

**UPAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DALAM
MELAKUKAN PENERTIBAN PARKIR LIAR BERDASARKAN
PERATURAN DAERAH NO. 10 TAHUN 2004**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

DEDY PRATOMO

NIM.0710110118



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2011

LEMBAR PERSETUJUAN

**UPAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DALAM MELAKUKAN
PENERTIBAN PARKIR LIAR BERDASARKAN PERATURAN DAERAH NO. 10
TAHUN 2004**

Oleh:

DEDY PRATOMO

NIM: 0710110118

Disetujui pada tanggal 8 Juni 2011

Pembimbing Utama

Agus Yulianto, SH, MH

NIP. 19590717 198601 1 001

Pembimbing Pendamping

Lutfi Effendi, SH, MH

NIP. 19600810 198601 1 002

Mengetahui

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara

Agus Yulianto, SH, MH

NIP. 19590717 198601 1 001

LEMBAR PENGESAHAN

UPAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DALAM MELAKUKAN
PENERTIBAN PARKIR LIAR BERDASARKAN PERATURAN DAERAH NO. 10

TAHUN 2004

Oleh:

DEDY PRATOMO

NIM: 0710110118

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal:

Pembimbing Utama,

Agus Yulianto, SH, MH

NIP. 19590717 198601 1 001

Ketua Majelis Penguji,

Agus Yulianto, SH, MH

NIP. 19590717 198601 1 001

Pembimbing Pendamping,

Lutfi Effendi, SH, MH

NIP. 19600810 198601 1 002

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara,

Agus Yulianto, SH, MH

NIP. 19590717 198601 1 001

Mengetahui

Dekan,

Dr. Sihabudin, SH, MH.

NIP. 19591216 198503 1 001

KATA PENGANTAR

Segala puji penulis panjatkan hanya kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat sampai pada tahap ini, khususnya dengan selesainya skripsi ini.

Dengan terselesaikannya skripsi ini penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Bapak DR. Sihabudin, SH.MH selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Bapak Agus Yulianto, SH.MH selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara dan juga selaku Dosen Pembimbing Utama, atas bimbingan dan motivasinya.
3. Bapak Lutfi Effendi, S.H.M.Hum selaku Dosen Pembimbing Pendamping, atas bimbingan dan kesabarannya.
4. Seluruh dosen-dosen dan Staf-staf di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, atas bimbingan dan ilmu yang telah diberikan kepada penulis.
5. Bapak M. Syamsul Arifin dan Bapak Suropto, selaku responden penulis dalam pelaksanaan pengambilan data di Kantor Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang.
6. Keluarga penulis, Papa, mama, kak Sonny dan dik Yogy “dempal” tercinta atas segala dukungan dan doa yang telah diberikan.
7. Dian Mandharani, terima kasih telah memberikan support yang tiada henti dalam menyelesaikan skripsi ini dengan lancar.

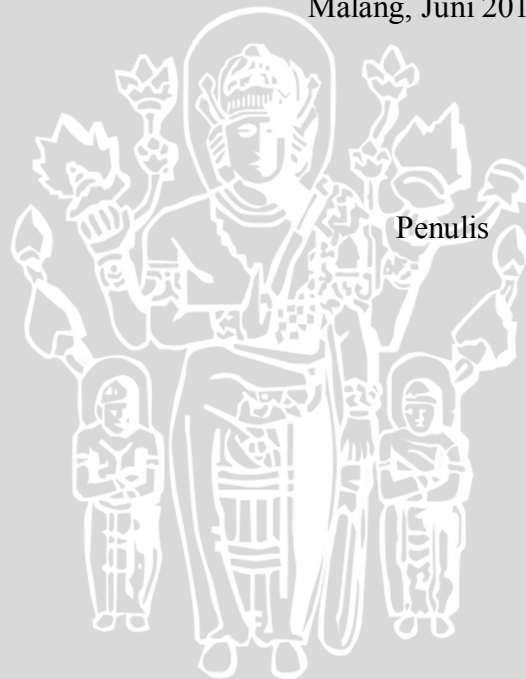
8. Teman-teman D'Hanz 2007 (Putra, Om Morgan, Adit, Anin, Rina, Mahatma, Richi, Viona, Yoga, Ali, Firman, Zaky “drogba”) dan teman-teman di FH 2007 (Tito, Rangga, Yakin, Benny, Krisna, Yushida, Dana, Tunjung, Betha, Rizal, Faikar, Adrenal, Tyo) terima kasih atas dukungan dan support serta kebersamaannya dari awal kita masuk Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
9. Sahabatku Pendik, Uyab, Rendy, Erwin, Bas, Bowo, Keci, Aza, Rizal yang selalu memberikan semangat dan motivasi bagi penulis.
10. Teman-temanku latihan di Inbis (Mas Aris, Mas Nurokhman, Mas Bagus, Mas Dika, Mas Pingek, Mas Bayu, Rizky “mendol”, Mas Erick, Mas Ijong, Cak Supri)
11. Teman-teman KKN (Asa, Adi, Frendy, Wedha, Adi Waruju, Jagad, Firman, Mahendra, Bayu, Damara, Rima, Prisna, Ajeng, Fariza, Hesty, Vivin, Chala)
12. Pihak-pihak lain yang turut serta membantu selesainya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga masukan dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik yang disengaja maupun tidak disengaja.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa mengampuni kesalahan kita dan berkenan menunjukkan jalan yang benar.

