalan Selain Untuk Kepentingan Selain Lalu Lintas.....	103
E. TINJAUAN PENATAAN RUANG DALAM PERSPEKTIF ISLAM....	104
1. Pengertian dan Ruang Lingkup Penyelenggaraan Penataan Ruang di Daerah Perspektif Hukum Islam.....	104
2. Perencanaan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam.....	112
3. Pengendalian Pemanfaatan Tata Ruang Perspektif Hukum Islam.....	116
BAB III.....	124
REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR DIJALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI BELUM BERBASIS NILAI KEADILAN .....	124
A. Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi .....	124
1. Penataan Ruang Di Indonesia.....	124



2. Pemanfaatan Ruang Di Indonesia .....	133
B. Urgensi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Rancangan Pemerintah Daerah pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Dalam Penyediaan Lahan Parkir .....	141
1. Perencanaan.....	146
2. Pelaksanaan .....	146
3. Pengawasan .....	147
C. Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Sebagai Lahan Parkir Belum Berbasis Nilai Keadilan .....	151
1. Pemetaan Undang-Undang Penataan Ruang Nasional Dalam Regulasi Daerah.....	151
BAB IV .....	163
KELEMAHAN-KELEMAHAN                      REGULASI                      FASILITAS PENYELENGGARAAN PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI .....	163
A. Kelemahan Substansi Hukum .....	163
B. Kelemahan Struktur Hukum .....	166
C. Kelemahan Budaya Hukum .....	172
BAB V.....	176
REKONTRUKSI REGULASI PENYELENGGARAAN PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI.....	176
A. Perbandingan Regulasi Penyelenggaraan Parkir di Beberapa Negara.....	176
1. Singapura.....	178
2. Jepang.....	185
3. Malaysia .....	187
B. Kontruksi Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Sebagai Lahan Parkir Berbasis Keadilan .....	193

1. Etika Pembuatan dan Perubahan Hukum .....	193
2. Kebijakan Internasional Dalam Memperbaiki Parkir di Indonesia	197
C. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan .....	203
BAB VI .....	262
PENUTUP .....	262
A. SIMPULAN .....	262
B. SARAN .....	264
DAFTAR PUSTAKA .....	265



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara hukum (*rechtsstat*), bukan negara yang berdasarkan kekuasaan belaka (*machtstaat*), hal ini sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.<sup>63</sup> Sehingga segala sesuatu harus berdasarkan hukum tidak boleh berdasarkan kekuasaan. Selain hal tersebut diatas Negara Indonesia juga melindungi hak-hak warga negaranya, hal tersebut tertuang didalam ketentuan alinea keempat Pembukaan UUD 1945, “untuk membentuk suatu pemerintah negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut mencerdaskan kehidupan bangsa”.

Transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

<sup>64</sup> Abbas Salim, 2006, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm. 2

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia memiliki peranan yang penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien. Sistem transportasi dapat terselenggara dengan tertib, aman nyaman, teratur dan lancar haruslah memperhatikan kondisi teknis sarana kendaraan, disamping unsur-unsur lainnya seperti pengendara, kondisi jalan dan lingkungan. Hal ini dikarenakan banyaknya kecelakaan transportasi yang diakibatkan oleh tidak diperhatikannya kondisi kendaraan dalam hal ini kendaraan bermotor di jalan.

Keberadaan lalu lintas yang aman dan lancar mampu mempengaruhi seluruh aspek kehidupan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mampu memperlancar arus pemerataan hasil-hasil pembangunan dan perdagangan. Dengan kata lain, keberadaan lalu lintas memiliki fungsi dan peranan yang sesuai dengan tujuan pembangunan nasional yaitu membentuk masyarakat yang adil dan makmur baik secara materiil maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Parkir merupakan salah satu unsur sarana yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan. Dengan meningkatnya jumlah penduduk suatu kota akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan melakukan berbagai macam kegiatan. Kebanyakan penduduk di kota-kota besar melakukan kegiatan atau bepergian dengan menggunakan kendaraan

pribadi sehingga secara tidak langsung diperlukan jumlah lahan parkir yang memadai.

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi perkotaan, baik di kota-kota besar maupun kota yang sedang berkembang. Masalah perparkiran tersebut terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Pada umumnya kendaraan yang parkir di pinggir jalan berada sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti: perkantoran, sekolah, pasar, rumah makan dan lain-lain. Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut, maka diperlukan, pengadaan lahan parkir yang cukup. Kebutuhan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang akan dibutuhkan (*Supply*) harus seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran. Masalah parkir ini sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, fasilitas parkir harus cukup memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar.

Mengenai parkir telah diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi :

*“Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya”.*

Menurut Sukanto, menjelaskan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menyimpan kendaraan (mobil, sepeda motor, sepeda, dan sebagainya)



untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Ruang tersebut dapat berupa tepi jalan, garasi atau pelataran yang di sediakan untuk menampung kendaraan tersebut.<sup>65</sup> Menurut Warpani, Parkir adalah tempat menempatkan atau memangkal dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu.<sup>66</sup>

Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa, penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan. Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:

- e. Usaha khusus perparkiran; atau
- f. Penunjang usaha pokok.

Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. Berdasarkan Pasal tersebut dapat diketahui bahwa usaha perparkiran dapat dimiliki oleh orang/ badan hukum yang khusus menyediakan/ bergerak dalam usaha perparkiran. Kedua usaha penunjang, artinya banyak usaha-usaha perdagangan, supermarket, pusat perbelanjaan, mal atau tempat umum lainnya menyediakan lahan parkir.

---

<sup>65</sup> Sukanto. 1985. *Nafsiologi*. Integritas Press, Jakarta, hlm. 17

<sup>66</sup> Warpani, S, 1990, *Rekayasa Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Bhatara Karya Aksara, Jakarta, hlm.

Penyelenggaraan fasilitas parkir diatur dalam Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa:

- (4) *Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/ atau Marka Jalan.*
- (5) *Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.*
- (6) *Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:*
  - a. *paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah untuk jalan kabupaten/kota dan memiliki 2 (dua) lajur untuk jalan desa;*
  - b. *dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;*
  - c. *mudah dijangkau oleh pengguna jasa;*
  - d. *kelestarian fungsi lingkungan hidup; dan*
  - e. *tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.*

Peraturan Pemerintah tersebut tidak menjelaskan hal-hal teknis lainnya, sedangkan dalam penjelasan Pasal 105 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan hanya tertulis cukup jelas. Padahal apabila dikaji lebih cermat dalam Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, makna fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat terbatas untuk diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/ atau Marka Jalan. Padahal klasifikasi status jalan bukan hanya jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, namun adapula jalan nasional dan jalan provinsi.

Akibat hukum yang terjadi pada tatakelola pelaksanaan parkir yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten atau kota sesuai dengan Pasal 105

ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah tidak mengatur perparkiran yang merupakan status jalan nasional maupun jalan provinsi. Hal ini karena aturan tersebut bersifat tegas, sehingga baik pengaturan (*regeling*), penyelenggaraan, maupun pemungutan tidak terjadi di ruas jalan nasional dan jalan provinsi. Sebelum berbicara jauh kedepan, berikut beberapa definisi tentang Jalan, jalan Kabupaten, Jalan Provinsi dan Jalan Nasional. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia tahun 2009 definisi Jalan adalah seluruh bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Jalan Provinsi adalah Jalan Provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi. Sedangkan Jalan Nasional jalan yang menjadi penghubung antar ibu kota provinsi.

Hal ini merupakan anomali suatu aturan, karena senyataanya penyelenggaraan perparkiran dan pemungutan parkir juga terjadi di jalan nasional dan jalan provinsi. Bahkan perebutan lahan parkir antara organisasi masyarakat, preman dan masyarakat terjadi di dalamnya. Hal ini tentunya menimbulkan ruang yang tidak terjangkau oleh hukum, dimana Pemerintah Daerah Kabupaten/ Kota yang dilalui jalan nasional dan jalan propinsi tidak dapat berbuat banyak terhadap fenomena tersebut.

Petugas parkir liar banyak dijumpai beroperasi di wilayah Kabupaten Cilacap, Kabupaten Banyumas, Kabupaten Brebes, Kabupaten Demak, Kabupaten Grobogan ataupun di Kabupaten-Kabupaten lain. Keberadaan mereka menimbulkan persoalan karena selain beroperasi pada tempat yang bukan peruntukannya, mereka sering menarik tarif parkir diluar ketentuan. Praktek parkir ilegal antara lain dijumpai pada jalur jalan berstatus Nasional maupun Provinsi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebut, jalan Nasional maupun Provinsi diharuskan terbebas dari pungutan retribusi parkir.<sup>67</sup> Juru parkir nekad memarkiri di sejumlah ruas jalan nasional dan provinsi kendati Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, jalan nasional maupun provinsi harus bebas dari pungutan retribusi parkir.<sup>68</sup>

Di Wilayah Kabupaten Brebes telah terdapat jalan Nasional dan jalan Provinsi dan telah terdapat pemungutan perparkiran sebagaimana tertuang dalam Prerda Kabupaten Brebes No. 6 tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dan Surat Keputusan Bupati Brebes No. 551.32/168 Tahun 2023 tentang Skema Sistem Satu Arah pada Kawasan Pusat Kegiatan Kecamatan Brebes. Telah terdapat pula beberapa wilayah di Indonesia tentang pelarangan parkir di Jalan Nasional dan Provinsi karena tidak terdapat aturan yang mengaturnya seperti di Serang Banten larangan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi diberlakukan. Surat Edaran yang dikeluarkan Dinas

---

<sup>67</sup> Arin Nastuti, *Kompleksitas Parkir, Jalan Nasional dan Provinsi Masih Dimanfaatkan*, <https://bercahayafm.cilacapkab.go.id/kompleksitas-parkir-jalan-nasional-dan-provinsi-masih-dimanfaatkan/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>68</sup> Nas, Ilegal, Jalan Nasional Dipungut Parkir, <https://radarbanyumas.co.id/ilegal-jalan-nasional-dipungut-parkir/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Perhubungan Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi Banten mengeluarkan Surat Edaran Nomor 645/1648 Dishub.03/2019 tentang Larangan Parkir Pada Ruas Jalan Nasional dan Provinsi di Kota Serang. Pemerintah Kota Balikpapan juga melarang warga memarkirkan kendaraannya di jalan nasional.<sup>69</sup> Begitupula Pemerintah Kota Solo, Pemkot Solo memberlakukan larangan parkir di jalan provinsi dan jalan nasional sebagaimana diatur dalam UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).<sup>70</sup>

Berbeda dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kabupaten Siak, yang memungut biaya parkir di Jalan Pertamina, Kecamatan Lubuk Dalam yang berstatus jalan nasional.<sup>71</sup> Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Medan dinilai tidak konsisten dan dinilai melanggar Peraturan Daerah (Perda) Nomor 2 Tahun 2014 tentang retribusi parkir tepi jalan umum. Padahal instansi ini sesungguhnya menjadi pelaksana utama dari Perda tersebut. Hal ini ditandai oleh terbitnya Surat Perintah Tugas (SPT) kepada juru parkir pada ruas jalan nasional.<sup>72</sup>

Di Ambon kendati melanggar UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), namun Pemerintah Kota Ambon tetap memungut

---

<sup>69</sup> Sudirman Djayaleksana, Pemkot Balikpapan Siapkan Regulasi, Larang Parkir di Jalan Nasional, <https://www.inibalikpapan.com/pemkot-balikpapan-siapkan-regulasi-larang-parkir-di-jalan-nasional/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>70</sup> Daniel Ari Purnomo, *Larangan Parkir Di Jalan Provinsi & Jalan Nasional*, <https://www.solopos.com/larangan-parkir-di-jalan-provinsi-jalan-nasional-317147>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>71</sup> Darlis Sinatra, *Dishub Siak Pungut Biaya Parkir di Jalan Nasional, Pengamat: Itu Pungli*, <https://www.riaumandiri.co/read/detail/95977/dishub-siak-pungut-biaya-parkir-di-jalan-nasional-pengamat-itu-pungli>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<sup>72</sup> Mega, *Kutip Parkir di Jalan Nasional Dishub Dituding Langgar Perda*, <https://www.jurnalasia.com/medan/kutip-parkir-di-jalan-nasional-dishub-dituding-langgar-perda/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.



retribusi parkir dari sejumlah jalan nasional di Kota Ambon. Menurut Kepala Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Ambon, Robby Sapulette jalan nasional seharusnya tidak memiliki parkir namun, karena jalan nasional yang berada di Kota Ambon semuanya memiliki aktivitas yang tinggi, sehingga pihaknya perlu melakukan penarikan retribusi.<sup>73</sup>

Pemerintah Kabupaten dan Kota mengalami hal dilematis dalam pengelolaan parkir di Jalan Provinsi dan Jalan Nasional. Di satu sisi banyak Pemerintah Kabupaten dan Kota memberlakukan larangan parkir di Jalan Nasional, namun karena pengawasannya juga sulit terkadang parkir tersebut menjadi liar. Di sisi lain adapula Pemerintah Kabupaten dan Kota yang tetap memungut retribusi parkir dengan alasan penataan agar tidak terjadi parkir liar, serta keamanan dan kenyamanan pengguna jalan.

Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menimbulkan suatu area yang tidak tersentuh hukum. Dengan demikian pasal tersebut haruslah direkonstruksi agar berdaya guna dan tepat sasaran yaitu parkir haruslah diatur, ditata dan dikelola dengan baik, sehingga keamanan jalan serta kenyamanan dan pergolakan perebutan daerah kekuasaan parkir oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab dapat diminimalisir.

---

<sup>73</sup> NN, *Langgar Aturan Pemkot Pungut Retribusi Parkir Jalan Nasional*, <https://siwalimanews.com/pemkot-pungut-retribusi-parkir-jalan-nasional/> , diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Rekonstruksi Pasal 43 Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 105 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan juga bukan hanya merupakan mengubah aturan semata. Oleh karena itu selain perubahan aturan (*regeling*), pengelolaan dan pemungutan juga merupakan suatu hal yang harus dipikirkan. Hal ini karena apabila fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, jalan propinsi dan jalan nasional. Maka siapakah yang melakukan pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir. Oleh karena itu peneliti mencoba mengajukan gagasan tugas pembantuan yang diserahkan pada Pemerintah Kabupaten atau Kota dengan sistem bagi hasil, sehingga pemasukan yang di dapat dapat menambah kas negara dan pengelolaannya dapat menciptakan keamanan dan kenyamanan penggunaan jalan.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik untuk mengkaji lebih jauh tentang kewenangan kejaksaan dengan melakukan penelitian yang berjudul “REKONSTRUKSI REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI YANG BERBASIS NILAI KEADILAN”.

## **B. Rumusan Masalah**

Agar permasalahan yang diteliti dapat dipecahkan, maka perlu disusun dan dirumuskan suatu permasalahan yang jelas dan sistematis. Berdasarkan uraian latar belakang yang ada, maka permasalahan yang diangkat dalam disertasi ini adalah sebagai berikut:

4. Mengapa penyelenggaraan regulasi fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi belum berbasis Nilai Keadilan?
5. Apa kelemahan-kelemahan regulasi fasilitas penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi?
6. Bagaimana rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis keadilan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

4. Untuk mengetahui regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi belum berbasis Nilai Keadilan.
5. Untuk menganalisis kelemahan-kelemahan regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi.
6. Untuk menganalisis rekontruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis keadilan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun hasil penelitian ini di harapkan dapat berguna baik secara teoritis maupun secara praktis:

1. Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan memberikan teori baru ataupun konsep baru terhadap konsep ideal rekontruksi regulasi penyelenggaraan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi.

2. Secara praktis, manfaat penelitian ini adalah diharapkan dapat membantu dan memberikan masukan kepada pemerintah selaku pembuat kebijakan agar dapat membuat peraturan penyelenggaraan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi.

### E. Kerangka Konseptual

Masalah pokok penelitian disertasi ini adalah berkaitan dengan rekonstruksi regulasi penyelenggaraan fasilitas parkir jalan nasional dan provinsi yang belum berbasis keadilan.

#### 1. Rekonstruksi

Arti kata, ejaan, dan contoh penggunaan kata "*rekonstruksi*" menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *re·kon·struk·si/ rékonstruksi/* pengembalian seperti semula: akan dilaksanakan, penyusunan (penggambaran) kembali: dalam pemeriksaan pendahuluan telah dibuatkan.

Pembaharuan atau rekonstruksi secara terminologi memiliki berbagai macam pengertian, dalam perencanaan pembangunan nasional sering dikenal dengan istilah rekonstruksi. Rekonstruksi memiliki arti bahwa "*re*" berarti pembaharuan sedangkan, konstruksi" sebagaimana penjelasan diatas memiliki arti suatu system atau bentuk. Beberapa pakar mendefinisikan rekontruksi dalam berbagai interpretasi B.N Marbun mendefinisikan secara sederhana penyusunan atau penggambaran kembali dari bahan-bahan yang ada dan disusun kembali sebagaimana adanya atau kejadian semula,<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> B.N. Marbun, 1996, *Kamus Politik, Pustaka Sinar*, Harapan, Jakarta, hlm.469.

sedangkan menurut James P. Chaplin *Reconstruction* merupakan penafsiran data psikoanalitis sedemikian rupa, untuk menjelaskan perkembangan pribadi yang telah terjadi, beserta makna materinya yang sekarang ada bagi individu yang bersangkutan.<sup>75</sup>

Merekonstruksi adalah membentuk kembali, membangun kembali dapat berupa fakta-fakta ataupun ide-ide atau melakukan remodel. Rekonstruksi berasal dari kata *reconstruction* yang diberi pengertian tentang penyusunan kembali, pembangunan kembali atau menata ulang dan dapat juga diberikan reorganisasi. Pengertian rekonstruksi (*reconstruction*) adalah sebagai “*the act or process of building recreating, reorganizing something*”.<sup>76</sup>

*Rekonstruksi* ialah kegiatan pemugaran untuk membangun kembali dan memperbaiki seakurat mungkin bangunan dan lingkungan yang hancur akibat bencana alam, bencana lainnya, rusak akibat terbengkalai atau keharusan pindah lokasi karena salah satu sebab yang darurat, dengan menggunakan bahan yang tersisa atau terselamatkan dengan penambahan bahan bangunan baru dan menjadikan bangunan tersebut layak fungsi dan memenuhi persyaratan teknis.<sup>77</sup>

Salah satunya seperti yang disebutkan rekonstruksi itu mencakup tiga poin penting, yaitu pertama, memelihara inti bangunan asal dengan tetap

---

<sup>75</sup> James P. Chaplin, 1997, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.421.