Malang, Juni 2011



Penulis



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
ABSTRAKSI.....	xi

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penulisan	7
E. Sitematika Penulisan.....	9

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian tentang Penegakan Hukum.....	12
1. Pengertian Penegakan Hukum	12
2. Penegakan Hukum Objektif.....	15
3. Aparatur Penegakan Hukum	17
4. Sarana Penegakan Hukum	20
5. Determinasi Politik terhadap Penegakan Hukum.....	21
6. Penegakan Hukum dalam masa transisi.....	22
7. Paradigma Penegakan Hukum Progresif.....	25
B. Kajian tentang Parkir.....	27
1. Pengertian Perparkiran.....	27

2. Macam-macam Parkir.....	29
a. Parkir di jalan (on-street parking).....	29
b. Parkir di luar jalan.....	30
3. Survei-survei Perparkiran.....	31
4. Kebijakan tarif parkir.....	32
5. Pengertian Gedung Parkir, Valet Parkir dan Parkir Doppel.....	35
6. Pelanggaran Parkir.....	36
7. Larangan Parkir.....	36
C. Kajian tentang Penertiban.....	37
1. Pengertian Tertib.....	37
2. Jenis-jenis penertiban dalam parkir.....	38
D. Kajian tentang Upaya.....	38
1. Pengertian Upaya.....	38
2. Macam-macam upaya penertiban dalam parkir.....	39

BAB III : METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan.....	40
B. Lokasi Penelitian.....	40
C. Populasi, Sample dan Responden.....	41
D. Jenis dan Sumber Data.....	42
E. Teknik Pengumpulan Data.....	44
F. Teknik Analisa Data.....	45
G. Definisi Operasional.....	46

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	
1. Gambaran Umum Kota Malang.....	48
2. Pembagian Wilayah Administratif.....	49
3. Penduduk dan keadaan sosiologis.....	50
4. Lain-lain.....	51
5. Visi dan Misi Kota Malang.....	54
B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang	
1. Lokasi Dinas Perhubungan.....	57
2. Maksud dan tujuan Dinas Perhubungan.....	58
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan.....	58
4. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang.....	60
C. Upaya Dinas Perhubungan dalam Melakukan Penertiban Parkir Liar di Kota Malang	
1. Pengaturan perparkiran yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang.....	61
2. Perencanaan pelataran parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang.....	72

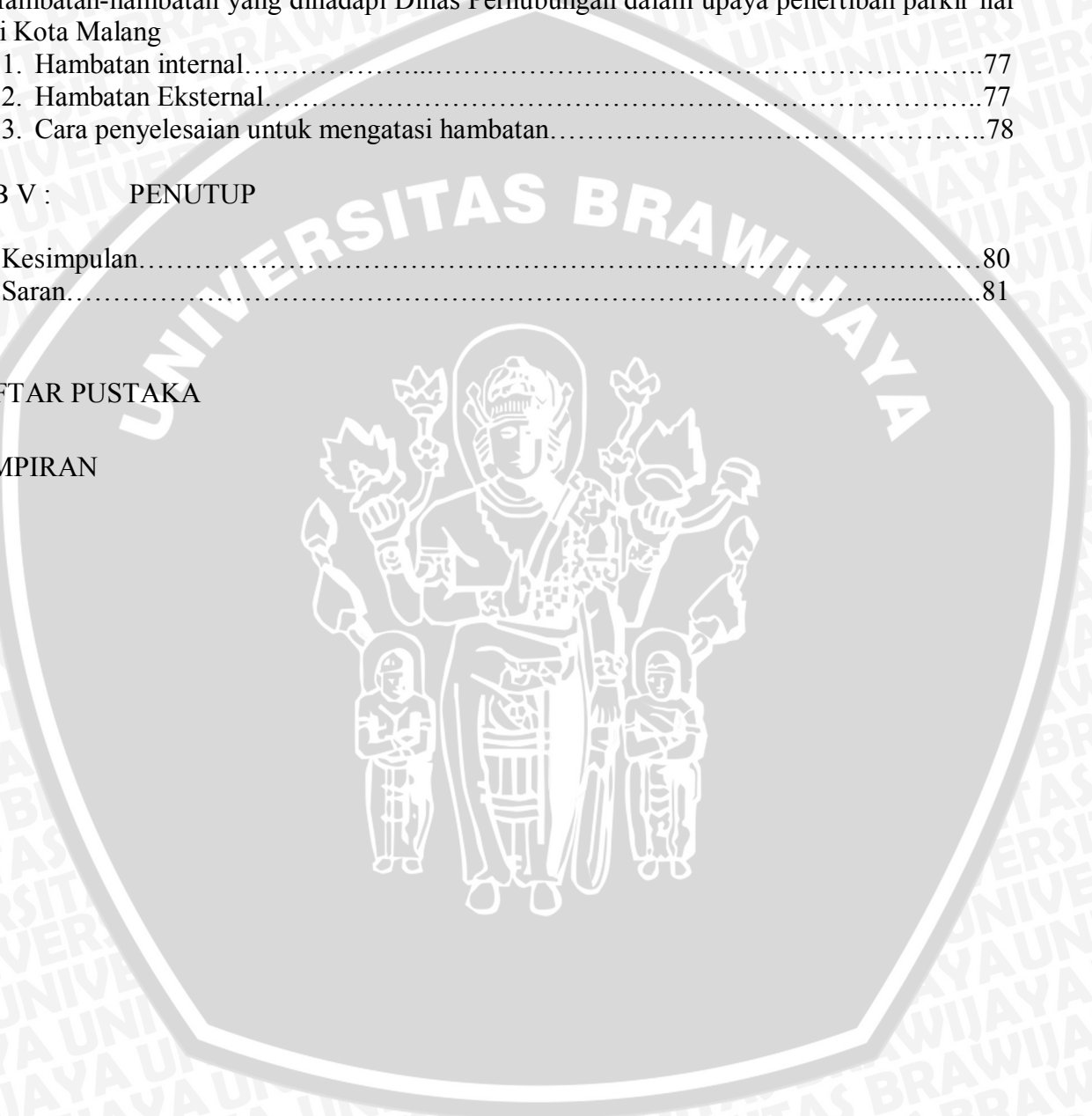
- 3. Kebijakan parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang.....73
- 4. Penetapan tarif parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang.....74
- 5. Sistem pengelolaan parkir ideal untuk Kota Malang menurut Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar.....75
- D. Hambatan-hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang
 - 1. Hambatan internal.....77
 - 2. Hambatan Eksternal.....77
 - 3. Cara penyelesaian untuk mengatasi hambatan.....78