<sup>76</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, West Publising Co, Edisi ke-enam, Minnessotta, 1990, hlm. 1272.

<sup>77</sup> James P. Chaplin, 1997, *Kamus Lengkap Psikologi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.421.



menjaga watak dan karakteristiknya. Kedua, memperbaiki hal-hal yang telah runtuh dan memperkuat kembali sendi-sendi yang telah lemah. Ketiga, memasukkan beberapa pembaharuan tanpa mengubah watak dan karakteristik aslinya. Dari sini dapat dipahami bahwa pembaharuan bukanlah menampilkan sesuatu yang benar-benar baru, Namun demikian lebih tepatnya merekonstruksi kembali kemudian menerapkannya dengan realita saat ini.

## 2. **Regulasi.**

Regulasi adalah suatu peraturan yang dirancang, dirumuskan, disusun atau dibuat sedemikian rupa untuk membantu mengendalikan suatu kelompok masyarakat, lembaga, organisasi, dan perusahaan dengan tujuan tertentu.

Istilah regulasi banyak digunakan dalam berbagai bidang, sehingga definisinya memang cukup luas. Namun secara umum kata regulasi digunakan untuk menggambarkan suatu peraturan yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>78</sup>

## 3. **Fasilitas.**

Fasilitas merupakan sumber daya fisik yang harus ada sebelum suatu jasa ditawarkan kepada konsumen dalam penyampaian. Fasilitas merupakan bagian dari variable pemasaran yang memiliki peran cukup penting, karena

---

<sup>78</sup> <https://greatdayhr.com/id-id/blog/regulasi-adalah/>, diakses pada Tanggal 20 Juli 2024, pada Pukul 10.00 WIB.

jasa yang disampaikan kepada pelanggan tidak jarang sangat memerlukan fasilitas pendukung dalam penyampaian.

Perusahaan jasa perlu mengembangkan pemahaman akan respon pelanggan terhadap berbagai aspek tata letak fasilitas . Berdasarkan uraian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa fasilitas adalah segala sesuatu yang ditempati dan dinikmati oleh karyawan dan sengaja disediakan untuk dipakai dan dipergunakan serta dinikmati oleh tamu, dan untuk penggunaanya.

#### 4. Parkir

Pengertian parkir menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia bahwa parkir adalah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan.<sup>79</sup> Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya.

Pada dasarnya parkir adalah kebutuhan umum yang awalnya berfungsi melayani. Sesuai dengan fungsi tersebut, ruang parkir disesuaikan dengan permintaan seiring dengan kebutuhan orang yang berekendaraan untuk berada atau mengakses suatu tempat. Pada kondisi tertentu kemudian akan terjadi pertambahan 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

---

<sup>79</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia, h.16

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.

#### F. Kerangka Teori Disertasi

Kata teori berasal dari kata *theoria* dalam bahasa latin yang berarti perenungan. Kata *theoria* itu sendiri berasal dari kata *thea* yang dalam Bahasa Yunani berarti cara atau hasil pandang.<sup>80</sup> Kerangka teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi.<sup>81</sup> Teori hukum sendiri boleh disebut sebagai kelanjutan dari mempelajari hukum positif, setidaknya-tidaknya dalam urutan yang demikianlah itulah kita merekonstruksikan kehadiran teori hukum secara jelas.<sup>82</sup> Berdasarkan hal tersebut, maka kerangka teori dapat diartikan sebagai kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori, disertasi si penulis mengenai sesuatu kasus ataupun permasalahan (*problem*), yang menjadi bahan perbandingan, pegangan yang mungkin disetujui atau tidak disetujui,<sup>83</sup> yang merupakan masukan eksternal dalam penelitian ini.

---

<sup>80</sup> Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam Huma, Jakarta, 2002, hlm. 184.

<sup>81</sup> Satjipto Rahardjo, Op. Cit, hlm. 254.

<sup>82</sup> Ibid, hlm. 253

<sup>83</sup> M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV. Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm.80.

Oleh sebab itu, kerangka teoritis bagi suatu penelitian mempunyai beberapa kegunaan sebagai berikut:<sup>84</sup>

- a. Teori tersebut berguna untuk lebih mempertajam atau lebih mengkhhususkan fakta yang hendak diselidiki atau diuji kebenarannya.
- b. Teori sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta, membina struktur-struktur konsep-konsep serta memperkembangkan defenisi-defenisi.
- c. Teori biasanya merupakan suatu ikhtisar dari pada hal-hal yang telah diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang diteliti.
- d. Teori memberikan kemungkinan pada prediksi fakta mendatang, oleh karena telah diketahui sebab-sebab terjadinya fakta tersebut dan mungkin faktor-faktor tersebut akan timbul lagi pada masa-masa mendatang.

Bahwa suatu teori merupakan suatu hubungan antar dua variable atau lebih yang telah diuji kebenarannya, fungsi teori dalam suatu penelitian adalah untuk memberikan pengarahannya kepada penelitian yang akan dilakukan. Untuk melakukan pembahasan pokok permasalahan sebagaimana tersebut diatas, Penulis akan menggunakan teori sebagai berikut: *Grand Theory* menggunakan Teori Keadilan Pancasila, *Middle Theory* menggunakan Teori Sistem Hukum dan *Applied Theory* menggunakan Teori Hukum Progresif.

---

<sup>84</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1986, hlm. 121.

## 5. *Grand Theory: Teori Keadilan.*

Keadilan sesungguhnya merupakan konsep yang relative.<sup>85</sup> Pada sisi lain, keadilan merupakan hasil interaksi antara harapan dan kenyataan yang ada, yang perumusannya dapat menjadi pedoman dalam kehidupan individu maupun kelompok. Dari aspek etimologis kebahasaan, kata “adil” berasal dari Bahasa Arab “adala” yang mengandung makna tengah atau pertengahan. Dari makna ini, kata “adala” kemudian disinonimkan dengan “washth” yang menurunkan kata “wasith”, yang berarti penengah atau orang yang berdiri di tengah yang mengisyaratkan sikap yang adil.<sup>86</sup>

Dari pengertian ini pula, kata “adil” disinonimkan dengan “inshaf” yang berarti sadar, karena orang yang adil adalah orang yang sanggup berdiri di tengah tanpa *a priori* memihak. Orang yang demikian adalah orang yang selalu menyadari persoalan yang dihadapi itu dalam konteksnya yang menyeluruh, sehingga sikap atau keputusan yang diambil berkenaan dengan persoalan itu pun menjadi tepat dan benar.<sup>87</sup>

Dengan demikian, sebenarnya “adil” atau “keadilan” itu sulit untuk dilukiskan dengan kata-kata, akan tetapi lebih dekat untuk dirasakan. Orang lebih mudah merasakan adanya keadilan atau ketidakadilan ketimbang mengatakan apa dan bagaimana keadilan itu. Memang terasa

---

<sup>85</sup> Majjid Khadduri. 1984. *The Islamic Conception of Justice*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press. hlm. 1, sebagaimana dikutip Mahmutarom. 2009. *Rekonstruksi Konsep Keadilan*. Undip Semarang. hlm. 31

<sup>86</sup> Ibid

<sup>87</sup> Nurcholli Madjid. 1992. *Islam Kemanusiaan dan Kemoderenan, Doktrin dan Peradaban, Sebuah Telaah Kritis tentang Masalah Keimanan*. Jakarta: Yayasan Wakaf Paramadina. hlm. 512-513, sebagaimana dikutip Mahmutarom. 2009. *Rekonstruksi Konsep Keadilan*. Undip Semarang. hlm. 31.



sangat abstrak dan relatif, apalagi tujuan adil atau keadilan itupun beraneka ragam, tergantung mau dibawa kemana.

Keadilan secara umum diartikan sebagai perbuatan atau perlakuan yang adil. Sementara adil adalah tidak berat sebelah, tidak memihak dan berpihak kepada yang benar. Keadilan menurut kajian filsafat adalah apabila dipenuhi dua prinsip, yaitu: pertama, tidak merugikan seseorang dan kedua, perlakuan kepada tiap-tiap manusia apa yang menjadi haknya. Jika kedua ini dapat dipenuhi barulah itu dikatakan adil. Dalam keadilan harus ada kepastian yang sebanding, dimana apabila digabung dari hasil gabungan tersebut akan menjadi keadilan.

Keadilan akan terasa manakala sistem yang relevan dalam struktur-struktur dasar masyarakat tertata dengan baik. Rasa keadilan masyarakat dapat pula kita temukan dalam pelaksanaan penegakan hukum melalui putusan hakim. Pada prakteknya, pemaknaan keadilan modern dalam penanganan permasalahan-permasalahan hukum ternyata masih debatable.

Banyak pihak merasakan dan menilai bahwa lembaga pengadilan telah bersikap kurang adil karena terlalu syarat dengan prosedur, formalistis, kaku, dan lamban dalam memberikan putusan terhadap suatu perkara. Agaknya faktor tersebut tidak lepas dari cara pandang hakim terhadap hukum yang amat kaku dan normatif-prosedural dalam melakukan konkretisasi hukum. Idealnya hakim harus mampu menjadi living interpretator yang mampu menangkap semangat keadilan dalam Masyarakat dan tidak terbelenggu oleh kekakuan normatif – prosedural

yang ada dalam suatu peraturan perundang-undangan bukan lagi sekedar sebagai *la bouche de la loi* (corong undang-undang).

Lebih lanjut dalam memaknai dan mewujudkan keadilan, Teori Hukum Alam sejak *Socrates* hingga *Francois Geny* yang tetap mempertahankan keadilan sebagai mahkota hukum. Teori Hukum Alam mengutamakan “*the search for justice*”.<sup>88</sup> Terdapat macam-macam teori mengenai keadilan dan masyarakat yang adil. Teori-teori ini menyangkut hak dan kebebasan, peluang kekuasaan, pendapatan dan kemakmuran.

Pandangan *Aristoteles* tentang keadilan bisa didapatkan dalam karya *nichomachean ethics, politics, dan rethoric*. Keadilan yang berdasarkan filsafat umum *Aristoteles* mesti dianggap sebagai inti dari filsafat hukum, “karena hukum hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan”.<sup>89</sup> Pendapat bahwa keadilan mesti dipahami dalam pengertian kesamaan, namun *Aristoteles* membuat perbedaan penting antara kesamaan numerik dan kesamaan proporsional. Kesamaan numerik mempersamakan setiap manusia sebagai satu unit yang sekarang biasa dipahami tentang kesamaan bahwa semua warga adalah sama di depan hukum. Kesamaan proporsional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuan, prestasi, dan sebagainya.

Pembedaan *Aristoteles* ini menghadirkan banyak kontroversi dan perdebatan seputar keadilan. Lebih lanjut, dia membedakan keadilan

---

<sup>88</sup> Theo Huijbers, 1995, *Filsafat Hukum Dalam Lintasan Sejarah*, Kanisius, Yogyakarta: hlm 196

<sup>89</sup> Carl Joachim Friedrich, 2004, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, hlm. 24

menjadi jenis keadilan distributif dan keadilan korektif. Keadilan yang pertama berlaku dalam hukum publik, yang kedua dalam hukum perdata dan pidana. Keadilan distributif dan korektif sama-sama rentan terhadap problema kesamaan atau kesetaraan dan hanya bisa dipahami dalam kerangka konsepsi di wilayah keadilan distributif, bahwa imbalan yang sama-rata diberikan atas pencapaian yang sama rata. Pada keadilan yang kedua, bahwa yang menjadi persoalan bahwa ketidaksetaraan disebabkan oleh, misalnya, pelanggaran kesepakatan.

Keadilan distributif menurut *Aristoteles* berfokus pada distribusi, honor, kekayaan, dan barang-barang lain yang sama-sama bisa didapatkan dalam masyarakat. Dengan mengesampingkan “pembuktian” matematis, jelas bahwa apa yang ada dibenak *Aristoteles* bahwa distribusi kekayaan dan barang berharga lain berdasarkan nilai yang berlaku di kalangan warga. Distribusi yang adil boleh jadi merupakan distribusi yang sesuai dengan nilai kebaikan, yakni nilai bagi masyarakat.<sup>90</sup>

Di sisi lain, keadilan korektif berfokus pada pembedahan sesuatu yang salah. Jika suatu pelanggaran dilanggar atau kesalahan dilakukan, maka keadilan korektif berusaha memberikan kompensasi yang memadai bagi pihak yang dirugikan. Jika suatu kejahatan telah dilakukan, maka hukuman yang pantas perlu diberikan kepada si pelaku. Bagaimanapun, ketidakadilan akan mengakibatkan terganggu tentang “kesetaraan” yang sudah mapan atau telah terbentuk. Keadilan korektif bertugas membangun

---

<sup>90</sup> Ibid hlm 25

kembali kesetaraan tersebut. Uraian tersebut nampak bahwa keadilan korektif merupakan wilayah peradilan, sedangkan keadilan distributif merupakan bidangnya pemerintah.<sup>91</sup>

Dalam membangun argumentasi, *Aristoteles* menekankan perlu dilakukan pembedaan antara vonis yang mendasarkan keadilan pada sifat kasus dan yang didasarkan pada watak manusia yang umum dan lazim dengan vonis yang berlandaskan pandangan tertentu dari komunitas hukum tertentu. Pembedaan ini jangan dicampuradukkan dengan pembedaan antara hukum positif yang ditetapkan dalam undang-undang dan hukum adat. Berdasarkan pembedaan *Aristoteles*, dua penilaian yang terakhir itu dapat menjadi sumber pertimbangan yang hanya mengacu pada komunitas tertentu, sedangkan keputusan serupa yang lain, kendati diwujudkan dalam bentuk perundang-undangan, tetap merupakan hukum alam jika bisa didapatkan dari fitrah umum manusia.

*John Rawls* dalam buku *A Theory of Justice* menjelaskan teori keadilan sosial sebagai *the difference principle* dan *the principle of fair equality of opportunity*. Inti *the difference principle*, bahwa perbedaan sosial dan ekonomis harus diatur agar memberikan manfaat yang paling besar bagi mereka yang paling kurang beruntung.

Istilah perbedaan sosial ekonomis dalam prinsip perbedaan menuju pada ketidaksamaan dalam prospek seorang untuk mendapatkan unsur pokok kesejahteraan, pendapatan, dan otoritas. Sementara itu, *the*

---

<sup>91</sup> Ibid

*principle of fair equality of opportunity* menunjukkan pada mereka yang paling kurang mempunyai peluang untuk mencapai prospek kesejahteraan, pendapat dan otoritas. Mereka inilah yang harus diberi perlindungan khusus.<sup>92</sup>

*Rawls* mengerjakan teori mengenai prinsip-prinsip keadilan terutama sebagai alternatif bagi teori utilitarisme sebagaimana dikemukakan *Hume, Bentham, dan Mill*. *Rawls* berpendapat bahwa dalam masyarakat yang diatur menurut prinsip-prinsip utilitarisme, orang-orang akan kehilangan harga diri dan pelayanan demi perkembangan bersama akan lenyap. *Rawls* juga berpendapat bahwa teori ini lebih keras dari apa yang dianggap normal oleh masyarakat.

Memang boleh jadi diminta pengorbanan demi kepentingan umum, tetapi tidak dapat dibenarkan bahwa pengorbanan ini pertama-tama diminta dari orang-orang yang sudah kurang beruntung dalam masyarakat. Menurut *Rawls*, situasi ketidaksamaan harus diberikan aturan yang sedemikian rupa sehingga paling menguntungkan golongan masyarakat yang paling lemah. Hal ini terjadi kalau dua syarat dipenuhi. Pertama, situasi ketidaksamaan menjamin maksimum minimal bagi golongan orang yang paling lemah. Artinya, situasi masyarakat harus sedemikian rupa sehingga dihasilkan untung yang paling tinggi yang mungkin dihasilkan bagi golongan orang-orang kecil. Kedua, ketidaksamaan diikat pada jabatan-jabatan yang terbuka bagi semua orang supaya kepada semua

---

<sup>92</sup> Ibid hlm 26



orang diberikan peluang yang sama besar dalam hidup. Berdasarkan pedoman ini, semua perbedaan antara orang berdasarkan ras, kulit, agama, dan perbedaan lain yang bersifat *primordial* harus ditolak. Lebih lanjut *John Rawls* menegaskan bahwa program penegakan keadilan yang berdimensi kerakyatan haruslah memperhatikan dua prinsip keadilan, yaitu: pertama, memberi hak dan kesempatan yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas seluas kebebasan yang sama bagi setiap orang. Kedua, mampu mengatur kembali kesenjangan sosial ekonomi yang terjadi sehingga dapat memberi keuntungan yang bersifat timbal balik (*reciprocal benefits*) bagi setiap orang, baik mereka yang berasal dari kelompok beruntung maupun tidak beruntung.

Dengan demikian, prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar masyarakat sedemikian rupa sehingga kesenjangan prospek mendapat hal-hal utama kesejahteraan, pendapatan, otoritas diperuntukkan bagi keuntungan orang-orang yang paling kurang beruntung. Ini berarti keadilan sosial harus diperjuangkan untuk dua hal: Pertama, melakukan koreksi dan perbaikan terhadap kondisi ketimpangan yang dialami kaum lemah dengan menghadirkan institusi-institusi sosial, ekonomi, dan politik yang memberdayakan. Kedua, setiap aturan harus memosisikan diri sebagai pemandu untuk mengembangkan kebijakan-kebijakan untuk mengoreksi ketidakadilan yang dialami kaum lemah.

*John Rawls* menyatakan dua prinsip keadilan yang dipercaya akan dipilih dalam posisi awal. Di bagian ini, *John Rawls* hanya akan membuat

komentar paling umum dan karena itu formula pertama dari prinsip-prinsip ini bersifat tentatif. Kemudian *John Rawls* mengulas sejumlah rumusan dan merancang langkah demi langkah pernyataan final yang akan diberikan nanti. John Rawls yakin bahwa tindakan ini membuat penjelasan berlangsung dengan alamiah.

Pernyataan-pernyataan dari dua prinsip tersebut berbunyi sebagai berikut:<sup>93</sup> Pertama, setiap orang mempunyai hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas, seluas kebebasan yang sama bagi semua orang. Kedua, ketimpangan sosial dan ekonomi mesti diatur sedemikian rupa sehingga (a) dapat diharapkan memberi keuntungan semua orang; dan (b) semua posisi dan jabatan terbuka bagi semua orang. Ada dua frasa ambigu pada prinsip kedua, yakni “keuntungan semua orang” dan “sama-sama terbuka bagi semua orang”. Pengertian frasa-frasa itu secara lebih tepat yang akan mengarah pada rumusan kedua. Versi akhir dari dua prinsip tersebut diungkapkan dalam mempertimbangkan prinsip pertama.