BAB V : PENUTUP

- A. Kesimpulan.....80
- B. Saran.....81

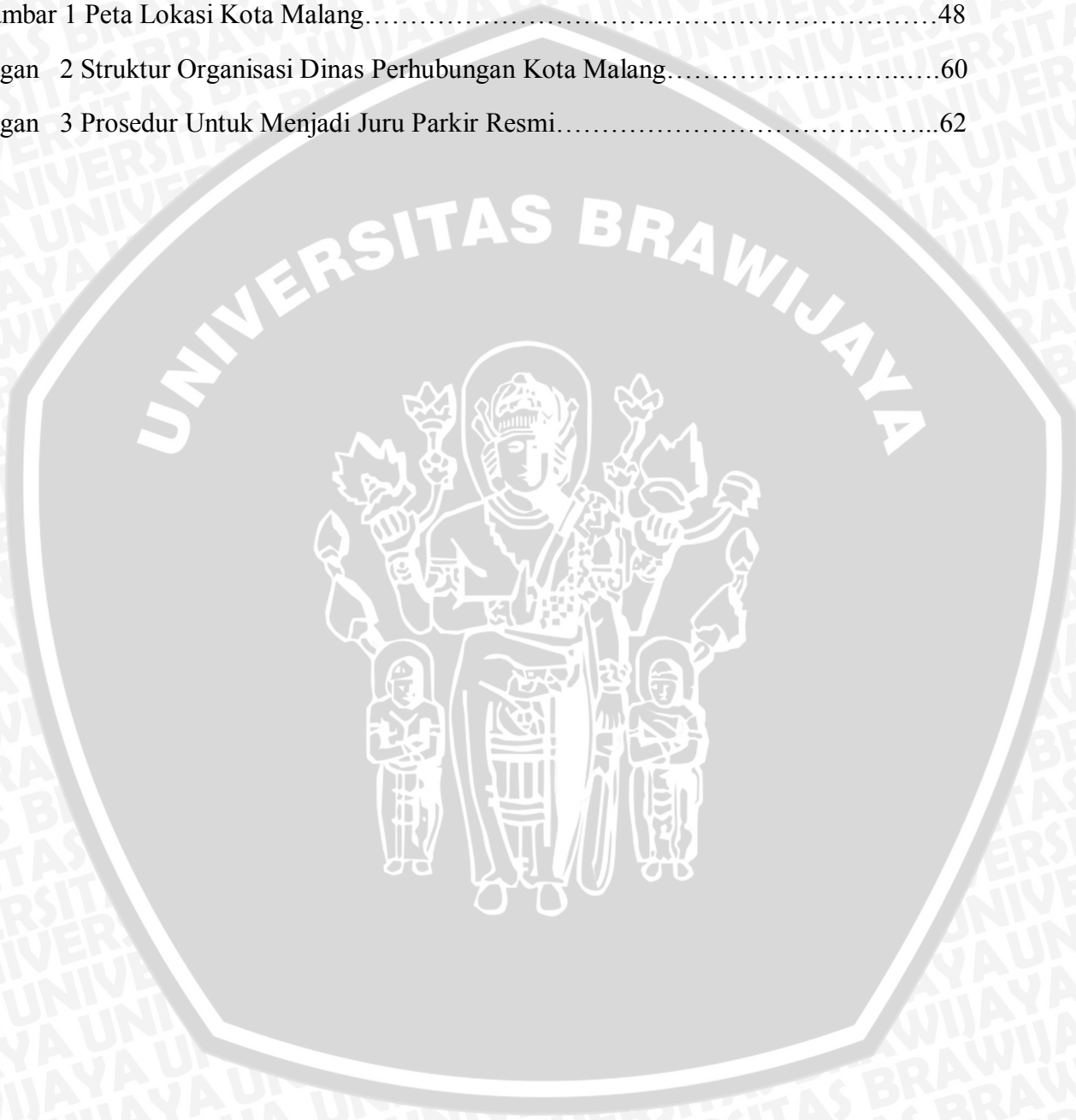
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