Melalui jalan komentar umum, prinsip-prinsip tersebut terutama menerapkan struktur dasar masyarakat, mereka akan mengatur penerapan hak dan kewajiban dan mengatur distribusi keuntungan sosial dan ekonomi. Sebagaimana diungkapkan rumusan mereka, prinsip-prinsip tersebut menganggap bahwa struktur sosial dapat dibagi menjadi dua bagian utama, prinsip pertama diterapkan yang satu, yang kedua pada yang

---

<sup>93</sup> John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University Press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006, hlm. 69.

lain. Mereka membagi antara aspek-aspek sistem sosial yang mendefinisikan dan menjamin kebebasan warganegara serta aspek-aspek yang menunjukkan dan mengukuhkan ketimpangan sosial ekonomi. Kebebasan dasar warganegara adalah kebebasan politik (hak untuk memilih dan dipilih menduduki jabatan publik) bersama dengan kebebasan berbicara dan berserikat, kebebasan berkeyakinan dan kebebasan berpikir, kebebasan seseorang seiring dengan kebebasan untuk mempertahankan hak milik (personal), dan kebebasan dari penangkapan sewenang-wenang sebagaimana didefinisikan oleh konsep *rule of law*. Kebebasan- kebebasan ini oleh prinsip pertama diharuskan setara, karena warga suatu masyarakat yang adil mempunyai hak-hak dasar yang sama.

Prinsip kedua berkenaan dengan distribusi pendapatan dan kekayaan serta dengan desain organisasi yang menggunakan perbedaan dalam otoritas dan tanggung jawab atau rantai komando. Sementara distribusi kekayaan dan pendapatan tidak perlu sama, harus demi keuntungan semua orang serta pada saat yang sama, posisi-posisi otoritas dan jabatan komando harus bisa diakses oleh semua orang. Masyarakat yang menerapkan prinsip kedua dengan membuat posisi- posisinya terbuka bagi semua orang, sehingga tunduk dengan batasan ini, akan mengatur ketimpangan sosial ekonomi sedemikian hingga semua orang diuntungkan.

Prinsip-prinsip ini ditata dalam tata urutan dengan prinsip pertama mendahului prinsip kedua. Urutan ini mengandung arti bahwa pemisahan

dari lembaga-lembaga kebebasan setara yang diperlukan prinsip pertama tidak bisa dijustifikasi atau digantikan dengan keutungan sosial dan ekonomi yang lebih besar. Distribusi kekayaan dan pendapatan, serta hierarki otoritas harus sejalan dengan kebebasan warganegara dan kesamaan kesempatan.

Jelas bahwa prinsip-prinsip tersebut agak spesifik isinya dan penerimaan mereka terletak pada asumsi-asumsi tertentu yang pada akhirnya harus dijelaskan. Teori keadilan tergantung pada teori masyarakat dalam hal-hal yang akan tampak nyata nanti. Sekarang, harus dicermati bahwa dua prinsip tersebut (dan hal ini berlaku pada semua rumusan) adalah kasus khusus tentang konsepsi keadilan yang lebih umum yang bisa dijelaskan sebagai berikut: Semua nilai sosial kebebasan dan kesempatan, pendapatan dan kekayaan dan basis- basis harga diri – didistribusikan secara sama kecuali jika distribusi yang tidak sama dari sebagian, atau semua, nilai tersebut demi keuntungan semua orang. Ketidakadilan adalah ketimpangan yang tidak menguntungkan semua orang. Tentu, konsepsi ini sangat kabur dan membutuhkan penafsiran.

Sebagai langkah pertama, anggaplah bahwa struktur dasar masyarakat mendistribusikan sejumlah nilai-nilai primer, yakni segala sesuatu yang diinginkan semua orang yang berakal. Nilai-nilai ini biasanya punya kegunaan apa pun rencana hidup seseorang. Sederhananya, anggaplah bahwa nilai-nilai primer utama pada disposisi masyarakat adalah hak dan kebebasan, kekuasaan dan kesempatan, pendapatan dan

kekayaan. Hal-hal tersebut merupakan nilai-nilai sosial primer. Nilai-nilai primer lain seperti kesehatan dan kekuatan, kecerdasan dan imajinasi, hal-hal natural, kendati kepemilikan mereka dipengaruhi oleh struktur dasar, namun tidak langsung berada di bawah kontrolnya.

Bayangkan tatanan hipotesis awal di mana semua nilai primer didistribusikan secara sama, semua orang punya hak dan kewajiban yang sama, pendapatan dan kekayaan dibagi sama rata. Kondisi ini memberikan standar untuk menilai perbaikan. Jika ketimpangan kekayaan dan kekuasaan organisasional akan membuat semua orang menjadi lebih baik daripada situasi asal hipotesis ini, maka mereka sejalan dengan konsepsi umum.

Mustahil secara teoritis, bahwa dengan memberikan sejumlah kebebasan fundamental, mereka secara memadai dikompensasi capaian-capaian ekonomi dan sosialnya. Konsepsi keadilan umum tidak menerapkan batasan pada jenis ketimpangan apa yang diperbolehkan, hanya mengharuskan agar posisi semua orang bisa diperbaiki. Tidak perlu mengandaikan sesuatu yang amat drastis seperti persetujuan pada perbudakan. Bayangkan bahwa orang-orang justru menanggalkan hak-hak politik tertentu manakala keuntungan ekonomi signifikan dan kemampuan mereka untuk memengaruhi arus kebijaksanaan melalui penerapan hak-hak tersebut pada semua kasus akan terpinggir. Pertukaran jenis ini yang akan diungkapkan dua prinsip tersebut, setelah diurutkan secara serial mereka tidak mengijinkan pertukaran antara kebebasan dasar dengan



capaian- capaian sosial dan ekonomi. Urutan secara serial atas prinsip-prinsip tersebut mengekspresikan pilihan dasar di antara nilai-nilai sosial primer. Ketika pilihan ini rasional, begitu pula pilihan prinsip-prinsip tersebut dalam urutan ini.

Dalam mengembangkan keadilan sebagai fairness, dalam banyak hal akan mengabaikan konsepsi umum tentang keadilan dan justru mengulas kasus khusus dua prinsip dalam urutan. Keuntungan dari prosedur ini, bahwa sejak awal persoalan prioritas diakui, kemudian diciptakan upaya untuk menemukan prinsip-prinsip untuk mengatasinya. Orang digiring untuk memperhatikan seluruh kondisi di mana pengetahuan tentang yang absolut memberi penekanan pada kebebasan dengan menghargai keuntungan sosial dan ekonomi, sebagaimana didefinisikan oleh leksikal order dua prinsip tadi, akan jadi masuk akal.

Urutan ini tampak ekstrim dan terlampau spesial untuk menjadi hal yang sangat menarik, namun ada lebih banyak justifikasi daripada yang akan terlihat pada pandangan pertama. Atau setidaknya seperti yang akan disebutkan. Selain itu, perbedaan antara hak-hak dan kebebasan fundamental dengan keuntungan sosial dan ekonomi menandai perbedaan di antara nilai sosial primer yang seharusnya dimanfaatkan. Perbedaan yang ada dan urutan yang diajukan hanya bersandar pada perkiraan. Namun penting untuk menunjukkan kalimat utama dari konsepsi keadilan yang masuk akal, dan dalam kondisi, dua prinsip dalam tata urutan serial tersebut bisa cukup berguna.

Kenyataan bahwa dua prinsip tersebut bisa diterapkan pada berbagai lembaga punya konsekuensi tertentu. Berbagai hal menggambarkan hal ini. Pertama, hak-hak dan kebebasan yang diacu oleh prinsip-prinsip ini adalah hak-hak dan kebebasan yang didefinisikan oleh aturan publik dari struktur dasar. Kebebasan orang ditentukan oleh hak dan kewajiban yang dibentuk lembaga-lembaga utama masyarakat. Kebebasan merupakan pola yang pasti dari bentuk-bentuk sosial. Prinsip pertama menyatakan bahwa seperangkat aturan tertentu, aturan-aturan yang mendefinisikan kebebasan dasar, diterapkan pada semua orang secara sama dan membiarkan kebebasan ekstensif yang sesuai dengan kebebasan bagi semua. Satu alasan untuk membatasi hak-hak yang menentukan kebebasan dan mengurangi kebebasan bahwa hak-hak setara sebagaimana didefinisikan secara institusional tersebut saling mencampuri.

Hal lain yang harus diingat bahwa ketika prinsip-prinsip menyebutkan person atau menyatakan bahwa semua orang memperoleh sesuatu dari ketidaksetaraan, acuannya person yang memegang berbagai posisi sosial atau jabatan atau apapun yang dikukuhkan oleh struktur dasar. Dalam menerapkan prinsip kedua diasumsikan bahwa dimungkinkan untuk memberi harapan akan kesejahteraan pada individu-individu yang memegang posisi-posisi tersebut. Harapan ini menunjukkan masa depan hidup mereka sebagaimana dilihat dari status sosial mereka. Secara umum, harapan orang-orang representatif bergantung pada distribusi hak dan

kewajiban di seluruh struktur dasar. Ketika hal ini berubah, harapan berubah.

Dapat diasumsikan bahwa harapan-harapan tersebut terhubung dengan menaikkan masa depan orang yang representative pada satu posisi, berarti kita meningkatkan atau menurunkan masa depan orang-orang representatif di posisi-posisi lain. Hal ini bisa diterapkan pada bentuk-bentuk institusional, prinsip kedua (atau bagian pertamanya) mengacu pada harapan akan individu-individu representatif. Kedua prinsip tersebut tidak bisa diterapkan pada distribusi nilai-nilai tertentu pada individu-individu tertentu yang bisa diidentifikasi oleh nama-nama mereka. Situasi di mana seseorang mempertimbangkan bagaimana mengalokasikan komoditas-komoditas tertentu pada orang-orang yang membutuhkan yang diketahui tidak berada dalam cakupan prinsip tersebut. Mereka bermaksud mengatur tatanan institusional dasar dan tidak boleh mengasumsikan bahwa terdapat banyak kesamaan dari sudut pandang keadilan antara porsi administratif berbagai nilai pada person-person spesifik dengan desain yang layak tentang masyarakat. Intuisi common sense mengenai porsi administratif mungkin merupakan panduan yang buruk bagi desain tata masyarakat.

Sekarang prinsip kedua menuntut agar setiap orang mendapat keuntungan dari ketimpangan dalam struktur dasar. Berarti pasti masuk akal bagi setiap orang representative yang didefinisikan oleh struktur ini, ketika ia memandangnya sebagai sebuah titik perhatian, untuk memilih

masa depannya dengan ketimpangan daripada masa depannya tanpa ketimpangan. Orang tidak boleh menjustifikasi perbedaan pendapatan atau kekuatan organisasional karena orang-orang lemah lebih diuntungkan oleh lebih banyaknya keuntungan orang lain. Lebih sedikit penghapusan kebebasan yang dapat diseimbangkan dengan cara ini. Dengan diterapkan pada struktur dasar, prinsip utilitas akan memaksimalkan jumlah harapan orang-orang representatif (ditekankan oleh sejumlah orang yang mereka wakili, dalam pandangan klasik) dan hal ini akan membuat kita mengganti sejumlah kerugian dengan pencapaian hal lain.

Dua prinsip tersebut menyatakan bahwa semua orang mendapat keuntungan dari ketimpangan sosial dan ekonomi. Namun jelas bahwa ada banyak cara yang membuat semua orang bisa diuntungkan ketika penataan awal atas kesetaraan dianggap sebagai standar. Bagaimana memilih di antara berbagai kemungkinan ini? Pada prinsipnya harus jelas sehingga dapat memberikan kesimpulan yang pasti.

#### 6. **Middle Theory: Teori Sistem Hukum.**

Teori Sistem Hukum Menurut *Lawrence M. Friedman*, seorang profesor di bidang hukum, sejarawan, yang juga pakar sejarah hukum Amerika, dan penulis produktif, ada 3 elemen utama dari system hukum, yaitu:

- d. Struktur Hukum (*Legal Structure*)
- e. Isi Hukum (*Legal Substance*)
- f. Budaya Hukum (*Legal Culture*)

Lawrence M. Friedman mengemukakan bahwa efektif dan berhasil tidaknya penegakan hukum tergantung tiga unsur sistem hukum, yakni struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum menyangkut aparat penegak hukum, substansi hukum meliputi perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang dianut dalam suatu masyarakat.

d. Struktur Hukum (*Legal Structure*)

Dalam teori Lawrence M. Friedman hal ini disebut sebagai sistem Struktural yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Struktur hukum berdasarkan UU No. 8 Tahun 1981 meliputi; mulai dari Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas). Kewenangan lembaga penegak hukum dijamin oleh undang-undang. Sehingga dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan pengaruh-pengaruh lain. Terdapat adagium yang menyatakan "*fiat justitia et pereat mundus*" meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan. Hukum tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum yang kredibilitas, kompeten dan independen. Seberapa bagusny suatu peraturan perundang-undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Lemahnya mentalitas aparat penegak hukum mengakibatkan penegakkan hukum



tidak berjalan sebagaimana mestinya. Banyak faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas aparat penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya. Sehingga dapat dipertegas bahwa faktor penegak hukum memainkan peran penting dalam memfungsikan hukum. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas penegak hukum rendah maka akan ada masalah. Demikian juga, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas penegak hukum baik, kemungkinan munculnya masalah masih terbuka. Tentang struktur hukum Friedman menjelaskan:<sup>94</sup> *“To begin with, the legal sytem has the structure of a legal system consist of elements of this kind: the number and size of courts; their jurisdiction...Strukture also means how the legislature is organized ...what procedurthe police department follow, and so on. Strukture, in way, is a kind of cross section of the legal system...a kind of still photograph, with freezes the action.”*

Struktur dari sistem hukum terdiri atas unsur berikut ini, jumlah dan ukuran pengadilan, yurisdiksinya (termasuk jenis kasus yang berwenang mereka periksa), dan tata cara naik banding dari pengadilan ke pengadilan lainnya. Struktur juga berarti bagaimana badan legislatif ditata, apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh

---

<sup>94</sup> Lawrence M. Friedman, Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial, Bandung Nusa Media, 2021.

presiden, prosedur ada yang diikuti oleh kepolisian dan sebagainya. Jadi struktur (legal struktur) terdiri dari lembaga hukum yang ada dimaksudkan untuk menjalankan perangkat hukum yang ada.

Struktur adalah Pola yang menunjukkan tentang bagaimana hukum dijalankan menurut ketentuan-ketentuan formalnya. Struktur ini menunjukkan bagaimana pengadilan, pembuat hukum dan badan serta proses hukum itu berjalan dan dijalankan.

Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi-institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan. Pengadilan dan Advokat

e. Substansi Hukum

Dalam teori *Lawrence M. Friedman* hal ini disebut sebagai sistem substansial yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan. Substansi juga berarti produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam kitab undang-undang (*law books*). Sebagai negara yang masih menganut sistem Civil Law Sistem atau sistem Eropa Kontinental (meski sebagian peraturan perundang-undangan juga telah menganut *Common Law* Sistem atau Anglo Saxon) dikatakan hukum adalah peraturan-peraturan yang tertulis sedangkan peraturan-

peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum di Indonesia. Salah satu pengaruhnya adalah adanya asas Legalitas dalam KUHP. Dalam Pasal 1 KUHP ditentukan “tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat di hukum jika tidak ada aturan yang mengaturnya”. Sehingga bisa atau tidaknya suatu perbuatan dikenakan sanksi hukum apabila perbuatan tersebut telah mendapatkan pengaturannyadalam peraturan perundang-undangan. Substansi hukum menurut Friedman adalah:<sup>95</sup> *“Another aspect of the legal system is its substance. By this is meant the actual rules, norm, and behavioral patterns of people inside the system...the stress here is on living law, not just rules in law books”*.

Aspek lain dari sistem hukum adalah substansinya. Yang dimaksud dengan substansinya adalah aturan, norma, dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam system itu. Jadi substansi hukum menyangkut peraturan perundang- undangan yang berlaku yang memiliki kekuatan yang mengikatdan menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum.

#### f. Budaya Hukum

Kultur hukum menurut *Lawrence M. Friedman* adalah sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum-kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Kultur hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum

---

<sup>95</sup> Ibid

digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

Hubungan antara tiga unsur sistem hukum itu sendiri tak berdaya, seperti pekerjaan mekanik. Struktur diibaratkan seperti mesin, substansi adalah apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, sedangkan kultur hukum adalah apa saja atau siapa saja yang memutuskan untuk menghidupkan dan mematikan mesin itu, serta memutuskan bagaimana mesin itu digunakan. Dikaitkan dengan sistem hukum di Indonesia, Teori Friedman tersebut dapat kita jadikan patokan dalam mengukur proses penegakan hukum di Indonesia.

## 7. *Applied Theory* menggunakan Teori Pengawasan dan Teori Hukum Progresif

### c. Teori Pengawasan

Pengawasan merupakan suatu kegiatan yang sangat penting agar pekerjaan maupun tugas yang dibebankan kepada aparat pelaksana terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan.<sup>96</sup> Hal ini sesuai dengan pendapat dari Sondang P Siagian yang menyatakan pengawasan

---

<sup>96</sup> Nurmayani, *Hukum Administrasi Negara* (Buku Ajar). (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2000), hlm.81.

adalah suatu proses pengamatan daripada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Menurut Sujamto pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak.<sup>97</sup> Pengertian pengawasan tersebut menekankan pada suatu proses pengawasan berjalan sistematis sesuai dengan tahap-tahap yang telah ditentukan. Dalam kamus besar Indonesia istilah “Pengawasan berasal dari kata awas yang artinya memperhatikan baik-baik, dalam arti melihat sesuatu dengan cermat dan seksama, tidak ada lagi kegiatan kecuali memberi laporan berdasarkan kenyataan yang sebenarnya dari apa yang diawasi”<sup>98</sup>

Menurut Prayudi “Pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan”.<sup>99</sup> Saiful Anwar mengatakan pengawasan atau kontrol terhadap tindakan aparatur pemerintah diperlukan agar pelaksanaan tugas yang telah ditetapkan dapat mencapai tujuan dan terhindar dari

---

<sup>97</sup> Sujamto. Otonomi Daerah Yang Nyata dan Bertanggung Jawab, (Jakarta: Sinar Grafika, 1990), hlm.17

<sup>98</sup> Sujanto, Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), hlm.2

<sup>99</sup> Prayudi, Hukum Administrasi Negara, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981), hlm.80.



penyimpangan-penyimpangan.<sup>100</sup> Pengawasan merupakan salah satu cara untuk membangun dan menjaga legitimasi warga masyarakat terhadap kinerja pemerintahan dengan menciptakan dengan menciptakan suatu sistem pengawasan yang efektif, baik pengawasan intern (*internal control*) maupun pengawasan eksternt (*external control*) serta mendorong adanya pengawasan masyarakat (*social control*). Sasaran pengawasan adalah temuan yang menyenangkan terjadinya penyimpangan atas rencana atau target serta penelitian ini tidak hanya tunduk pada hukum positivise, namun lebih tunduk pada asas kemanfaatan hukum.

d. Teori Hukum Progresif

Konsep teori hukum progresif pertama kali disampaikan oleh Prof Satjipto Raharjo, beliau berpendapat bahwa filosofi hukum adalah "hukum untuk manusia bukan manusia untuk hukum".<sup>101</sup> Hukum bertugas melayani masyarakat bukan sebaliknya. Kualitas suatu hukum ditentukan dengan kemampuannya untuk mengabdikan pada kesejahteraan manusia. Latar belakang lahirnya hukum progresif adalah ketidakpuasan dan keprihatinan atas kualitas penegakan hukum di Indonesia. Spirit hukum progresif adalah spirit pembebasan, yaitu pembebasan terhadap tipe, cara berfikir, asas, dan teori yang selama ini dipakai dan

---

<sup>100</sup> Saiful Anwar, *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, (Gloria Madani Press, 2004), hlm. 127

<sup>101</sup> Suteki, 2015, *Masa Depan Hukum Progresif*, Thafa Media, Yogyakarta, h: 3

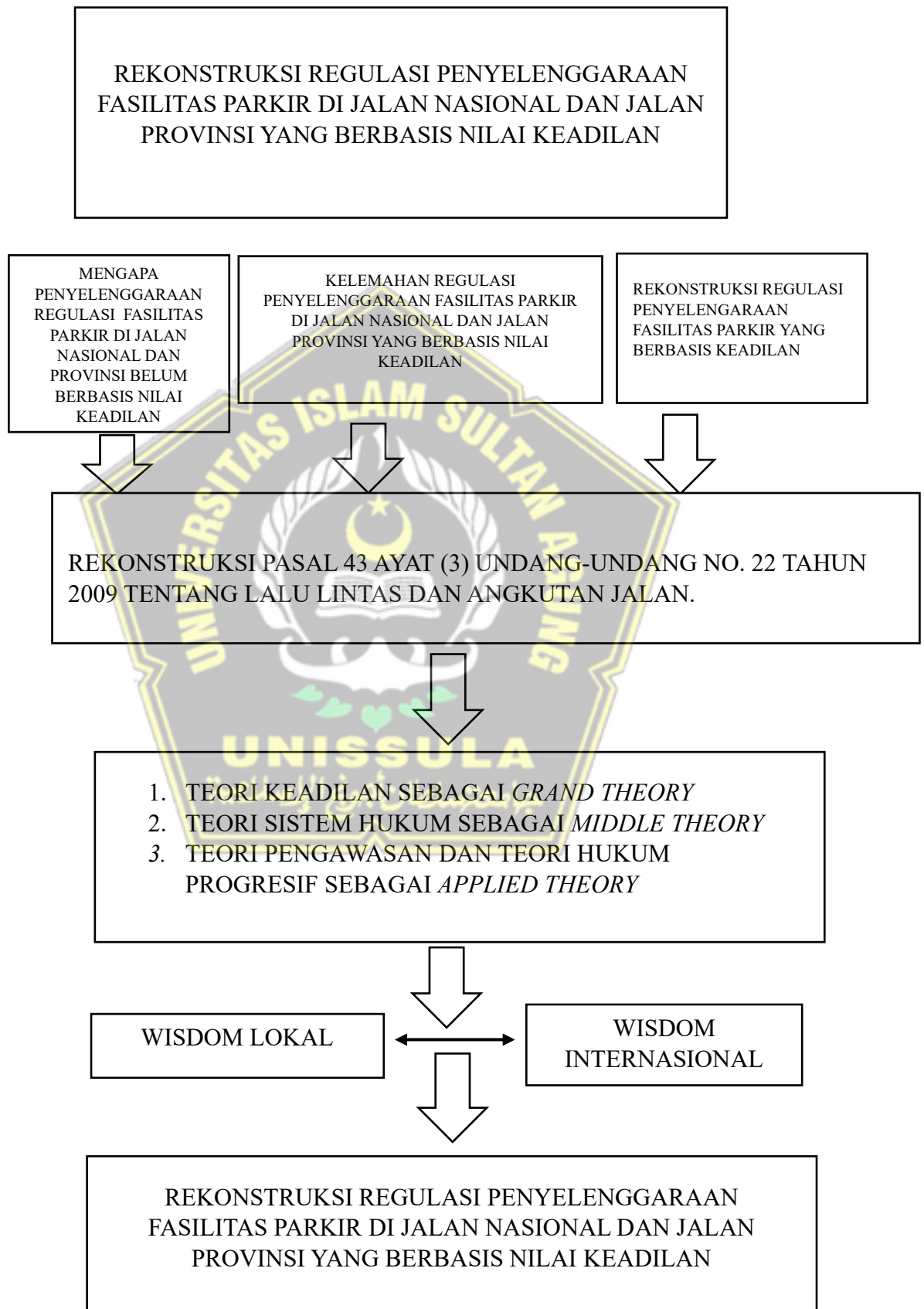
pembebasan terhadap kultur penegakan hukum yang selama ini berkuasa dan dirasa menghambat usaha hukum untuk menyelesaikan persoalan.

### G. Kerangka Pemikiran

Penelitian ini diawali dengan pemaparan latar belakang masalah yang berusaha untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan dalam penelitian disertasi ini yaitu: 1. Mengapa penyelenggaraan regulasi fasilitas parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan? 2. Apa kelemahan-kelemahan regulasi fasilitas penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi? 3. Bagaimana konsep ideal rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi?

Guna menjawab permasalahan penelitian ini, maka digunakan beberapa teori untuk dapat mengurai permasalahan yang ada didalam disertasi ini. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian disertasi ini adalah Teori Keadilan sebagai *Grand Theory*, Teori Sistem Hukum sebagai *Middle Theory*, Teori pengawasan dan Teori Progresif sebagai *Applied Theory*.

**Bagan/ Skema/ 1 Kerangka Pemikiran.**



## H. Metode Penelitian

*Methodex* "Metode" adalah proses, prinsip, dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedangkan penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten.<sup>102</sup>

### 1. Paradigma Penelitian Konstruktivisme

Penelitian ini menggunakan paradigma konstruktivisme yaitu suatu paradigma yang memandang realitas kehidupan sosial bukanlah realitas yang natural, tetapi berbentuk dari hasil konstruksi. Karenanya, konsentrasi analisis pada paradigma konstruktivisme adalah menemukan bagaimana peristiwa atau realitas tersebut dikonstruksi, dengan cara apa konstruksi itu dibentuk. Dalam studi komunikasi, paradigma konstruktivisme ini seringkali disebut sebagai paradigma produksi dan pertukaran makna.<sup>103</sup>

Penggunaan paradigma konstruktivisme dalam penelitian pada disertasi ini dirasa lebih tepat oleh penulis. Pada aliran konstruktivisme menyatakan bahwa realitas itu berada dalam beragam bentuk konstruksi mental yang didasarkan pada pengalaman sosial, bersifat lokal dan spesifik, serta tergantung pada pihak yang melakukannya. Realitas yang diamati oleh seseorang tidak bisa digeneralisasikan kepada semua orang

---

<sup>102</sup> Soerjono Soekantoxe "Soerjono Soekanto", *Pengantar Penelitianxe "Penelitian" Hukumxe "Hukum"*, UI Press, Jakarta, 1986, h. 42.

sebagaimana yang biasa dilakukan dikalangan positivis atau post-positivis.<sup>104</sup>

Dalam paradigma ini, hubungan antara pengamat dan objek merupakan satu kesatuan, subjektif, dan merupakan hasil perpaduan interaksi antara keduanya. Atas dasar pengertian itulah penulis menggunakan paradigma konstruktivisme, karena dalam penelitian ini penulis menggunakan nalar sendiri dalam memberikan penjelasan tentang makna dan tanda dalam iklan yang diteliti, dengan menggunakan semiotika oleh *Charles Sanders Peirce*.<sup>105</sup>

## 2. Metode Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah *socio legal research*. Pada prinsipnya studi *sosiolegal* adalah studi hukum, yang menggunakan pendekatan metodologi ilmu sosial dalam arti yang luas. Mengutip pendapat *Wheeler dan Thomas*, studi *sosiolegal* adalah suatu pendekatan alternatif yang menguji studi *doktrinal* terhadap hukum.<sup>106</sup> Bahwa dalam penelitian ini menerangkan bahwa hukum dikonsepsikan sebagai suatu gejala empiris yang dapat diamati didalam kehidupan nyata.

---

<sup>104</sup> Ibid

<sup>105</sup> Ibid

<sup>106</sup> Paulus Hadisuprpto, *Ilmu Hukum dan Pendekatannya*, disajikan dalam Diskusi Panel “Refleksi Pendidikan Tinggi Hukum”, Semarang 17 Januari 2006.



### 3. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang dipakai dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Untuk memperoleh data primer peneliti melakukan wawancara atau observasi termasuk keterangan dari responden yang berhubungan dengan penyelenggaraan parkir baik di jalan Provinsi dan Nasional pada Jalan Kabupaten Cilacap, Kabupaten Banyumas, Kabupaten Brebes dan Kabupaten Grobogan. Data Sekunder adalah data yang ada dalam bahan pustaka. Adapun data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

#### a. Bahan Primer

Yaitu bahan yuridis yang berkaitan dengan persoalan penyelenggaraan fasilitas parkir dalam peraturan perundang-undangan yang terbagi dalam beberapa tingkatan. Adapun bahan hukum yang dimaksud yaitu:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 ;
- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- 4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
- 5) Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Bahan Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari kearsipan/ dokumentasi Pengadilan dan studi perpustakaan. Adapun data sekunder dalam penelitian ini terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mempunyai otoritas (*autoritatif*). Bahan hukum primer terdiri atas peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan suatu peraturan perundang-undangan, dan putusan hakim.<sup>107</sup>
- 2) Bahan hukum sekunder adalah semua publikasi tentang hukum yang merupakan dokumen tidak resmi. Publikasi merupakan petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder. Publikasi tersebut terdiri atas:
  - a) Buku-buku teks yang membicarakan suatu dan/atau beberapa permasalahan hukum, termasuk skripsi, tesis, dan disertasi hukum;
  - b) Kamus-kamus hukum;
  - c) Jurnal-jurnal hukum; dan
  - d) Komentar-komentar atas putusan hakim.<sup>108</sup>
- 3) Bahan hukum tertier yakni bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan

---

<sup>107</sup> Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Edisi 1 Cetakan 4, Sinar Grafika, Jakarta, 2013, hlm. 47

<sup>108</sup> Ibid, hlm. 58

sekunder. Yang Bahan hukum tertier dalam penelitian ini meliputi kamus atau ensiklopedia yang memberikan batasan pengertian secara etimologi atau arti kata atau secara gramatikal untuk istilah-istilah terutama yang berkaitan dengan permasalahan penelitian ini.

#### 4. Metode Pengambilan Data

Penelitian dilakukan dengan mengumpulkan data, melalui satu tahapan yaitu melalui penelitian Kepustakaan (*Library Research*), Yaitu dengan mempelajari buku-buku, jurnal-jurnal dan putusan pengadilan yang berkaitan dengan kewenangan penyelidikan dan penyidikan pada kejaksaan pasca pengesahan KUHP yang belum berbasis nilai keadilan, selain itu juga mempelajari berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kewenangan penyelidikan dan penyidikan pada kejaksaan pasca pengesahan KUHP yang belum berbasis nilai keadilan dengan Semuanya diperlukan untuk mendapatkan landasan teori dan konsep dalam melakukan penelitian dan menulis disertasi.

#### 5. Analisa Data

Langkah terakhir dalam melakukan penelitian adalah analisis data. Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.<sup>109</sup> Penguraian sistematis terhadap gejala atau data yang telah diperoleh baik melalui

---

<sup>109</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982. hlm. 37.

pendekatan kepustakaan, wawancara, hasil observasi (pengamatan) langsung maupun tidak langsung dipaparkan secara deskriptif dan menggunakan analisis kualitatif induktif yang bertujuan untuk mengembangkan konsep sensitivitas pada masalah yang dihadapi, menerangkan realitas yang berkaitan dengan penelusuran teori dari bawah (*grounded theory*), dan mengembangkan pemahaman akan satu atau lebih dari fenomena yang dihadapi.

### **I. Sistematika Penelitian**

Dalam penyusunan proposal dan pembahasan disertasi dibagi dalam 6 (enam) bab yaitu:

Bab I Pendahuluan, yang menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritik, kerangka pemikiran, metode penelitian, originalitas/keaslian penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka, akan menjelaskan tentang tinjauan umum tindak regulasi, tinjauan umum fasilitas, tinjauan umum parkir.

Bab III Memberikan gambaran umum tentang regulasi Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan.

Bab IV Menguraikan mengenai kelemahan-kelemahan regulasi fasilitas penyelenggaraan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi.

Bab V Membahas tentang Bagaimana rekontruksi regulasi penyelenggaraan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi yang berbasis keadilan.

Bab VI Merupakan bab penutup yang berisikan simpulan, saran dan implikasi kajian.

#### J. Originalitas Penelitian

No.	Nama Penulis Disertasi	Judul Disertasi	Hasil Penelitian Disertasi	Pembaharuan ( <i>Novelty</i> )
1.	Muzwar Irawan	rekonstruksi regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik berbasis nilai keadilan	regulasi pengelolaan lahan parkir pada ruang publik belum berbasis nilai keadilan.	Hasil penelitian ditemukan Rekonstruksi Regulasi Pengelolaan Lahan Parkir Pada Ruang Publik Berbasis Nilai Keadilan. yaitu 1. merevisi tataruang wilayah sesuai permintaan. 2.




				<p>mengurangi akses informasi penataan ruang.</p> <p>3. meringankan sanksi pelanggaran tata ruang.</p> <p>4. meningkatkan sinkronisasi perencanaan.</p> <p>5. mengevaluasi anggaran perencanaan</p>
2.	Kamaruzaman	<p>Perlindungan Konsumen</p> <p>Pada Perparkiran Umum Kendaraan Bermotor Di Kota Pekanbaru</p>	<p>Perlindungan konsumen</p> <p>pada perparkiran umum kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru, masih</p>	<p>Upaya penyelesaian perselisihan jika terjadi kerugian pada pihak konsumen, maka untuk membagi</p>

			<p>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</p>	<p>atau mengalihkan beban tanggung jawab tersebut, pengelola parkir dapat bekerjasama dengan pihak asuransi untuk menyediakan asuransi parkir bagi setiap konsumennya</p>
3.	Larasati S	<p>Konstruksi Hukum Pelayanan Publik pada Lembaga</p>	<p>Perubahan sosial politik dan sosial kultural yang</p>	<p>1. Adanya konstruksi hukum administrasi negara yang</p>

		<p>Pemerintahan Di Indonesia</p>	<p>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>	<p>mengatur pelayanan publik dan standar pelayanan publik yang bervariasi sehubungan dengan keragaman kondisi sosial budaya dan kebutuhan masyarakat. 2. Hukum administrasi negara tentang pengaturan penyelenggaraan pelayanan public yang terkonstruksi secara interaktif dengan melibatkan</p>
--	--	--	--	---

				partisipasi masyarakat mengisyaratkan kemungkinan direalisasikannya model hukum administrasi negara untuk pelayanan publik yang responsif terhadap kebutuhan-kebutuhan sosial yang sangat mendesak.
--	--	--	--	---



## 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 Nomor 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.<sup>110</sup>

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 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.”*<sup>111</sup>

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

---

<sup>110</sup> Juniarso Ridwan, Hukum Tata Ruang dalam Konsep Kebijakan Otonomi Daerah, Bandung: Penerbit Nuansa, 2016, hal. 23.

<sup>111</sup> Undang-Undang No.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Pasal 1 ayat (1).



kehidupannya dalam suatu kualitas hidup yang layak.<sup>112</sup> 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.<sup>113</sup>

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 di

---

<sup>112</sup> D.A Tisnamidjaja, dalam Asep Warlan Yusuf, Pranata Pembangunan, Bandung: Universitas Parahyangan, 1997, hal. 6.

<sup>113</sup> Juniarso Ridwan, Hukum Tata Ruang dalam Konsep Kebijakan Otonomi Daerah, Nuansa: Bandung, 2008, hal. 24.

tetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) nasional, provinsi, maupun Kabupaten/Kota harus di pahami sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Dengan demikian, di harapkan TR/PR dapat berperan untuk (1). mewujudkan pemanfaatan ruang yang berdaya guna dan berhasil guna serta mampu mendukung perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup (PPLH) secara berkelanjutan; (2). mencegah atau menghindari pemborosan penataan ruang; dan (3). mencegah terjadinya penurunan kualitas ruang.<sup>114</sup>

## 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.<sup>115</sup>

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:

<sup>114</sup> Ibid., hlm. 27.

<sup>115</sup> Mochtar Koesoemaatmadja, 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.”<sup>116</sup>*

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.<sup>117</sup>

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.<sup>118</sup>

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

---

<sup>116</sup> Juniarso Ridwan., Op. Cit., hal. 28.