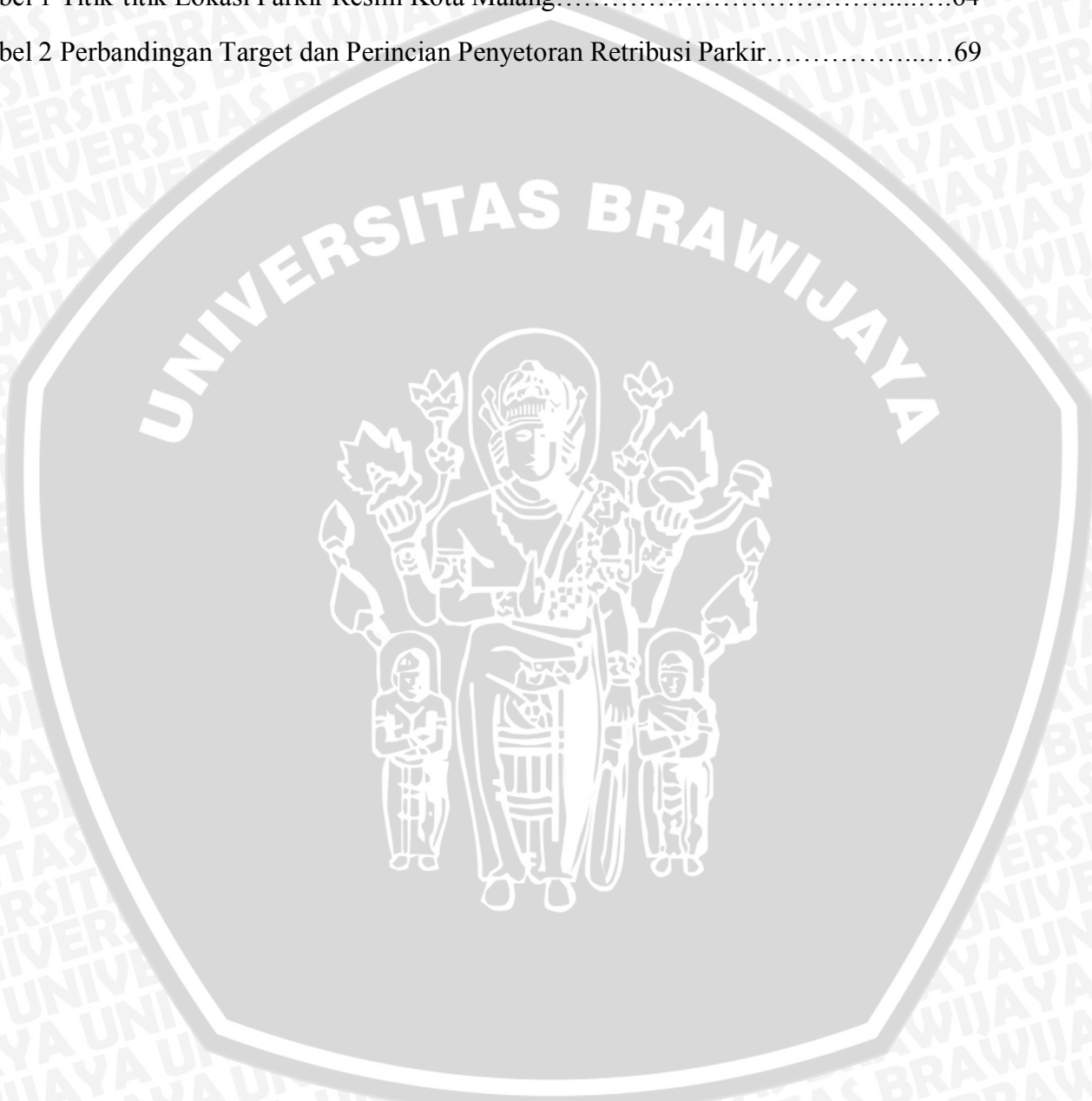
DAFTAR GAMBAR DAN BAGAN

Gambar 1 Peta Lokasi Kota Malang.....48
Bagan 2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang.....60
Bagan 3 Prosedur Untuk Menjadi Juru Parkir Resmi.....62



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Titik-titik Lokasi Parkir Resmi Kota Malang.....64
Tabel 2 Perbandingan Target dan Perincian Penyeteran Retribusi Parkir.....69



ABSTRAKSI

Dedy Pratomo, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juni 2011, *Upaya Dinas Perhubungan Kota Malang dalam Melakukan Penertiban Parkir Liar berdasarkan Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2004*, Agus Yulianto, SH, MH ; Lutfi Effendi, SH.Mhum.

Masih sulitnya pengaturan parkir di kota Malang, menjadi kendala utama penataan kota Malang. Terlebih, dengan tidak adanya aturan mengenai sanksi, bagi pelanggar lahan parkir, terutama di jalan-jalan protokol. Lahan parkir yang semrawut di kota Malang, masih menjadi salah satu kendala utama, bagi penataan tata kota baru. Hal ini dikarenakan, banyak bangunan di jalan protokol tidak memiliki lahan parkir yang memadai. Sehingga, trotoar dan badan jalan digunakan oleh oknum tertentu, sebagai tempat parkir. Padahal, hal tersebut juga menjadi salah satu penyebab kemacetan, selain menampakkan kesemrawutan tata kota.

Hal inilah yang mendorong penulis untuk membahas mengenai Upaya Dinas Perhubungan dalam Melakukan Penertiban Parkir Liar di Kota Malang, serta hambatan-hambatan yang dihadapi dan cara penyelesaiannya.

Metode pendekatan yang digunakan penulis ialah yuridis sosiologis. Pendekatan Yuridis Sosiologis digunakan untuk menganalisa hukum yang bukan hanya sebagai suatu perangkat perundang-undangan yang bersifat normatif, melainkan hukum dilihat sebagai perilaku yang menggejala dan mempola dalam kehidupan masyarakat yang selalu menimbulkan interaksi dalam hubungan dengan aspek sosial, ekonomi, politik dan budaya, dalam hubungan ini karakteristik khusus analisis-analisis didalam sosiologi hukum mencoba untuk menghubungkan hukum dengan perilaku sosial, sebab pada dasarnya hukum tidak hanya dilihat sebagai bagian riil dari sistem sosial yang berkaitan dengan variabel sosial lainnya.

Lokasi penelitian bertempat di Kantor Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang. Jenis dan sumber data terdiri dari data primer, dengan metode wawancara dan data sekunder, dengan melakukan studi pustaka dan dokumentasi. Kemudian, hasil seluruh data dianalisa.

Berdasarkan hasil penelitian penulis memperoleh jawaban, bahwa Upaya Dinas Perhubungan dalam melakukan penertiban parkir liar di Kota Malang sudah sesuai dengan prosedur dan langkah-langkah dalam penertiban parkir liar, namun perlu ditingkatkan lebih maksimal.

Dalam pelaksanaannya ada beberapa hambatan-hambatan yang dihadapi yaitu hambatan internal dan hambatan eksternal. Hambatan internal berkaitan dengan sulitnya memberikan pengarahan pada jukir liar, SDM yang dimiliki pegawai Dishub yang berbeda-beda dalam menyelesaikan penertiban parkir liar, kinerja yang dilakukan Dishub dinilai kurang efektif dan efisien dan kurang transparansi atau terbuka dalam hal tarif parkir. Sedangkan hambatan eksternal berkaitan dengan kurangnya fasilitas yang diberikan Pemkot dalam pembinaan jukir liar, adanya pro kontra antara masyarakat dengan jukir tentang tarif parkir yang ditentukan Dishub, program kerja yang dijalankan oleh Dishub mengalami banyak penundaan karena kurangnya fasilitas yang memadai

Cara penyelesaiannya untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut adalah Pemkot bersama Dishub menerbitkan sertifikat bagi jukir, untuk mendapatkan sertifikat resmi dari Dishub harus memenuhi syarat-syarat yang ditentukan oleh Dishub, Dishub dengan oknum kepolisian bekerjasama dalam memberantas jukir liar, melakukan penertiban secara sidak dan rutin, apabila cara penyelesaian tersebut belum bisa menanggulangi jukir liar maka sepenuhnya diserahkan pada pihak kepolisian untuk ditipiring.



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masih sulitnya pengaturan parkir di kota Malang, menjadi kendala utama penataan kota Malang. Terlebih, dengan tidak adanya aturan mengenai sanksi, bagi pelanggar lahan parkir, terutama di jalan-jalan protokol. Lahan parkir yang semrawut di kota Malang, masih menjadi salah satu kendala utama, bagi penataan tata kota baru. Hal ini dikarenakan, banyak bangunan di jalan protokol tidak memiliki lahan parkir yang memadai. Sehingga, trotoar dan badan jalan digunakan oleh oknum tertentu, sebagai tempat parkir. Padahal, hal tersebut juga menjadi salah satu penyebab kemacetan, selain menampakkan kesemrawutan tata kota.

Kendala pemerintah kota Malang dalam menertibkan lahan parkir saat ini adalah, tidak tersedianya lahan yang mencukupi, dan belum adanya aturan yang memberikan sanksi, bagi pelanggar lahan parkir. Namun, jika memang aturan tersebut sudah dibuat, dalam bentuk perda misalnya, Pemkot akan langsung melakukan tindakan tegas.

Untuk saat ini, Pemkot hanya melakukan peringatan keras kepada pemilik bangunan di jalan protokol, untuk tertib dalam memaksimalkan lahan parkir yang dimiliki. Terutama, diharapkan trotoar yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, tidak digunakan sebagai lahan parkir.

Yayasan Lembaga Konsumen Malang (YLKM) pesimis pelaksanaan parkir berlangganan yang akan dilakukan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang

bakal berhasil. Di beberapa daerah di Jatim sudah pernah melakukannya, tapi hasilnya tidak sesuai dengan yang diharapkan.

Pelaksanaan parkir berlangganan yang akan dilakukan di Kota Malang tidak semudah yang dibayangkan. Banyak hal yang harus dibereskan lebih dulu sebelum melaksanakan parkir berlangganan. Selama ini, konsumen atau masyarakat yang selalu dirugikan dengan biaya retribusi parkir yang tidak sesuai dengan Perda. Dibeberapa daerah sudah melakukan parkir berlangganan tapi tidak sukses. Lebih baik konsepnya dimatangkan kembali. Jangan asal main diterapkan tapi tidak dapat berjalan dengan baik dan sukses. Seperti diketahui, Dinas Perhubungan Kota Malang akan segera melakukan uji coba pelaksanaan parkir berlangganan. Sistem parkir berlangganan yang akan dilakukan tidak menggunakan stiker yang sudah dilakukan di beberapa daerah. Parkir berlangganan yang akan dilakukan dengan menggunakan karcis parkir berlangganan.

Masyarakat bisa membeli karcis berlangganan di Dinas Perhubungan. Setiap kali parkir, karcis retribusi parkir itu diberikan kepada juru parkir sebagai bukti sudah membayar retribusi. Karcis itu yang nantinya akan diklaimkan juru parkir kepada Dinas Perhubungan untuk mendapatkan haknya. Meski menggunakan karcis parkir berlangganan, masih terdapat kelemahan sistem itu. Biasanya, juru parkir yang enggan untuk menerima karcis berlangganan itu karena juru parkir tidak dapat langsung menerima retribusi parkir yang menjadi haknya.

Mereka harus mengklaim ke Dinas Perhubungan terlebih dahulu. Kalau juru parkir menolak karcis berlangganan solusinya tersebut bagaimana. Padahal

masyarakat sudah membeli karcis itu lebih dulu. Bagaimana juga sisi keamanannya serta hak-hak para pengguna jasa parkir.

Sebelum menerapkan parkir berlangganan, Dinas Perhubungan harus melakukan penertiban terlebih dahulu dengan parkir-parkir liar dan parkir-parkir yang menarik retribusi lebih tinggi dari Perda yang telah diatur. Masyarakat banyak yang mengeluhkan dengan kondisi parkir yang banyak tersebar di Kota Malang. Juru parkir hanya memberi karcis dan menarik uang saja, tanpa melakukan kewajibannya memberikan pelayanan kepada konsumennya. Penarikan uang tidak sesuai dengan Perda bahkan ada yang sampai ditarik Rp 2000 untuk sepeda motor. Banyak juga parkir yang tidak menggunakan karcis resmi dari Dinas Perhubungan.¹

Kalau penertiban itu dapat dilakukan tingkat kebocoran retribusi parkir dapat ditekan dan masyarakat juga mendapatkan pelayanan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Pada prinsipnya bagaimana masyarakat tidak dirugikan, juru parkir pun tidak dirugikan dan retribusi juga tidak bocor. Parkir berlangganan yang akan dilakukan sebagai bagian dari penertiban parkir. Masyarakat akan diuntungkan dengan kepastian retribusi yang dibayarkannya sesuai dengan Perda. Juru parkir pun tetap mendapatkan haknya dari retribusi yang dibayarkan masyarakat.