<sup>117</sup> Ibid

<sup>118</sup> Ibid

hemat penulis melekat di dalam kewajiban negara untuk melindungi, melestarikan dan memulihkan lingkungan hidup

secara utuh. Artinya, aktivitas pembangunan yang dihasilkan dari perencanaan tata ruang pada umumnya bernuansa pemanfaatan sumber daya alam tanpa merusak lingkungan.<sup>119</sup>

Selanjutnya, dalam mengomentari konsep *Roscoe Pound*, Mochtar Koesoematmadja mengemukakan bahwa hukum haruslah menjadi sarana pembangunan. Disini berarti hukum haruslah mendorong proses modernisasi.<sup>18</sup> 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.<sup>120</sup>

Untuk lebih mengoptimalkan 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 penataan ruang. Keberadaan

---

<sup>119</sup> Mochtar Koesmaatmadja., Op.,Cit

<sup>120</sup> Juniarso Ridwan, Op.,Cit

undang-undang tersebut diharapkan selain sebagai konsep dasar hukum dalam melaksanakan perencanaan tata ruang, juga diharapkan dapat digunakan sebagai bahan acuan pemerintah dalam penataan dan pelestarian lingkungan hidup.<sup>121</sup>

### 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

---

<sup>121</sup> Ibid., hlm. 29.



kabupaten/kota yang sesuai dengan fungsi dan peranannya di dalam rencana pengembangan wilayah provinsi secara keseluruhan, strategi pengembangan wilayah ini selanjutnya dituangkan kedalam rencana 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.<sup>122</sup>

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.<sup>123</sup>

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.

---

<sup>122</sup> Daud Silalahi, Hukum Lingkungan, Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Di Indonesia, Bandung: Alumni, 2001, hal. 82.

<sup>123</sup> Solihin, Pengaturan Hukum Rencana Tata Ruang Wilayah Dan Interior Perkotaan, Jakarta: Gramedia Pustaka, 2004, hal. 18

Sugianto menjelaskan pemanfaatan ruang memberikan eksistensi pemaknaan mengenai:

- 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.<sup>124</sup>

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 pengenaan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan-undangan yang berlaku dengan memperhatikan rencana tata ruang yang dibedakan tata ruang wilayah nasional, tata ruang wilayah provinsi daerah, tata ruang wilayah kabupaten/ kecamatan.

---

<sup>124</sup> Sugianto, Teori-Teori Hukum Tata Ruang, Jakarta: Rajawali Press, 2004, hal. 82.

Bentuk kongkrit dari suatu rencana tata ruang wilayah dalam suatu peraturan mengenai rancangan tata ruang, maka dapat dipahami 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 pedesaan, 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.<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> Hermawan Sumantri, *Hukum Tata Ruang Perkotaan*, Bandung: PT. Alumni, 2004, hal. 48.

Nurhadi menyatakan bahwa rencana tata ruang wilayah tidak terlepas dari mengenai konsep lingkungan hidup yang mengisyaratkan bahwa kegiatan pembangunan harus dapat dipertanggungjawabkan 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.<sup>126</sup>

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,

---

<sup>126</sup> Nurhadi, *Rencana Tata Ruang Wilayah Perkotaan*, Bandung: Tarsito, 2002, hal. 70.

masyarakat, maupun pemerintah terlibat dalam perencanaan pada saat membuat keputusan atau kebijaksanaan-kebijaksanaan untuk mengubah sesuatu dalam dirinya atau lingkungannya.<sup>127</sup>

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).<sup>128</sup>

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.<sup>129</sup>

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

---

<sup>127</sup> Juniarso Ridwan, Op. Cit., hal. 24-25.

<sup>128</sup> Ibid., hal. 25.

<sup>129</sup> Ibid.

- a. Dengan adanya suatu perencanaan diharapkan terdapat suatu pengarahan kegiatan, adanya pedoman bagi pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang ditujukan kepada pencapaian suatu perkiraan.
- 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.<sup>130</sup>

Maksud diadakannya perencanaan tata ruang adalah untuk menyeraskan berbagai kegiatan sektor pembangunan, sehingga dalam memanfaatkan lahan dan ruang dapat dilakukan secara optimal, efisien, dan serasi. Sedangkan tujuan diadakan adanya suatu perencanaan tata

---

<sup>130</sup> Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Bandung: Universitas Parahyangan, 1997, hal. 34.

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 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 lain. 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.<sup>131</sup>

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.<sup>132</sup>

<sup>131</sup> Muhammad Rusjidi, *PBB, BPHTB, & Bea Materai*, Jakarta: Indeks, 2008, hal. 3.

<sup>132</sup> Siti Resmi, *Perpajakan Teori dan Kasus Edisi 6 Buku 1*, Jakarta: Salemba Empat, 2013, hal. 1.

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 timbal balik dari negara secara langsung, untuk memelihara kesejahteraan umum.<sup>133</sup>

Definisi pajak yang dikemukakan oleh N. J. Feldmann, Pajak adalah prestasi yang dipaksakan sepihak oleh dan terutang kepada penguasa (menurut norma-norma yang ditetapkannya secara umum), tanpa adanya kontraprestasi, dan semata-mata digunakan untuk menutup pengeluaran-pengeluaran umum.<sup>134</sup>

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.<sup>135</sup>

## 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

---

<sup>133</sup> Ibid.

<sup>134</sup> Ibid., hal. 2.

<sup>135</sup> Mardiamso, Perpajakan edisi Revisi, Yogyakarta : ANDI, 2011, hal. 1.

mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.<sup>136</sup>

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.

Sebelum berlakunya Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 (UU PDRD) pajak-pajak yang dapat dipungut oleh daerah tingkat I antara lain:<sup>137</sup>

- 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:<sup>138</sup>

- a. Pajak atas pertunjukkan dan keramaian umum.

---

<sup>136</sup> Ibid., hal. 12.

<sup>137</sup> Darwin, Op. Cit., hal. 100.

<sup>138</sup> Ibid., hal. 101.

- 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.
- 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.<sup>139</sup>

Diantara pajak-pajak daerah tersebut, untuk daerah tingkat I pajak daerah yang memegang peranan penting adalah pajak kendaraan 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 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 :<sup>140</sup>

- a. Pajak-pajak Provinsi yang terdiri dari:
  - 1) Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dan Pajak Kendaraan di Atas Air.

---

<sup>139</sup> Ibid., Hal. 102

<sup>140</sup> Ibid., hal 104.



- 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

membayai 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.<sup>141</sup>

### 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 jasa dari negara.<sup>142</sup> Sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di Indonesia saat ini

---

<sup>141</sup> Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia (Identifikasi beberapa faktor yang mempengaruhi penyelenggaraannya)*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2002, hal. 131.

<sup>142</sup> Marihot P. Siahaan, *Op. Cit.*, hal. 5.

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.<sup>143</sup>

Pengertian Retribusi sesuai Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 adalah pungutan sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian ijin 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 ijin 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;

---

<sup>143</sup> Adrian Sutedi, Hukum Pajak Dan Retribusi Daerah, Bogor: Ghalia Indonesia, 2008, hal. 7.

- b. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah;
- 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.<sup>144</sup>

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:

---

<sup>144</sup> Ibid., hlm. 7.

- a. Retribusi dapat memperbaiki alokasi sumber daya pemerintah secara signifikan.
- 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*).<sup>145</sup> 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.<sup>146</sup> 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.<sup>147</sup>

---

<sup>145</sup> Adrian Sutedi, Op. Cit., hal. 7

<sup>146</sup> <http://hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2010/940-perhubungan-darat-dalam-angka-edisimaret-2010>

<sup>147</sup> Ibid.



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 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 diserahkannya barang yang dititipkan.<sup>148</sup> Jadi bentuk dari jasa parkir ini tidak seperti perjanjian- perjanjian lainnya

---

<sup>148</sup> Soedharyo Soiman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta: Sinar Grafika, 1995, hal. 429.

yang pada umumnya bersifat konsensual yaitu sudah dilahirkan pada saat tercapainya sepakat tentang hal-hal yang pokok dari perjanjian itu.<sup>149</sup>

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

---

<sup>149</sup> Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermasa, 1995, hlm. 107.

## 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:<sup>150</sup>

- 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.

---

<sup>150</sup> Adisasmita, Rahardjo, *Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Garaha Ilmu, 2011, hal. 21-22.

- 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 mengarahkan 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.<sup>151</sup>

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 seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan 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

---

<sup>151</sup> Ibid., hal 120.



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.<sup>152</sup>

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

<sup>152</sup> [http://eprints.undip.ac.id/34024/5/1895\\_CHAPTER\\_II.pdf](http://eprints.undip.ac.id/34024/5/1895_CHAPTER_II.pdf)

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.<sup>153</sup> Sampai dengan saat ini nampaknya parkir paralel dirasakan paling tepat karena selain tidak terlalu banyak memakan tempat untuk manuver juga jauh lebih sedikit mengambil lebar jalan dan kecil kemungkinan menyebabkan kecelakaan.<sup>154</sup>

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.

---

<sup>153</sup> Abubakar Iskandar, dkk, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Cetakan Pertama, 1998, hal. 57.

<sup>154</sup> Ibid., hal. 60.

- 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.

#### 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 parker

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 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:

1) 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.

2) 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.

3) 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.<sup>155</sup>

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 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.<sup>156</sup>

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.

---

<sup>155</sup> Direktorat Jendral Perhubungan Darat, *Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan* (1995) hal 113.

<sup>156</sup> *Ibid.*, hal. 115.

- 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.
- 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.<sup>157</sup>

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.

---

<sup>157</sup> Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Op. Cit., hal. 113.

Sejauh ini, aspek yang dibahas dari pengendalian parkir adalah dengan orientasi komersil. Tujuan dari pengendalian parkir itu sendiri adalah :<sup>158</sup>

- 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.
- 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 komperhensif 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

---

<sup>158</sup> Ibid., hal. 146.



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 UMUM TENTANG JALAN**

##### **1. Pengertian Jalan**

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/ atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

##### **2. Bagian Jalan**

- a. Ruang Manfaat Jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
- b. Ruang Milik Jalan terdiri dari ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Ruang milik jalan merupakan

ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, kedalaman dan tinggi tertentu.

- c. Ruang Pengawasan Jalan merupakan ruang tertentu di luar tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang pengawasan jalan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.

### 3. Pengelompokan Jalan

Sesuai peruntukannya, jalan dibagi menjadi dua, yaitu jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Berdasarkan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pengelompokan jalan umum menurut statusnya adalah:

- a. Jalan Nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b. Jalan Provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antar ibukota kabupaten/ kota, dan jalan strategis provinsi.
- c. Jalan Kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam

sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

- d. Jalan Kota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan Desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/ atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

Berdasarkan Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengelompokan jalan sesuai kelasnya adalah:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi

- 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

#### 4. Kriteria Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, di mana status jalan terbagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa, dengan karakteristik sebagai berikut:

##### a. Jalan Nasional

Jalan nasional adalah jalan yang dikelola oleh Kementerian PUPR yang meliputi 4 kelompok yakni jalan arteri primer, jalan kolektor primer (penghubung antar ibu kota provinsi), jalan tol (bebas hambatan), dan jalan strategis nasional. Jalan nasional ditandai dengan kode K1. Secara kasat mata, masyarakat bisa mengenali status jalan nasional lewat dua cara. Pertama lewat papan penunjuk jalan

yang biasanya dipasang di jalan yang mencantumkan status jalan tersebut. Cara kedua yakni dengan mengenali jenis marka jalan. Marka jalan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan. Ciri jalan nasional adalah terdapat tanda marka membujur berwarna putih dan kuning secara bersamaan. Pengelola jalan nasional adalah Kementerian PUPR lewat Ditjen Bina Marga

b. Jalan Provinsi

Jalan provinsi adalah jalan kolektor yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten atau kota dalam satu provinsi tersebut (K2). Selain itu, jalan provinsi juga bisa berupa jalan kolektor primer yang menghubungkan antar-ibu kota kabupaten/kota (K3). Jalan provinsi lainnya yakni jalan strategis provinsi. Khusus untuk wilayah DKI Jakarta, seluruh ruas jalan, kecuali jalan nasional, adalah berstatus jalan provinsi. Selain dari papan petunjuk jalan, jalan provinsi juga bisa dikenali dari marka jalan yang hanya berwarna putih (tanpa warna kuning). Marka jalan provinsi berwarna putih tersebut berbentuk membujur, baik garis putus-putus maupun tak terputus. Umumnya jalan provinsi memiliki ukuran yang cukup lebar. Di beberapa titik, lebar jalan provinsi juga sama dengan jalan nasional. Pengelola dan penanggung jawab jalan provinsi adalah gubernur atau pejabat lain yang ditunjuk.

c. Jalan Kabupaten

Jalan kabupaten adalah jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa. Jalan kabupaten juga bisa berupa jalan sekunder yang tidak masuk sebagai jalan provinsi dan jalan strategis kabupaten, lalu penghubung antar-pusat kegiatan lokal.

Kode jalan ini ditandai dengan K4. Pengelola dan penanggung jawab jalan kabupaten adalah pemerintah daerah kabupaten/kota, baik oleh bupati maupun pejabat yang ditunjuk.

Ciri warna marka jalan kabupaten sama dengan jalan provinsi yakni hanya berwarna membujur putih saja, baik terputus maupun garis tanpa putus. Namun biasanya, jalan kabupaten memiliki ukuran lebar yang lebih kecil dari jalan provinsi dan hanya menghubungkan antar-kecamatan. Selain itu, seringkali ditemui jalan kabupaten adalah yang biasanya hanya berupa jalan aspal atau beton saja tanpa adanya marka jalan (polos).

#### d. Jalan Desa

Jalan desa adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan. Sesuai namanya, jalan ini dikelola oleh pemerintah desa. Karena dikelola pemerintah desa dan hanya jadi penghubung antar permukiman, jalan desa memiliki ukuran yang relatif kecil. Panjangnya pun hanya sampai batas desa. Jalan kecil berupa gang atau



lorong adalah contoh jalan desa atau jalan yang dikelola dan dibangun pemerintah desa.

#### **5. Hubungan antara Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan dengan Pemungutan Retribusi Parkir**

Fasilitas parkir dan pemungutan retribusi parkir memiliki hubungan yang erat dan saling terkait dalam konteks pengelolaan lalu lintas dan pendapatan daerah.

- a. Dari sisi definisi, Fasilitas parkir merujuk pada area atau tempat yang disediakan untuk kendaraan, baik itu berupa lahan /kantong parkir maupun perlengkapannya berupa Rambu dan Marka Parkir. Fasilitas ini penting untuk mendukung aktivitas ekonomi dan sosial, mempermudah mobilitas, serta menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas.
- b. Pemungutan Retribusi Parkir: Retribusi parkir adalah biaya yang dikenakan kepada pengguna fasilitas parkir sebagai bentuk pembayaran untuk penggunaan tempat parkir tersebut. Retribusi ini biasanya ditetapkan oleh pemerintah daerah atau pengelola fasilitas parkir dan berfungsi sebagai sumber pendapatan yang dapat digunakan untuk berbagai keperluan, termasuk pemeliharaan dan pengembangan fasilitas parkir itu sendiri.
- c. Retribusi parkir merupakan salah satu cara pemerintah atau pengelola fasilitas parkir untuk memperoleh pendapatan yang dapat digunakan untuk memelihara dan meningkatkan fasilitas parkir. Tanpa adanya

retribusi, pengelolaan dan perawatan fasilitas parkir bisa menjadi beban anggaran/APBD.

- d. Pendapatan yang diperoleh dari retribusi parkir masuk sebagai salah satu sumber PAD pada APBD, dan dapat digunakan untuk pemeliharaan fasilitas parkir, seperti pemasangan rambu dan marka parkir, papan tarif parkir, pebiataan kegiatan penertiban parkir dan peningkatan kualitas fasilitas. Dengan adanya retribusi, fasilitas parkir bisa tetap dalam kondisi baik dan memenuhi kebutuhan pengguna.
- e. Dari sisi Manajemen Lalu Lintas: Pemungutan retribusi parkir dapat membantu dalam manajemen lalu lintas dengan mengurangi kemacetan dan penggunaan sembarangan area parkir. Dengan adanya biaya, pengguna lebih cenderung untuk mematuhi aturan parkir yang berlaku dan menggunakan fasilitas parkir dengan bijak.
- f. Dari sisi Insentif dan Disinsentif: Retribusi parkir juga berfungsi sebagai insentif untuk mengelola penggunaan fasilitas parkir secara lebih efisien. Misalnya, biaya parkir yang tinggi dapat mendorong pengguna untuk mencari alternatif transportasi atau parkir di area yang lebih jauh, sementara biaya yang wajar dapat mengakomodasi kebutuhan parkir tanpa menimbulkan ketidaknyamanan.
- g. Fasilitas parkir yang baik memerlukan pengelolaan yang efisien, dan pemungutan retribusi parkir merupakan salah satu cara untuk memastikan bahwa fasilitas tersebut dapat terus berfungsi dengan baik dan memenuhi kebutuhan asyarakat secara berkeadilan.

## **6. Pengurusan Izin Menggunakan Jalan Selain Untuk Kepentingan Selain Lalu Lintas**

Berdasarkan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas, Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas adalah kegiatan yang menggunakan ruas jalan sebagian atau seluruhnya di luar fungsi utama dari jalan. Penggunaan jalan untuk acara resepsi pernikahan termasuk sebagai penggunaan jalan untuk kepentingan pribadi. Ini sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas yang mengatakan bahwa penggunaan jalan yang bersifat pribadi antara lain untuk pesta perkawinan, kematian atau kegiatan lainnya. Jalan yang dapat digunakan untuk kepentingan pribadi ini adalah jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa. Izin penggunaan jalan ini akan diberikan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Jika penggunaan jalan untuk kepentingan pribadi tersebut mengakibatkan penutupan jalan, maka penggunaan jalan dapat diizinkan apabila ada jalan yang memiliki kelas jalan yang sekurang-kurangnya sama dengan jalan yang ditutup. Pengalihan arus lalu lintas ke jalan tersebut harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas sementara. Apabila penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas sampai

mengakibatkan penutupan jalan, kepolisian akan menempatkan petugas yang berwenang pada ruas jalan dimaksud untuk menjaga keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Berdasarkan Pasal 17 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas, izin penggunaan tersebut akan diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Cara memperoleh izin penggunaan jalan tersebut adalah dengan mengajukan permohonan secara tertulis kepada :

- a. Kapolda setempat yang dalam pelaksanaannya dapat didelegasikan kepada Direktur Lalu Lintas, untuk kegiatan yang menggunakan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi;
- b. Kapolres/ Kapolresta setempat, untuk kegiatan yang menggunakan jalan Kabupaten/ Kota;
- c. Kapolsek/ Kapolsekta untuk kegiatan yang menggunakan jalan desa.

Permohonan tersebut diajukan paling lambat tiga (3) hari kerja sebelum waktu pelaksanaan.

## **E. 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 taqdim yang kini telah berkembang pesat.<sup>159</sup>

Menurut K.H. Ali Yafie mengatakan bahwa fiqih itu pada dasarnya bukanlah suatu ilmu teoritis (*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 asysyar’iyyah al-amaliyyah al-mutasabu min adillatiha at-tafshiliyyah*” Kalau definisi ini diuraikan, maka isinya dapat dipertajam yakni :

- 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 teoritis (*nazha-riyyah*) seperti halnya garapan ilmu kalam (*aqaid*).