Retribusi pun dapat tetap aman dan minim kebocoran karena pembayaran retribusi sudah dibayar dimuka di Dinas Perhubungan. Para juru parkir pun akan dididik dan akan disertifikasi. Mereka yang sudah mendapatkan sertifikasi sudah

¹ Mardiasmo, *Kebijakan dan Penertiban Parkir*, Jakarta, hlm 68.

mendapatkan pendidikan. Parkir berlangganan pun tidak langsung diterapkan, tapi akan diuji cobakan dulu di beberapa tempat.

Parkir liar yang melanggar kembali menjadi sasaran penertiban tim gabungan yang dikoordinasi Dinas Perhubungan Kota Malang. Beberapa upaya penertiban telah dilakukan, salah satunya adalah penertiban parkir liar dipusatkan di sekitar Pasar Besar Malang (PBM). Operasi parkir liar yang menyertakan enam anggota Samapta Polresta Malang ini dilakukan secara menyeluruh di 12 titik parkir di Pasar Besar. Tidak hanya yang ada di jalan raya sekitar Pasar Besar, namun juga dua titik parkir di dalam Pasar Besar. Dalam penertiban yang dilakukan selama dua jam, dicituk lima orang juru parkir. Lima juru parkir itu awalnya hendak dibawa semua ke Polresta, namun dua ditinggal agar tetap menjaga parkir. Keduanya hanya dimintai KTP. Tiga jukir lainnya dibawa ke Polresta Malang untuk ditipiring (tindak pidana ringan).

Kepala Bidang Perparkiran Dishub mengatakan, pelanggaran yang dilakukan para pelaku beragam. Di antaranya membuat karcis parkir sendiri dengan menerapkan tarif di atas ketentuan, yakni Rp 700 untuk sepeda motor. Semestinya, sesuai aturan perda, cukup Rp 500.²

Pelanggaran lain adalah menstempel tarif parkir pada karcis resmi yang dikeluarkan Pemkot. Tarif yang dipasang pada stempel bervariasi, mulai Rp 1.000 hingga Rp 1.500. Dalam operasi penertiban itu, diketahui parkir sepeda motor yang banyak ditemukan pelanggaran. Penertiban ini sempat menuai protes dari para juru parkir. Mereka berdalih minim keuntungan jika mengenakan tarif

² Perda No.10 tahun 2004, Tarif Parkir.

resmi pemerintah. Apalagi, dalam pelaksanaan di lapangan, rata-rata pengguna jasa parkir tidak keberatan membayar di atas ketentuan perda.

Maraknya parkir liar di kota Malang menyebabkan beberapa instansi terkait berkeinginan untuk melakukan langkah penertiban yang serius. Sejak 15 Pebruari lalu, beberapa instansi seperti Polresta Malang, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang, dan Denpom V/3 Brawijaya membentuk tim gabungan untuk mengatasi parkir liar ini. Tim gabungan yang berjumlah 16 orang ini turun langsung ke lapangan untuk merazia dan menertibkan para juru parkir (jukir) liar di seluruh wilayah kota Malang. Salah satu tempat yang telah dirazia oleh tim gabungan ini adalah parkir luar Malang Town Square (Matos). Lima orang juru parkir nakal yang dianggap sebagai penanggung jawab atas pengelolaan di area parkir yang terbagi menjadi dua bagian seluas total kurang lebih 800 meter persegi itu telah diamankan di Mapolresta Malang. Tingkat kesalahan para jukir tersebut masih tergolong ringan, sehingga tidak dikenakan hukuman pidana bagi mereka.

Kesalahan mereka adalah memakai karcis buatan mereka sendiri untuk operasional parkir mereka sehari-hari dan bukan menggunakan karcis keluaran pemerintah. Setibanya di kantor polisi, mereka diberi pembinaan bahwa dalam mengelola parkir harus mengacu dua peraturan. Yakni, Perda 10/2004 tentang pengelolaan perparkiran dan KUHP Pasal 489 ayat 6 huruf e tentang kegiatan yang dilakukan oleh orang yang mengganggu ketertiban lalu lintas. Kurang lebih satu jam diberi pengarahan, mereka diperbolehkan pulang. Para juru parkir liar ini akan diberi waktu sehari untuk berbenah. Jika sampai hari berikutnya aturan kembali dilanggar, baru mereka akan ditindak dan disidang tipiring.

Razia yang dilakukan tidak hanya menyentuh bagian pelaksana di lapangan, namun juga meninjau status lokasi parkir yang dipergunakan. Jika keberadaan lahan parkir menyalahi peruntukan, maka akan menjadi target penertiban. Selain melihat status lahan parkir, Dinas Perhubungan juga akan meninjau teknis pengelolaannya agar mengacu pada perda parkir, diantaranya harus menggunakan karcis parkir yang dikeluarkan pemerintah.

Dengan menggelar operasi secara rutin setiap hari diharapkan praktik juru parkir liar di Kota Malang benar-benar hilang. Operasi tidak hanya pagi atau siang hari, namun juga malam hari. Sasaran operasi malam hari dilakukan di pinggir jalan yang kanan kirinya ditempati warung makan tenda.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis mengambil judul :

Upaya Dinas Perhubungan Kota Malang Dalam Melakukan Penertiban Parkir Liar Berdasarkan Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2004

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004?
2. Apa sajakah hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004 dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004.
2. Untuk mengetahui, menemukan dan menganalisis hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004 dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang berarti untuk pengetahuan dan pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan khususnya pada ilmu Hukum Administrasi Negara, yakni pengkajian hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar tersebut dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya serta upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004.

a. Manfaat Praktis

1. Bagi Dinas Perhubungan Kota Malang

Diharapkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat memberikan masukan berupa pemikiran pengkajian pengkajian

hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar tersebut dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya serta upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 Tahun 2004.

2. Bagi Juru Parkir

Diharapkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat memberikan manfaat dan menambah kualitas kinerja bagi para juru parker akan kesadaran tentang pentingnya penggunaan karcis, tumbuhnya kesadaran dan kedisiplinan dari juru parkir tentang kebijakan parkir serta mencegah bila juru parkir merasa rumit dengan Perda parkir dan juga merasa rugi karena harus setor ke Dishub 60% dari hasil parkir dan 20% dari pajak parkirnya.

3. Bagi Mahasiswa

Diharapkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat memberikan wacana dan wawasan baru bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, khususnya konsentrasi Hukum Adminisrasi Negara, yang tidak diperoleh pada saat kuliah dan dapat menjadi alternatif bahan kuliah mengenai hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar berdasarkan peraturan daerah no. 10 dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya. Serta upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar .

4. Bagi Masyarakat

Diharapkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dapat dijadikan sebagai sumber informasi atau bahan referensi yang dapat dijadikan dasar dan pertimbangan bagi penelitian berikutnya dengan objek penelitian yang sama.

E. Sistematika Penulisan

Agar penyusunan skripsi ini lebih mudah untuk dipahami maka diperlukan suatu kerangka atau susunan yang sistematis. Maka untuk itu penulis menguraikan secara berurutan dalam bentuk bab demi bab yang terbagi menjadi 5 (lima) bab dan pada masing-masing bab akan diuraikan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini diuraikan secara runtut mengenai :

A. Kajian umum tentang Penegakan Hukum yang terdiri dari :

1. Pengertian Penegakan Hukum
2. Penegakan Hukum Objektif

3. Aparatur Penegakan Hukum
 4. Sarana Penegakan Hukum
 5. Determinasi Politik terhadap Penegakan Hukum
 6. Penegakan Hukum Dalam Masa Transisi
 7. Paradigma Penegakan Hukum Progresif.
- B. Kajian umum tentang Perparkiran, yang terdiri dari :
1. Pengertian Parkir
 2. Macam-macam parkir, terdiri dari: Parkir di jalan (on street), Parkir di luar jalan
 3. Survei-survei parkir
 4. Kebijakan tarif parkir
 5. Pengertian Gedung Parkir
Valet Parkir dan Parkir Dobel
 6. Pelanggaran parkir
 7. Larangan parkir.
- C. Kajian umum Tentang Penertiban, yang terdiri dari:
1. Pengertian Tertib
 2. Jenis-jenis Penertiban dalam parkir
- D. Kajian Umum Tentang Upaya yang terdiri dari :
1. Pengertian Upaya
 2. Macam-macam Upaya dalam penertiban parkir.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan mengenai pendekatan masalah ; waktu dan lokasi penelitian; jenis dan sumber data; teknik pengumpulan data; populasi, sampel dan responden; teknik analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini mengulas mengenai rumusan masalah yang diambil sekaligus merupakan hasil dari analisa penelitian yaitu mengenai apa sajakah hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upaya penertiban parkir liar tersebut dan bagaimana cara untuk menyelesaikannya tersebut serta bagaimana upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini diuraikan mengenai kesimpulan dari penulisan skripsi ini dan saran-saran yang dapat penulis berikan yang kiranya dapat bermanfaat bagi pegawai Dinas Perhubungan Kota Malang perihal Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang. Bab ini merupakan bab penutup dari skripsi ini yang akan dilanjutkan dengan lampiran-lampiran.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Tentang Penegakan Hukum

1. Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.³ Ditinjau dari **sudut subjeknya**, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum oleh subjek dalam arti yang terbatas atau sempit.

Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, dari segi subjeknya itu, penegakan hukum itu hanya diartikan sebagai upaya aparat penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparat penegak hukum itu diperkenankan untuk menggunakan daya paksa. Pengertian penegakan hukum itu dapat pula ditinjau dari **sudut objeknya**, yaitu dari segi hukumnya. Dalam hal ini, pengertiannya juga mencakup makna yang luas dan sempit. Dalam arti luas, penegakan hukum itu mencakup pula nilai-

³ *Pengertian Penegakan Hukum*, www.google.com, diakses pada 8 Januari 2011

nilai keadilan yang terkandung di dalamnya bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat.⁴ Tetapi, dalam arti sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja. Karena itu, penerjemahan perkataan *'law enforcement'* ke dalam bahasa Indonesia dalam menggunakan perkataan *'penegakan hukum'* dalam arti luas dan dapat pula digunakan istilah *'penegakan peraturan'* dalam arti sempit. Perbedaan antara formalitas aturan hukum yang tertulis dengan cakupan nilai keadilan yang dikandungnya ini bahkan juga timbul dalam bahasa Inggris sendiri dengan dikembangkannya istilah *'the rule of law'* versus *'the rule of just law'* atau dalam istilah *'the rule of law and not of man'* versus istilah *'the rule by law'* yang berarti *'the rule of man by law'*. Dalam istilah *'the rule of law'* terkandung makna pemerintahan oleh hukum, tetapi bukan dalam artinya yang formal, melainkan mencakup pula nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalamnya. Karena itu, digunakan istilah *'the rule of just law'*. Dalam istilah *'the rule of law and not of man'* dimaksudkan untuk menegaskan bahwa pada hakikatnya pemerintahan suatu negara hukum modern itu dilakukan oleh hukum, bukan oleh orang. Istilah sebaliknya adalah *'the rule by law'* yang dimaksudkan sebagai pemerintahan oleh orang yang menggunakan hukum sekedar sebagai alat kekuasaan belaka.