---

<sup>159</sup> MT. Dyayadi, Tata Kota Menurut Islam, Jakarta; Pustaka AL-Kautsar Grup, 2008, hal. 9.

- c. Sumber pokok fikih itu adalah wahyu (syar'i) dalam bentuknya yang rinci (*adillah tafsiyyah*) 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.<sup>160</sup>

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.<sup>161</sup>

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

---

<sup>160</sup> Ibid., hal. 10.

<sup>161</sup> Ibid., hal. 11.



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.<sup>162</sup>

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,<sup>163</sup> Tuhan menempatkan posisi yang amat sentral dalam setiap bentuk dan manifestasi pemikiran. Tuhan adalah pencipta langit dan bumi<sup>164</sup> atas kehendak-Nya. Demikian pula alam semesta<sup>165</sup> dan juga menciptakan manusia. Dalam pemikiran islam, Tuhan itu juga merupakan sumber dari kebenaran.<sup>166</sup>

<sup>162</sup> Fachruddin M Mangunjaya, Menanam Sebelum Kiamat Islam, Ekologi, Dan Gerakan Lingkungan Hidup, Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, 2007, ha.l 57.

<sup>163</sup> 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.*)

<sup>164</sup> Surah Al-An'am (6) ayat 1 dan lain-lain banyak sekali yang mengatur tentang ini

<sup>165</sup> Surah Al-Mu'min (40) ayat 62

<sup>166</sup> Surah An-Nahl (16) ayat 4 dan surah Al-Furqan (25) ayat 54

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 Mekkah ke Madinah, karena setelah terbentuknya pemerintahan Islam di Madinah, jamaah Islamiyah memperoleh kedaulatan yang sempurna, kemerdekaan yang penuh dan konsep Islam mulai diterapkan.<sup>167</sup>

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 diletakan di tengah komplek 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.

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

---

<sup>167</sup> Inu Kencana Syafi'ie, Ilmu Pemerintahan Dan Al-Quran, Jakarta: PT Bumi Aksara, 2004, hal. 129.

yang besar dalam mengikat persaudaraan dan menguatkan ikatan diantara mereka.<sup>168</sup>

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.<sup>169</sup>

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 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

---

<sup>168</sup> MT. Dyayadi, Op.,Cit, hal. 271- 272.

<sup>169</sup> Ibid., hal. 272-273.

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.<sup>170</sup>

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 di malam hari juga harus tertata rapi.<sup>171</sup>

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

---

<sup>170</sup> Ibid., hal.277.

<sup>171</sup> Ibid., hal. 277-278.

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 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.<sup>172</sup>

---

<sup>172</sup> Ibid., hal. 278-279.

## 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)*"<sup>173</sup> 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.<sup>174</sup>

Pembangunan kota merupakan sarana dan prasarana mendasar yang menjadi tuntutan dalam proses pengembangan ekonomi, karena di dalamnya dilakukan banyak kegiatan ekonomi, dan di atasnya didirikan berbagai fasilitas dan pelayanan umum.

<sup>173</sup> M. Quraish, Shihab, *Membunikan Al-Qur'an*, Bandung : Mizan, 1997, hal. 131.

<sup>174</sup> Daud Effendy, *Manusia, Lingkungan Dan Pembangunan Prospektus Islam*, Jakarta : Lembaga Penelitian UIN Syarif Hidayatullah, hal. 70-71.



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.<sup>175</sup>

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”*.<sup>176</sup>

---

<sup>175</sup> Ibid., hal. 88.

<sup>176</sup> 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 melakukan kunjungan kepelabuhan tersebut.

Bahkan Umar memerintahkan membangun gudang di sana yang disebut *Dar Ar-Rizqi* untuk menyimpan 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.<sup>177</sup>

### **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.<sup>178</sup>

- a. Manusia Dan Tugas Pembangunan.

---

<sup>177</sup> Ibid., hal. 96-97.

<sup>178</sup> Daud Effendy, Op. Cit, hal. 106-107.

Dalam Al-Quran maupun Al-Hadits telah banyak disebut mengenai manusia menyangkut proses terjadinya, statusnya, hak 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.”*<sup>179</sup> Masih dalam hal keunggulan manusia dari pada makhluk lain, Murtadha Muthahhari juga mengatakan sebagai berikut:

---

<sup>179</sup> Quraish Shihab, Op. Cit., hal. 5.

“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 binatang, dan membuat manusia lebih unggul dari pada binatang lainnya.<sup>180</sup>

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 pengelolaannya dan pemanfaatannya 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.”*<sup>181</sup> Manusia itu pada dasarnya lemah dan yang memiliki kekuatan bukanlah siapa-siapa, melainkan hanya Allah sehingga disebutkan dalam Al-Quran

---

<sup>180</sup> Murthadlo Muthahhari, *Manusia dan Alam Semesta*, terj. Ilyas Hasan, Jakarta: PT Lentera Basritama, 2002, hal. 1.

<sup>181</sup> Quraish Shihab, *Op. Cit.*, hal. 295.



*“La Haula Wa La Quawwata Illa Bi Illah”* 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 secara parsial semata) demi usaha mencapai kualitas hidup yang lebih tinggi tersebut. Di sini letak relevansi keimanan untuk wawasan lingkungan, environmentalism.<sup>182</sup> Oleh 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.”*<sup>183</sup>

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.

---

<sup>182</sup> Nurcholis Madjid, *Islam Doktrin dan Peradaban*, Jakarta: Yayasan Wakaf Paramadina, 1992, hal. 479.

<sup>183</sup> Quraish Shihab, *Op. Cit.*, hal. 70.

- 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.<sup>184</sup>

Kemampuan manusia melaksanakan tugas kekhilafahan untuk membangun kehidupan di muka bumi ini, merupakan pengejawantahan atau refleksi dari keberimanan seseorang sebagai 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.<sup>185</sup>

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

---

<sup>184</sup> Yusuf Al-Qaradhawi, Islam Agama Ramah Lingkungan, terj. Abdullah Hakam Shah, Dkk, Jakarta : Pustaka Al-kautsar, 2002, hal. 24-25

<sup>185</sup> Daud Effendy, Op. Cit., hal. 11.

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.

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 mahluk yang ada, manusia memiliki martabat yang khusus, dan misi khusus.”<sup>186</sup>

Dengan menyimak pernyataan tersebut diperoleh suatu pemahaman: pertama, kehidupan ini adalah suatu yang harmonis, artinya antara sesama mahluk terjadi hubungan yang berpadan dan berkeselimbangan. 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

---

<sup>186</sup> Murthadlo Muthahhari, Op. Cit., hal. 57.

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

Fungsi kekhilafahan 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.<sup>187</sup>



---

<sup>187</sup> Daud Effendy, Op. Cit., hal. 11.

**BAB III**  
**REGULASI PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR DIJALAN**  
**NASIONAL DAN JALAN PROVINSI BELUM BERBASIS NILAI**  
**Keadilan**

**A. Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi**

**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 Pemerintah 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.<sup>188</sup>

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

---

<sup>188</sup> Pasolong, Harbani, Teori Administrasi Publik, Bandung: Alfabeta, 2008, hal. 38.

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 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.<sup>189</sup>

Hukum tata ruang merupakan bagian dari hukum administrasi, yang mengatur kebijakan penataan ruang mulai dari perencanaan ruang, 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.<sup>190</sup> 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

---

<sup>189</sup> Pauline K.M. van Roosmalen, *Sejarah Penataan Ruang di Indonesia*, Cet. 1, Jakarta: Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2004, hal. 15.

<sup>190</sup> Ahmad Jazuli, *Penegakan Hukum Penataan Ruang Dalam Rangka Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan*, Jurnal *Rechtvindings Media Pembinaan Hukum Nasional*, Vol. 6 No. 2, 2017, hal. 4.



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 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.<sup>191</sup> Umumnya sangat terkait erat dengan berkembangnya kawasan perkotaan yang pasti diiringi dengan peningkatan jumlah penduduk, aktivitas dan kebutuhan lahan, baik 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.<sup>192</sup> Beberapa hal tersebut kemudian menimbulkan berbagai problema dalam penataan ruang.

---

<sup>191</sup> 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

<sup>192</sup> <http://aguseka1991.blogspot.co.id/2012/12/Permasalah-tata-ruang-kota-di.html> diakses pada tanggal 13 Agustus 2024

## 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 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.<sup>193</sup> 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

---

<sup>193</sup> D.A Tisnaatmadjaja Op. Cit., hal. 6.

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.<sup>194</sup>

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.”*

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.

---

<sup>194</sup> Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, Hukum Tata Ruang (dalam Konsep Otonomi Daerah), Bandung: Nuansa, 2008, hal. 23.

- 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.<sup>195</sup>

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, 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*

---

<sup>195</sup> Ibid., hal. 24.

*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.<sup>196</sup>

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 sumber daya yang tersedia dan yang paling utama adalah rencana tata ruang yang akan disusun merupakan rencana yang dapat diwujudkan.<sup>197</sup>

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

---

<sup>196</sup> 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, hal. 95.

<sup>197</sup> 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, hal. 39.

(RTRWK), Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), serta Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan.<sup>198</sup>

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 haruslah melibatkan peran masyarakat sebagai upaya untuk mengakomodasi kebutuhan Masyarakat dalam Penyelenggaraan Penataan Ruang, serta tahap penetapan Rencana Tata Ruang suatu wilayah.<sup>199</sup>

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

---

<sup>198</sup> Santun, R.P. Sitorus, *Penataan Ruang*, Bogor; IPB Press, 2020, hal. 55.

<sup>199</sup> Slamet Muryono, *Manfaat Neraca Penatagunaan Tanah dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah*. Yogyakarta, STPN Press & Amongkarta, 2019, hal. 3.

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.

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.<sup>200</sup>

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, 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

---

<sup>200</sup> Ibid, hal. 56.

penyimpangan ataupun inkonsistensi. Beberapa hasil studi menunjukkan penyebab terjadinya karena beberapa hal yakni:<sup>201</sup>

- 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 pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Dalam Penyediaan Lahan Parkir**

Menurut *Juergen Habermas* sebagai orang yang pertama kali memperkenalkan konsep ruang publik, menyebutkan bahwa syarat ruang publik adalah adanya komunikasi yang memungkinkan warganya membentuk wacana dan kehendak bersama secara bersama-sama.<sup>202</sup> Keberadaan ruang publik disinyalir menjadi medan magnet bagi masyarakat yang berkunjung untuk memanfaatkan peruntukannya, sesuai kebutuhan dari pengguna.

---

<sup>201</sup> Ibid, hal. 196.

<sup>202</sup> Habermas, Juergen, *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*, Yogyakarta: Kreasi Wacana, 1989, hal. 59.

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:<sup>203</sup>

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.

---

<sup>203</sup> Hasibuan, Melayu, Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah, Jakarta: Gunung Agung, 2006, hal. 242.



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:<sup>204</sup>

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.

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.

---

<sup>204</sup> Habermas, Juergen, Op.Cit., hal. 244.

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 seterusnya.<sup>205</sup>

Carr dalam mengidentifikasi adanya lima kebutuhan dasar yang dapat memenuhi kepuasan pengguna ruang public.<sup>206</sup>

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 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

---

<sup>205</sup> Rustiadi, Ernan. Perencanaan dan Pembangunan Wilayah, Jakarta: Crestpent Press dan YOI, 2009, hal. 391.

<sup>206</sup> Carr, Stephen, Op. Cit., hal. 19.

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 pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 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 Banyumas 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 jalan nasional dan jalan provinsi, 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 Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 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 menjadi:<sup>207</sup>

a. Jenis Parkir Berdasarkan Penempatan

1) 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

---

<sup>207</sup> Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis itu sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat 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 pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kekurangan parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir

2) 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.

b. 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.

1) Parkir Umum



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

#### 2) Parkir Khusus

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

#### 3) Parkir Darurat

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

#### 4) 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.

#### 5) Area Parkir

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

#### c. Jenis Parkir Berdasarkan Kendaraan

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

- 1) Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda);
- 2) Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor);
- 3) 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.

Bahwa menurut Pj. Bupati Banyumas, kondisi saat ini yang berkaitan dengan penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir ditepi jalan umum di Kabupaten Banyumas khususnya di Jalan Kabupaten dan Jalan Desa pada prinsipnya sudah bagus dan memberikan kontribusi kepada Pendapatan Asli Daerah. Namun pendapatan retribusi sektor parkir ini masih cukup rendah apabila dibandingkan potensi yang ada dikarenakan belum mencapai target atau melebihi target pendapatan tiap

tahunnya. Selain itu sebenarnya terdapat potensi besar dilihat dari makin banyaknya jumlah kendaraan parkir di tepi jalan, namun petugas Dinas Perhubungan tidak berani melakukan pemungutan retribusi parkir dikarenakan belum ada landasan hukum pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Hal ini berpotensi sangat besar untuk mendongkarak PAD sektor retribusi parker.<sup>208</sup>

Perparkiran di Kabupaten Banyumas jika dikelola dengan baik maka akan berpotensi untuk peningkatan PAD dari sector retribusi parker, karena saat ini perparkiran tidak hanya dipandang sebagai salah satu prasarana transportasi, namun juga sebagai salah satu potensi pemasukan bagi daerah Kabupaten Banyumas. Bentuk penerapan yang dapat dilakukan sebagai penyelesaian masalah yaitu melakukan pemberlakuan retribusi parkir berlangganan di Kabupaten Banyumas. Sesuai pada implementasi kebijakan parkir berlangganan pada beberapa daerah di Jawa Tengah, 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 parker 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.

---

<sup>208</sup> Hasil Wawancara dengan Hanung Cahyo Saputro, S.STP., M.Si., selaku PJ. Bupati Banyumas, pada tanggal 14 Agustus 2024.

Kesulitannya terletak pada pengoordinasian kebijakan kebijakan perparkiran dengan beberapa sasaran perencanaan lainnya. Pertimbangan berikut yang dapat diperhitungkan:

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

Pemanfaatan ruang publik untuk perparkiran di Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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 mungkinnya ruang terbuka misalnya taman dijadikan

sebagai lokasi parkir adalah hampir semua taman di Kabupaten Banyumas dikelilingi pagar yang tidak membolehkan kendaraan untuk masuk.

Pemanfaatan ruang terbuka di Kabupaten Banyumas 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



Kabupaten Banyumas terkenal dengan aksi premanisme yang tak pernah mampu diberantas oleh aparat keamanan. Bukan menjadi rahasia umum lagi, jika banyak parker 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas merupakan kenyataan yang tak dapat diingkari, dan perilaku itu ada di kantong-kantong parkir yang tak terjamah oleh pengelola parkir milik pemerintah. Bahkan seringnya 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 FASILITAS**

**PENYELENGGARAAN PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN**

**PROVINSI**

**A. Kelemahan 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.<sup>209</sup>

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 ke berbagai ruang publik. Sebagai contoh, sejumlah ruang publik

---

<sup>209</sup> Satjipto Rahardjo, *Pemanfaatan Ilmu-ilmu Sosial Bagi Pengembangan Ilmu Hukum*, Bandung: Alumni, 1977, hal. 12

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.<sup>210</sup>

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

---

<sup>210</sup> <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

- g. rencana umum tata ruang,
- h. analisis dampak lalu lintas; dan
- i. 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 Struktur Hukum**

Pengaturan pengelolaan tempat parkir pada dasarnya memiliki beberapa tujuan yaitu:

- 5. mengatur kendaraan yang sedang parkir dengan mempertimbangkan dampak- dampak yang ditimbulkan,



6. menjamin keteraturan, ketertiban, dan kenyamanan lingkungan ketika suatu tempat dijadikan sebagai lahan parkir,
7. mengantisipasi dan meminimalisasi tindak pidana kejahatan pada kendaraan yang sedang parkir dan
8. 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 :

5. 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,
6. 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.

7. Tempat parkir kegiatan insidental, adalah tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan suatu kepentingan atau kegiatan/keramaian secara tidak tetap/tidak permanen, dan
8. Tempat khusus parkir, adalah tempat parkir yang dimiliki oleh orang atau badan pada usaha pokoknya menyediakan fasilitas parkir yang memiliki surat izin 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 izin 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 :

5. Melakukan pendataan terhadap titik parkir atau lokasi parkir dan mendata juru parkir (jukir) yang menarik/memungut retribusi parkir di titik atau lokasi tersebut.
6. 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 parker

7. 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
8. 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 karcis 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 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.<sup>211</sup> 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.

---

<sup>211</sup> 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, hal. 76



Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa *“attitudes and feelings that predispose groups and individuals to turn to or against the law”*<sup>212</sup> 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:

- f. Rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar;
- g. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa;
- h. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompok;
- i. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum;
- j. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman.<sup>213</sup>

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.

---

<sup>212</sup> Lawrence M. Friedman, *The Legal System A Sosial Sentence Perspective*, New York: Rusell Sage Foundation, 1975, hal. 193.

<sup>213</sup> Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990, hal. 30

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:

- 6) Masyarakat taat pada peraturan karena rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar;
- 7) Masyarakat taat pada peraturan untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa, dalam hal ini dengan penegak hukum;
- 8) Masyarakat taat pada peraturan untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompoknya;
- 9) Masyarakat taat pada peraturan karena kepentingan pribadi;
- 10) 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 Kabupaten Banyumas 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 parkirpun 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 Kabupaten Banyumas 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 PENYELENGGARAAN PARKIR DI JALAN NASIONAL DAN JALAN PROVINSI

#### 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, melainkan merupakan kegiatan membandingkan sistem hukum yang satu dengan sistem hukum yang lain.<sup>214</sup> Dimaksudkan membandingkan 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.<sup>215</sup>

Penjelasannya hanya dapat diketahui dalam sejarah hukumnya, sehingga perbandingan hukum yang ilmiah memerlukan perbandingan sejarah hukum. Jadi membandingkan 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.

---

<sup>214</sup> Soerjono Soekanto, *Perbandingan Hukum*, Bandung: Melati, 1989, hal. 131.

<sup>215</sup> Sunarjati 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:
  - fungsi membebaskan dari chauvinisme hukum.
  - fungsi inspiratif memperoleh gambaran yang lebih baik tentang sistem hukum sendiri, dengan memperbandingkan 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
  - Membantu membentuk undang-undang baru.
  - Persiapan dalam menyusun undang-undang yang unifom.

- 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. Singapura

Singapura adalah negara maju yang mementingkan penataan kota, hampir tidak ada kawasan kumuh di negara ini. Manajemen 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 diperuntukkan



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 tumbuhi 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.

a. Jenis Parkir

1) 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.

## 2) Parkir Tepi Jalan (*on-street parking*)

Jenis parkir ini adalah jenis parkir yang tidak terlalu direkomendasikan 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 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.

### b. 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 biasanya 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.

c. 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 Singapura 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 gari-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.

#### - 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

#### - 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.

#### - *Parking Charges* Information



Signage Peruntukan Parkir Mobil Transportasi Publik.

Signage tersebut akan menunjukkan tarif parkir. Sistem pembayarannya juga menggunakan electronic card/smart card.

- Prinsip *street Car Park*

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

## 2. 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 di bahu 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.

### 3. 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 lizin/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 biasanya 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 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 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 dapat disimpulkan 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 memperhatikan 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.

**B. Kontruksi Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 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.<sup>216</sup>

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.<sup>217</sup>

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 paham tentang manusia,

---

<sup>216</sup> A. Sonny Keraf, *Etika Lingkungan*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2002, hal 3

<sup>217</sup> *Ibid.*, hal 4-5.

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.<sup>218</sup>

Pelopop 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.<sup>219</sup> 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.<sup>220</sup>

Pertimbangan-pertimbangan kritis sebagaimana diuraikan di atas sekaligus menjadi penuntun bagi seseorang menuju kepada sebuah

---

<sup>218</sup> Ibid., hal 5-6

<sup>219</sup> Paulus Wahana. Nilai: Etika Aksiologi Max Scheler. Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 2004

<sup>220</sup> Ibid.

keputusan tentang mana di antara norma atau nilai yang saling 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’.<sup>221</sup>

---

<sup>221</sup> O. Notohamidjoyo, Soal-soal Pokok Filsafat Hukum, Jakarta: BPK Gunung Mulia, 1975, hal. 52-55.



## 2. Kebijakan Internasional Dalam Memperbaiki Parkir di Indonesia

### a. 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 pengembokan 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 berikut:<sup>222</sup>

- 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.

---

<sup>222</sup> Team 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.

b. 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.

c. Prinsip Kenyamanan Dalam Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 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.<sup>223</sup> 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

---

<sup>223</sup> Abubakar, Iskandar, *Parkir: Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Jakarta: Transindo Gastama Media, 2011, hlm. 35.

agar penyandang cacat juga bisa leluasa untuk masuk dan keluar dari ruang parkir kendaraan.<sup>224</sup>

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 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.

Dengan berorientasi pada kenyamanan maupun keamanan pengemudi maka perlu adanya perlengkapan dalam menunjang satuan ruang parkir. Perlengkapan tersebut berupa marka, rambu dan stopper parkir.<sup>225</sup> 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.

---

<sup>224</sup> Shanzah Isminingtias, "Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik, Volume 5, Nomor 3, September-Desember 2017, hal. 6.

<sup>225</sup> Abubakar, Iskandar, Op. Cit., hal. 40.



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.<sup>226</sup>

### **C. Rekonstruksi Regulasi Pemanfaatan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 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

Pasal 2 Dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia, penataan ruang diselenggarakan berdasarkan asas 1). Keterpaduan, 2). Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan, 3). Keberlanjutan, 4). Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan, 5). Keterbukaan, 6). Kebersamaan dan kemitraan, 7). Pelindungan kepentingan umum, 8). Kepastian hukum dan keadilan; dan 9). kuntabilitas.

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

---

<sup>226</sup> Shanzah Isminingtias, Op. Cit., hal. 7.

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 macan belaka karena tidak akan pernah berlaku sebelum adanya peraturan pelaksana yang menjadi syarat berlakunya. Memang telah ada sekedar 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 proyek-proyek 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 industry 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

**Usulan revisi ketentuan umum:**

- a. Poin 7: Perlu dilengkapi kendaraan Listrik;
- b. Poin 39: Menteri adalah pembantu Presiden yang bertanggungjawab atau membidangi urusan transportasi

**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

**Usulan amandemen asas dan tujuan:**

- a. Pasal 2 perlu ditambahkan asas melayani;
- b. Pasal 3 butir a perlu ditambahkan aspek aman dan selamat

**Usulan amandemen pembina LLAJ:**

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.

**Usulan amandemen forum LLA**



- 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.

#### **Masukan tentang rencana induk jaringan jalan**

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.

#### **Masukan untuk preservasi jalan**

Pasal 29 ayat (4), sebaiknya sumbernya perlu dieksplisit agar tidak multitafsir

#### **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. Roda 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 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 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 Rp 1.500.000,00 (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, memperkukuh 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, memperkukuh 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 kelancaraan 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) Untuk mendapatkan 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 pulapemahamannya 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 merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan. Sebaliknya Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib: a. Berperilaku tertib; b. Dilarang membuat keonaran; dan/atau c. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, 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 pengandengan 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. Sebaiknya

- (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. Kestaraan; 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. Kestaraan; 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 pengenalan 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 pengenalan 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 Lintas 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 Kabupaten Banyumas. Hal ini kemudian menjadi polemik yang tidak berkesudahan. Intinya harus kembali ke rencana tata ruang dan rencana wilayah sebagaimana yang diamanatkan oleh undang-undang.

Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas, 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 Kabupaten Banyumas. Pertama adalah dengan memperbaiki sistem transportasi umum yang dapat menjangkau minimal 60% jumlah penduduk Kabupaten Banyumas. 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas enggan untuk memakai

transportasi umum dalam berbagai keperluannya. Faktor itu pula yang menjadi penyebab penjualan kendaraan bermotor di Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas. 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 Kabupaten Banyumas. 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.

Keberadaan gedung parkir milik Pemko Semarang, 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.

Urgensi dari dibangunnya gedung perparkiran di Kabupaten Banyumas sekaligus untuk merubah wajah Kabupaten Banyumas menjadi lebih baik dilihat dari sudut pandang estetika. Wajah Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas 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.<sup>227</sup>

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

---

<sup>227</sup> Shanzah Isminingtias, Op. Cit., hal. 9

menumbuhkan karakter masyarakat yang berbeda yang membangun merek dan kebanggaan warga untuk Kota dan lingkungannya.<sup>228</sup>

4. 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 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

---

<sup>228</sup> Ibid., hal. 8.

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 pengendara maupun penumpang dapat dengan nyaman keluar dari kendaraan.

Dengan berorientasi pada kenyamanan maupun keamanan pengendara 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.<sup>229</sup>

Hal ini ditunjukkan dengan fenomena di lapangan bahwa tidak semua ruang parkir badan jalan di Kabupaten Banyumas memiliki marka parkir sehingga penataan parkir terlihat tidak rapi. Inilah yang menjadi kendala bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dalam penyediaan marka parkir. Kendala yang dialami oleh Dinas Perhubungan yakni perawatan yang kurang balik 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 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 peletakkannya, yakni tempat parkir diusahakan berada dipermukaan yang datar

---

<sup>229</sup> Ibid., hal. 10.

agar kendaraan tidak menggelinding 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 perparkiran yang diberlakukan oleh pemerintah setempat.<sup>230</sup>

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 perparkiran. Area parkir badan jalan yang hampir seluruhnya berada di kawasan niaga yang notabeneanya 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 perparkiran di Kabupaten Banyumas. 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.

---

<sup>230</sup> Ibid., hal. 11.

Ruang public atau jalan nasional dan jalan provinsi yang ada di Kabupaten Banyumas 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 Kabupaten Banyumas dalam mengelola perparkiran. Sinergi antar instansi pemerintah yang ada di Kabupaten Banyumas, misalnya Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman, Bappedalitbang, serta BUMD dalam membangun Kabupaten Banyumas, mutlak diperlukan. Kolaborasi antar instansi tersebut akan mampu memberikan keseimbangan pembangunan di Kabupaten Banyumas.

Pemberian Persetujuan Bangunan Gedung (PBG) 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 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 parkir mutlak diperlukan bagi kota besar seperti Semarang, 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.

Pemerintah Kabupaten Banyumas melalui Dinas Perhubungan sebagai Perangkat Daerah yang melaksanakan tugas fungsi penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan termasuk didalamnya urusan perparkiran senantiasa berpedoman pada Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 2 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Banyumas serta Peraturan Bupati Banyumas Nomor Peraturan Bupati Banyumas Nomor 79 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Bupati Banyumas Nomor 58 Tahun 2019 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas.

Dalam penyelenggaraan perparkiran di Kabupaten Banyumas, terdapat 2 (dua) perangkat daerah yang memiliki tugas fungsi dimaksud, yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas yang melaksanakan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan Badan Pendapatan daerah (BAPENDA) Kabupaten Banyumas yang melaksanakan pemungutan pajak parkir. Pada akhir tahun anggaran 2023, realisasi pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum hanya mencapai Rp. 1,35 milyar dari target Rp. 1,5 milyar yang berasal dari 45 zona parkir dengan jumlah titik pemungutan parkir mencapai 700 titik dan juru parkir 1500 orang.

Hasil evaluasi LKPD oleh Pemerintah Kabupaten Banyumas TA 2023 sebagaimana disampaikan oleh Pj Bupati Banyumas Bapak Hanung Cahyo Saputro, S. STP. M.Si., bahwa penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir



ditepi jalan umum di Kabupaten Banyumas khususnya di Jalan Kabupaten dan Jalan Desa pada prinsipnya sudah bagus dan memberikan kontribusi kepada Pendapatan Asli Daerah. Namun pendapatan retribusi sektor parkir ini masih cukup rendah apabila dibandingkan potensi yang ada dikarenakan belum mencapai target atau melebihi target pendapatan tiap tahunnya. Sebetulnya ada potensi besar dilihat dari makin banyaknya jumlah kendaraan parkir di tepi jalan, namun petugas Dinas Perhubungan tidak berani melakukan pemungutan retribusi parkir dikarenakan belum ada landasan hukum pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Hal ini berpotensi sangat besar untuk mendongkarak PAD sektor retribusi parkir. Saat ini, yang menjadi perhatian justru timbulnya kesemerawutan lalu lintas yang diakibatkan kegiatan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi yang ada di wilayah Kabupaten Banyumas. Hal ini disebabkan semakin berkembangnya kegiatan perekonomian disepanjang jalan dengan banyaknya pusat-pusat kegiatan baru yang tidak menyediakan lahan parkir di dalam lokasi kegiatan sehingga pengunjung melakukan parkir di tepi jalan.

Hal senada juga disampaikan oleh Ketua Komisi III DPRD Kabupaten Banyumas Bapak Rachmat Imanda, SE.Ak. yang membidangi pendapatan daerah, untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir perlu ditambah adanya kantong-kantong parkir di ruas jalan yang memungkinkan dan dilengkapi dengan fasilitas parkir seperti rambu dan marka parkir, kemudian juga perlu adanya penertiban maupun penegakan hukum terhadap juru parkir liar yang tidak mengantongi izin pemungutan retribusi parkir. Sebagai representasi wakil

rakyat, DPRD Kabupaten Banyumas sangat mendukung adanya regulasi dari tingkat Undang-undang, Peraturan Pemerintah, maupun Peraturan Daerah yang memberikan *guidance* dan perlindungan hukum bagi para pelaku jasa parkir di Kabupaten Banyumas. Perlu adanya kerjasama lintas OPD dengan Dinas Perhubungan sebagai leading sector serta melibatkan APH dalam proses penertiban dan penegakkan hukum.

Bapak Agus Sriyono, ATD., S.IP., M.M. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas menyatakan sebenarnya potensi pendapatan retribusi parkir bisa mencapai 7 milyar sesuai Kajian potensi parkir wilayah perkotaan Purwokerto saja, belum lagi bila dipetakan seluruh wilayah Kabupaten Banyumas. Potensi parkir pada titik titik parkir yang ada ditepi jalan umum pada ruas-ruas jalan nasional dan jalan provinsi belum ada hasil survey khusus dari lembaga independen. Ada data hasil survey mandiri yang dilaksanakan oleh personil Dinas Perhubungan, atas informasi dari para juru parkir yang dihimpun dari jawaban mereka secara subyektif, yang dilaksanakan pada akhir tahun 2023. Total data potensi retribusi parkir tepi jalan umum pada wilayah pemungutan yang didominasi oleh aktifitas parkir pada titik-titik parkir di sekitar ruas jalan provinsi dan nasional berkisar Rp. 73.410.000 (tujuh puluh tiga juta empat ratus sepuluh ribu rupiah) per bulan, atau Rp. 880.920.000 (delapan ratus delapan puluh juta sembilan ratus dua

puluh ribu rupiah) per tahun. Perkiraan potensi apabila dipungut di keseluruhan jalan nasional dan provinsi bisa mencapai 2-3 milyar/ tahun.<sup>231</sup>

Senada dengan pernyataan Kepala Dinas Perhubungan tersebut, Kepala BAPENDA Kabupaten Banyumas Bapak Ir. Kristanta, M.Si., mengungkapkan pihaknya juga terus menggenjot sektor pendapatan parkir yang baru mencapai 900 juta/tahun. Beliau memandang perlu adanya pengenaan tarif retribusi Parkir berdasarkan Zonasi tingkat keramaian, kemudian perlu adanya perluasan wilayah pemungutan retribusi parkir apabila ada regulasi baru yang mengizinkan parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Apabila pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi bisa dilaksanakan maka setidaknya ada potensi 2-3 milyar pendapatan retribusi yang masuk. Tentu saja kegiatan pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi bisa dilaksanaka apabila sudah ada regulasi yang jelas seperti Undang-undang atau Peraturan Pemerintah dan aturan turuannya sehingga dapat memberikan kontribusi bagi PAD dan mewujudkan pembangunan yang berkeadilan.

Sebagaimana disampaikan oleh Bapak Kresnawan Wahyu Kristoyo, ST., MT. Selaku Kepala DPU Kabupaten Banyumas, bahwa panjang jalan di wilayah Kabupaten Banyumas meliputi

- 1) Jalan Nasional: 133,28 km, berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor :1688/KPTS/M/2022 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional;

---

<sup>231</sup> Hasil Wawancara dengan Agus Sriyono, ATD., S.IP., M.M., Selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, pada tanggal 14 Agustus 2024.

- 2) Jalan Provinsi: 35,94 km, Berdasarkan Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 622/2 Tahun 2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Jawa Tengah;
- 3) Jalan Kabupaten: 1.315 km, erdasarkan Keputusan Bupati Banyumas Nomor 621/421/2023 Tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Kabupaten di Kabupaten Banyumas; dan
- 4) Jalan Desa:  $\pm$  9.335 km (belum ditetapkan dengan Surat Keputusan). Tentu saja ini potensi yang sangat besar sebagai penyumbang PAD dari sektor pendapatan retribusi maupun pajak parkir apabila dikelola dengan baik.<sup>232</sup>

Salah satu wilayah kabupaten tetangga di sekitar Kabupaten Banyumas yang menyelenggarakan kegiatan perparkiran adalah Kabupaten Cilacap. Sebagaimana disampaikan oleh Bapak Sukaryanto, S.S.iT., MM. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, bahwa pendapatan parkir yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap mencapai lebih dari Rp. 4 milyar/tahun meliputi retribusi dan pajak parkir. Pemungutan retribusi dan pajak dimaksud bekerjasama dengan Pihak Ketiga melalui pelelangan umum. Zonasi wilayah pemungutan selain jalan Kabupaten dan Jalan desa juga meliputi ruas jalan lainnya namun tidak disebutkan secara eksplisit di dalam perjanjian dikarenakan menyesuaikan regulasi yang ada. Potensi pendapatan parkir sangat besar dimana Kabupaten Cilacap memiliki jalan nasional lebih dari 100 km dan jalan provinsi diatas 80 km. Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No. 1 Tahun 2024

---

<sup>232</sup> Hasil Wawancara dengan Kresnawan Wahyu K., Selaku Kepala DPU Kabupaten Banyumas, pada tanggal 14 Agustus 2024.

tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, didalamnya hanya menyebutkan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, tanpa menyebut klasifikasi jalan.<sup>233</sup>

Di dalam wilayah Provinsi Jawa Tengah yang memiliki jalan provinsi terpanjang adalah Kabupaten Grobogan dengan panjang diatas 211 km. Disampaikan oleh Bapak Mukandar, S.Sos., MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Grobogan, bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Grobogan melaksanakan penyelenggaraan perparkiran termasuk pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, namun tidak mengatur atau menyebut lokasi jalan provinsi yang dipungut. Peraturan Daerah Kabupaten Grobogan No. 8 Tahun 2023 tentang PDRD, didalamnya hanya menyebutkan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum, tanpa menyebut klasifikasi jalan.<sup>234</sup>

Dimintai pendapat terkait maraknya kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi di seluruh wilayah Indonesia, Staf Utama Menteri Perhubungan RI yang juga Mantan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Bapak Irjen Pol. (Purn). Budi Setiadi, SH., M.Si. menyatakan bahwa maraknya kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi di suatu wilayah kota/kabupaten umumnya disebabkan oleh terjadinya pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut (biasanya terjadi di kawasan pusat kota) sehingga semakin marak terdapat pertokoan, perkantoran, dan pusat

---

<sup>233</sup> Hasil Wawancara dengan Sukaryanto, S.S.iT., MM., selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap., melalui zoom meating, pada tanggal 14 Agustus 2024.

<sup>234</sup> Hasil Wawancara dengan Mukandar, S.Sos., MM selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Grobogan, melalui zoom meating, pada tanggal 14 Agustus 2024.

bangkitan/tarikan perjalanan lainnya sehingga membutuhkan parkir di badan jalan (ruang milik jalan)/*on street parking* di jalan yang berstatus nasional/jalan provinsi. Hal ini bila dibiarkan akan mengganggu fungsi jalan nasional/provinsi tersebut sebagai jalan arteri. Bila terjadi gangguan lalu lintas akibat kegiatan perparkiran di jalan nasional, maka yang diberikan kewenangan untuk menangani adalah Kementerian Perhubungan/Ditjen Perhubungan Darat yang dalam hal ini diwakili oleh Balai Pengelola Transportasi Darat yang berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten dan Kepolisian setempat. Pasal 43 UU LLAJ mengatur di jalan mana saja yang diperbolehkan untuk fasilitas parkir di dalam rumija dengan persyaratan tertentu (persyaratan, perizinan dan tata cara penyelenggaraan parkir diatur lebih lanjut dalam PP 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Untuk beberapa wilayah di luar Jawa dengan kondisi lalu lintas yang belum terlalu padat saat ini belum perlu rekonstruksi hukum karena masih relevan, berbeda dengan wilayah yang sudah semakin krodit lalu lintasnya tentu cukup mendesak dilakukan evaluasi untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pembatasan jalan yang diperbolehkan untuk fasilitas parkir di dalam rumija diperlukan untuk mencegah terjadinya permasalahan lalu lintas akibat lokasi parkir di badan jalan yang tidak terkendali.<sup>235</sup>

---

<sup>235</sup> Hasil Wawancara Irjen Pol. (Purn). Budi Setiadi, SH., M.Si. selaku Mantan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, melalui zoom meeting, pada tanggal 14 Agustus 2024.



Pendapat Staf Utama Menteri Perhubungan diatas juga diamini oleh Bapak Erry Derima Riyanto, S,Si.T., MT., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan sekaligus pernah menjabat Plt. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Beliau berpendapat bahwa a. Ruang Milik Jalan di Jalan Provinsi dilarang dipergunakan untuk parkir tepi jalan (*On Street Parking*), sehingga diarahkan untuk parkir diluar ruang milik jalan (*off street parking*). Seyogyanya apabila ada pusat kegiatan yang menimbulkan tarikan perjalanan dalam Kawasan di jalan provinsi, pemrakarsa idealnya menyediakan ruang parkir off street atau fasilitas parkir untuk umum diluar ruang milik jalan (taman parkir/Gedung parkir dsb) dengan memperhitungkan potensi potensi perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) menuju lokasi tersebut.<sup>236</sup>

Dalam hal pemasangan fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagai persyaratan dalam penetapan lokasi yang boleh dilakukan pemungutan retribusi parkir, dikarenakan keterbatasan anggaran pada APBD sehingga belum semua titik parkir dipasangi fasilitas parkir. Keberadaan Koordinator Parkir dan Juru Parkir di lokasi menjadi cukup bermanfaat membantu mengurangi kemacetan dan menjaga kelancaran lalu lintas. Hal ini diungkapkan oleh Bapak Tofan Singgit Anggoro, salah satu Koordinator Parkir di Kabupaten Banyumas khususnya di zona Kecamatan Ajibarang. Sesuai dengan Perda Kabupaten Banyumas No 4 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perparkiran,

---

<sup>236</sup> Hasil Wawancara dengan Erry Derima Riyanto, S,Si.T., MT., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan sekaligus pernah menjabat Plt. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, melalui zoom metaing, pada taggal 14 Agustus 2024.

Koordinator Parkir menandatangani Kontrak Kerjasama dengan Kepala Dinas Perhubungan Kab. Banyumas. Manfaat adanya parkir di jalan nasional dan jalan provinsi tentu sangat membantu pengaturan parkir dan penyeberangan orang serta meminimalisir kriminalitas terutama pencurian sepeda motor dan membantu kepolisian mencegah curanmor.<sup>237</sup>

Kepolisian Republik Indonesia selaku pihak yang memiliki kewenangan penegakan hukum memiliki pandangan terhadap kegiatan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi ini. Sebagaimana disampaikan oleh AKP. Dwi Nugroho, SH. Selaku Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas POLRESTA Banyumas, bahwa pada saat kegiatan lapangan terjadi pemungutan retribusi parkir di jalan nasional terutama saat di seputaran lokasi jalan tersebut digunakan untuk even atau pertunjukan, sehingga median jalan digunakan untuk sarana parkir. Demikian juga di Jalan provinsi, apabila ada event yg bersebelah dengan jalan provinsi, maka ada penarikan parkir di sepanjang jalan tersebut yang digunakan untuk parkir. Pihaknya mendorong pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi sebaiknya diatur atau dipayungi dengan Undang-undang, sehingga dapat memberikan kontribusi bagi pendapatan daerah.<sup>238</sup>

Salah satu pakar transportasi dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) yang juga akademisi dari UNIKA Soegijapranata Semarang Bapak Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT., memberikan pandangan bahwa jalan dibangun

---

<sup>237</sup> Hasil Wawancara dengan Tofan Singgit Anggoro, salah satu Koordinator Parkir di Kabupaten Banyumas, pada tanggal 14 Agustus 2024.

<sup>238</sup> Hasil Wawancara dengan AKP. Dwi Nugroho, SH. Selaku Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas POLRESTA Banyumas, pada tanggal 14 Agustus 2024.

untuk melancarkan mobilitas penumpang (orang) dan barang, sehingga jika badan jalan yang dibangun cukup mahal sebagian ruas jalan tersebut digunakan untuk aktivitas perparkiran akan mengganggu mobilitas tersebut. Kecuali aktivitas parkir tepi jalan dilakukan bukan di jalan nasional dan provinsi. Jika ada jalan nasional dan jalan provinsi yang berada di wilayah kabupaten yang aktivitas tata guna lahan cukup tinggi di kanan kiri jalan, sebaiknya status jalan nasional dan jalan provinsi dialihkan menjadi jalan kabupaten. Untuk saat ini sebaiknya pemkab melakukan pengaturan dan membangun lahan parkir di luar jalan (*off street parking*) yang bisa menghasilkan PAD dari sektor parkir dalam bentuk pajak parkir.<sup>239</sup>

Dalam ranah penegakkan hukum terhadap adanya kegiatan penyelenggaraan perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi yang terjadi di banyak wilayah di Indonesia, Asisten Intelijen Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah Bapak Dr. Sunarwan, SH., MH., menyampaikan bahwa isi pasal 43 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi payung hukum bagi Pemkab/Pemkot di Indonesia untuk memasang fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sekaligus melakukan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan pada jalan kabupaten, jalan desa atau jalan kota. Terjadinya pelanggaran terhadap pasal 43 UU LLAJ berupa pemungutan retribusi parkir di jalan nasional dan jalan provinsi merupakan pelanggaran hukum, dalam hal ini pemungutan biaya parkir termasuk pungutan liar dikarenakan memungut

---

<sup>239</sup> Hasil Wawancara dengan Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT., selaku akademisi dari UNIKA Soegijapranata Semarang, melalui zoom meating, pada tanggal 15 Agustus 2024.

retribusi diluar kewenangan atau segala sesuatu yang belum diatur oleh peraturan perundang-undangan. Tentu saja jangan terjadi lagi adanya kekosongan hukum dalam penyelenggaraan perparkiran, dikarenakan di Indonesia belum ada aturan yang jelas. Batasan kepemilikan kendaraan bermotor sehingga semakin hari jumlah kendaraan semakin meningkat tidak terkendali.

Potensi pelanggaran hukum dalam pemungutan retribusi parkir sangat tinggi apabila tidak diatur dengan pasti. Harus ada hukum sebafei dasar pemungutan sehingga bisa menjadi sumber pendapatan negara/Pemda. Untuk mengisi kekosongan hukum pemungutan dipandang perlu adanya rekonstruksi Pasal 43 UULAJ ini. Misalnya Pemkab/Pemkot diberikan kewenangan untuk mengelola fasilitas parkir di jalan nasional dan provinsi sebagai dasar pemungutan retribusi parkir kemudian ada aturan turunan mekanisme bagi hasil retribusi atau diserahkan sepenuhnya kepada Pemba/Pemkot untuk sumber penganggaran pengadaan fasilitas parkir/sarana prasarana yang diperlukan. Hal ini penting dilakukan karena pembiaran pemungutan parkir palagi oleh ASN bisa berpotensi menjadi korupsi sesuai ketentuan Pasal 12 huruf e) UU No. 20 Tahun 2021 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi bahwa “Pegawai negeri atau penyelenggara negara yang dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum, atau dengan menyalahgunakan kekuasaannya memaksa seseorang memberikan

sesuatu, membayar atau menerima pembayaran dengan potongan, atau untuk mengerjakan sesuatu bagi dirinya sendiri”<sup>240</sup>

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka Rekonstruksi regulasi penyelenggaraan parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis nilai keadilan adalah sebagai berikut:

Bunyi Pasal Saat Ini	Alasan	Pembaharuan
<p><b>Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ</b>  <i>“Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”.</i></p>	<p>Regulasi yang ada saat ini belum memberikan kepastian hukum dan nilai keadilan terhadap penyelenggaraan fasilitas perparkiran di jalan nasional dan jalan provinsi yang saat ini semakin meningkat dan menimbulkan gangguan terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Tidak ada sanksi yang jelas terhadap terjadinya pemungutan parkir oleh masyarakat/pihak lain yang sangat rawan menimbulkan konflik horisontal.</p>	<p><b>Bunyinya menjadi:</b>  <b>Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah</b>  <i>“Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu <b>pada jalan nasional, jalan provinsi,</b> jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan”.</i></p>

<sup>240</sup> Hasil Wawancara dengan Dr. Sunarwan, S.H., M.H., Selaku Asintel pada Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah, melalui zoom meeting, pada tanggal 15 Agustus 2024.

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. SIMPULAN

1. Penyelenggaraan regulasi fasilitas parkir di jalan nasional dan jalan provinsi belum berbasis nilai keadilan hal ini dapat dilihat belum adanya regulasi tentang pemasangan fasilitas parkir yang menjadi dasar sahnya penyelenggaraan pemungutan retribusi parkir pada Jalan Nasional dan Jalan Provinsi. Selain itu, regulasi yang ada juga tidak mengatur tegas sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi. Realita di lapangan menunjukkan masifnya kegiatan perparkiran di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi dan tentu saja potensi pungutan liar maupun konflik horisontal perebutan wewenang parkir oleh kelompok masyarakat seringkali terjadi. Potensi pendapatan parkir ini sangat besar dan bisa menjadi sumber pendapatan pembangunan daerah yang berkeadilan. Apabila terdapat permasalahan tentang pungutan liar parkir tersebut penyelesaiannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten/ Kota padahal kewenangan ada di Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi.
2. Kelemahan-kelemahan pengelolaan lahan parkir pada Jalan Nasional dan Provinsi Belum Berbasis Nilai Keadilan yaitu pertama, Subtansi hukum: Perundang-Undangan terkait tentang penyelenggaraan parkir, dari hasil penelitian ditemukan ketidaksesuaian dengan peraturan penyelenggaraan parkir dengan praktik penyelenggaraan parkir maupun pemungutan retribusi 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 parkir berdasarkan kesepakatan antara petugas parkir dan Dinas Perhubungan yang mana sebelumnya dilakukan survey potensi parkir terlebih dahulu pada setiap titik pemungutan oleh pihak Dinas sebelum menentukan target pada setiap lokasi parkir. Namun, dikarenakan parkir di jalan nasional dan Jalan Provinsi tidak diperbolehkan maka kontrak perjanjian tidak menyebut secara eksplisit lokasi dimaksud, hanya berupa kawasan/wilayah. 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 penyelenggaraan parkir Jalan Nasional dan Jalan Provinsi yang berbasis nilai keadilan adalah dengan melakukan rekonstruksi pada ketentuan Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ “*Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan*”. Setelah di rekonstruksi Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ berbunyi menjadi “*Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan*

*nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan*”. Hal ini untuk memberikan kepastian hukum dalam penyelenggaraan fasilitas parkir maupun kegiatan pemungutan retribusi parkir sebagai sumber pendapatan pembangunan daerah, namun hal ini Pasal 43 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ belum berkeadilan sehingga berdampak pada ketiadaan pemasangan fasilitas parker di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi, namun pada praktiknya menjadi beban Pemerintah Kabupaten/ Pemerintah Kota untuk menyelesaikan persoalan parker yang muncul.

## **B. SARAN**

1. Rekonstruksi Regulasi mengenai Fasilitas Parkir di Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Berbasis Nilai Keadilan dalam bidang hukum merupakan salah satu pilar utama tuntutan reformasi. Hal ini juga harus didukung adanya petunjuk teknis dan Standar Pelayanan Minimal yang jelas, melibatkan partisipasi publik, penggunaan teknologi informasi yang berbasis transparansi dan akuntabilitas serta adanya penegakkan hukum.
2. Pemanfaatan Ruang Milik Jalan Nasional dan Jalan Provinsi Sebagai Lahan Parkir Yang Berbasis Nilai Keadilan harus terus dilakukan monitoring dan evaluasi seiring dengan perkembangan hukum yang ada agar memberikan manfaat yang optimal dalam pembangunan masyarakat yang berkeadilan.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. AL-QURAN

QS. Al- Dzariat ayat 56.

QS. Al- Baqarah ayat 30.

QS. Hud ayat 61.

### B. BUKU

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

Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo, Jakarta.2006.

Abdul Kadir Muhammad. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung.

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

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.

Arpani, S, 1990, *Rekayasa Lalu Lintas*, Edisi Kedua, Bhatara Karya Aksara, Jakarta.

Asep Warlan Yusuf, *Pranata Pembangunan*, Universitas Parahyangan, Bandung, 1997

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.
- Carl Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum Perspektif Historis, Nuansa dan Nusamedia*, Bandung, 2004.
- 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
- John Rawls, *A Theory of Justice*, London: Oxford University Press, 1973, yang sudah diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia oleh Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, *Teori Keadilan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2006,
- 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

- Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Bandung Nusa Media, 2021.
- 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.
- Majjid Khadduri. 1984. *The Islamic Conception of Justice*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press. hlm. 1, sebagaimana dikutip Mahmutarom. 2009. *Rekonstruksi Konsep Keadilan*. Undip Semarang.
- Mardiamso. Perpajakan edisi Revisi. Yogyakarta : ANDI. 2011 Miftah Thoha, *Birokrasi Politik*, Jakarta : Rajawali Pers, 2011
- Mochtar Koesoemaatmadja, *Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan*, Bandung: Bina Cipta, 1986
- MT. Dyayadi, *Tata Kota Menurut Islam Jakarta*; Pustaka AL-Kautsar Grup, 2008
- 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.
- Mulyana, Deddy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2003.
- Murthadlo Muthahhari, *Manusia dan Alam Semesta*, Terj : Ilyas Hasan, Jakarta:PT Lentera Basritama, 2002.
- Nurcholis Madjid. 1992. *Islam Kemanusiaan dan Kemoderean, Doktrin dan Peradaban, Sebuah Telaah Kritis tentang Masalah Keimanan*. Jakarta: Yayasan Wakaf Paramadina. hlm. 512-513, sebagaimana dikutip Mahmutarom. 2009. *Rekonstruksi Konsep Keadilan*. Undip Semarang.
- Nurhadi, *Rencana Tata Ruang Wilayah Perkotaan*, Tarsito, 2002 Paulus Wahana. Nilai: Etika Aksiologi Max Scheler. Yogyakarta.
- Nurmayani, *Hukum Administrasi Negara (Buku Ajar)*. (Bandar Lampung: Universtas Lampung, 2000).



- Quraish, Shihab, *membumikan Al-Qur'an*, Bandung : Mizan, 1997
- Rustiadi, Ernan. *Perencanaan dan Pembangunan Wilayah*. Jakarta, Crestpent Press dan YOI, 2009
- Saiful Anwar, *Sendi-Sendi Hukum Administrasi Negara*, (Gloria Madani Press, 2004).
- 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
- Santun, R.P. Sitorus, *Penataan Ruang*, Bogor; IPB Press, 2020.
- 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.
- Slamet Muryono, *Manfaat Neraca Penatagunaan Tanah dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah*. Yogyakarta, STPN Press & Amongkarta, 2019.
- Soedharyo Soiman, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta: Sinar Grafika, 1995.
- Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982.
- 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.
- Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum, Paradigma, Metode dan Dinamika Masalahnya*, Elsam Huma, Jakarta, 2002.
- Solihin, *pengaturan hukum rencana tata ruang wilayah dan interior perkotaan*, gramedia 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: Intermasa, 1995.

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

Sujamto. *Otonomi Daerah Yang Nyata dan Bertanggung Jawab*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1990).

Sujanto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986).

Sukanto. 1985. *Nafsiologi*. Integritas Press, Jakarta.

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

Teguh Prasetyo, *Keadilan Bermartabat Perspektif Teori Hukum*, Nusa Media, Bandung, 2017.

Theo Huijbers, 1995, *Filsafat Hukum Dalam Lintasan Sejarah*, Kanisius, Yogyakarta:

Yusuf Al-Qaradhawi, *Islam Agama Ramah Lingkungan*, Terj : Abdullah Hakam Shah, Dkk, Jakarta : Pustaka Al-kauthsar, 2002.

Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Edisi 1 Cetakan 4, Sinar Grafika, Jakarta, 2013.

### C. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

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

Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

### D. JURNAL/ 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 Tunggaladewi, 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.
- Fatkul 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.
- Paulus Hadisuprpto, *Ilmu Hukum dan Pendekatannya*, disajikan dalam Diskusi Panel “Refleksi Pendidikan Tinggi Hukum “, Semarang 17 Januari 2006.
- 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.

#### E. INTERNET.

Arin Nastuti, Kompleksitas Parkir, Jalan Nasional dan Provinsi Masih Dimanfaatkan, <https://bercahayafm.cilacapkab.go.id/kompleksitas-parkir-jalan-nasional-dan-provinsi-masih-dimanfaatkan/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Nas, Ilegal, Jalan Nasional Dipungut Parkir, <https://radarbanyumas.co.id/ilegal-jalan-nasional-dipungut-parkir/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Sudirman Djayaleksana, Pemkot Balikpapan Siapkan Regulasi, Larang Parkir di Jalan Nasional, <https://www.inibalikpapan.com/pemkot-balikpapan-siapkan-regulasi-larang-parkir-di-jalan-nasional/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Daniel Ari Purnomo, Larangan Parkir Di Jalan Provinsi & Jalan Nasional, <https://www.solopos.com/larangan-parkir-di-jalan-provinsi-jalan-nasional-317147>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Darlis Sinatra, Dishub Siak Pungut Biaya Parkir di Jalan Nasional, Pengamat: Itu Pungli, <https://www.riaumandiri.co/read/detail/95977/dishub-siak-pungut-biaya-parkir-di-jalan-nasional-pengamat-itu-pungli>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

Mega, Kutip Parkir di Jalan Nasional Dishub Dituding Langgar Perda, <https://www.jurnalasia.com/medan/kutip-parkir-di-jalan-nasional-dishub-dituding-langgar-perda/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

NN, Langgar Aturan Pemkot Pungut Retribusi Parkir Jalan Nasional, <https://siwalimanews.com/pemkot-pungut-retribusi-parkir-jalan-nasional/>, diakses pada tanggal 17 Juni 2024.

<https://greatdayhr.com/id-id/blog/regulasi-adalah/>, diakses pada Tanggal 20 Juli 2024, pada Pukul 10.00 wib.

<http://aguseka1991.blogspot.co.id/2012/12/Permasalahan-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>.