Dengan uraian di atas jelaslah kiranya bahwa yang dimaksud dengan penegakan hukum itu kurang lebih merupakan upaya yang dilakukan untuk menjadikan hukum, baik dalam arti formil yang sempit maupun dalam arti materiel yang luas, sebagai pedoman perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik oleh para subjek hukum yang bersangkutan maupun oleh aparat penegakan

⁴ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung 2005, hlm 110.

hukum yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh undang-undang untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dari pengertian yang luas itu, pembahasan kita tentang penegakan hukum dapat kita tentukan sendiri batas-batasnya. Apakah kita akan membahas keseluruhan aspek dan dimensi penegakan hukum itu, baik dari segi subjeknya maupun objeknya atau kita batasi hanya membahas hal-hal tertentu saja, misalnya, hanya menelaah aspek-aspek subjektifnya saja. Makalah ini memang sengaja dibuat untuk memberikan gambaran saja mengenai keseluruhan aspek yang terkait dengan tema penegakan hukum itu.

Penegakan hukum sebagai bagian dari *legal system*, tidak dapat dipisahkan dengan substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*). Hukum sebagai gejala sosio-empiris yang dikaji ke dalam variabel independen memberikan *impact* pada berbagai kehidupan.⁵

Roger Cotterrell dari University of London telah mengkaji terhadap hubungan hukum dalam instrumen perubahan sosial. Hal ini adalah sejalan dengan pendapat William Evan yang telah mengemukakan teorinya tentang struktur hukum dalam hubungan interaksi antara lembaga-lembaga hukum dan lembaga-lembaga nonhukum yang saling mempengaruhi.

Hukum sebagai agen kekuasaan (pihak eksekutif) maka hukum sebagai instrumen negara, hukum dapat dipisahkan dari masyarakatnya. Dengan demikian, hukum sebagai alat mengubah sosial (*law action upon society*) maka hukum berpengaruh terhadap sistem sosial yang independen. Kelemahan dari konsep ini, ukurannya bukan didasarkan pada kesesuaian atas adat istiadat masyarakat namun

⁵ Ibid

lebih dikonsentrasikan pada kekuasaan politik dan sebagai tolok ukurnya ialah efektivitas hukum yang berdasarkan pada hukum yang berkembang di masyarakat. Kondisi ini memunculkan masalah yang tidak pasti bagi anggota legislatif dan masyarakat di mana hukum seolah-olah tercabut dalam akar masalahnya di mana aturan-aturan itu hanya bersifat teknis belaka tanpa dilandasi unsur moralnya (a purely technical regulation) maka terjadilah fenomena hukum sebagai suatu wilayah pengetahuan estoric yang asing dan tertinggal dari praktisi hukum (law becomes an alliance realism of estoric knowledge left only to lawyers).

2. Penegakan Hukum Objektif

Seperti disebut di muka, secara objektif, norma hukum yang hendak ditegakkan mencakup pengertian hukum formal dan hukum materiel. Hukum formal hanya bersangkutan dengan peraturan perundang-undangan yang tertulis, sedangkan hukum materiel mencakup pula pengertian nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat.

Dalam bahasa yang tersendiri, kadang-kadang orang membedakan antara pengertian penegakan hukum dan penegakan keadilan. Penegakan hukum dapat dikaitkan dengan pengertian '*law enforcement*' dalam arti sempit, sedangkan penegakan hukum dalam arti luas, dalam arti hukum materiel, diistilahkan dengan penegakan keadilan. Dalam bahasa Inggris juga terkadang dibedakan antara konsepsi '*court of law*' dalam arti pengadilan hukum dan '*court of justice*' atau

pengadilan keadilan. Bahkan, dengan semangat yang sama pula, Mahkamah Agung di Amerika Serikat disebut dengan istilah ‘*Supreme Court of Justice*’.⁶

Istilah-istilah itu dimaksudkan untuk menegaskan bahwa hukum yang harus ditegakkan itu pada intinya bukanlah norma aturan itu sendiri, melainkan nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalamnya. Memang ada doktrin yang membedakan antara tugas hakim dalam proses pembuktian dalam perkara pidana dan perdata. Dalam perkara perdata dikatakan bahwa hakim cukup menemukan kebenaran formil belaka, sedangkan dalam perkara pidana barulah hakim diwajibkan mencari dan menemukan kebenaran materiel yang menyangkut nilai-nilai keadilan yang harus diwujudkan dalam peradilan pidana. Namun demikian, hakikat tugas hakim itu sendiri memang seharusnya mencari dan menemukan kebenaran materiel untuk mewujudkan keadilan materiel. Kewajiban demikian berlaku, baik dalam bidang pidana maupun di lapangan hukum perdata. Pengertian kita tentang penegakan hukum sudah seharusnya berisi penegakan keadilan itu sendiri, sehingga istilah penegakan hukum dan penegakan keadilan merupakan dua sisi dari mata uang yang sama.

Setiap norma hukum sudah dengan sendirinya mengandung ketentuan tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban para subjek hukum dalam lalu lintas hukum. Norma-norma hukum yang bersifat dasar, tentulah berisi rumusan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang juga dasar dan mendasar. Karena itu, secara akademis, sebenarnya, persoalan hak dan kewajiban asasi manusia memang menyangkut konsepsi yang niscaya ada dalam keseimbangan konsep hukum dan keadilan. Dalam setiap hubungan hukum terkandung di dalamnya dimensi hak dan

⁶ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung 2005, hlm 110.

kewajiban secara paralel dan bersilang. Karena itu, secara akademis, hak asasi manusia mestinya diimbangi dengan kewajiban asasi manusia. Akan tetapi, dalam perkembangan sejarah, issue hak asasi manusia itu sendiri terkait erat dengan persoalan ketidakadilan yang timbul dalam kaitannya dengan persoalan kekuasaan. Dalam sejarah, kekuasaan yang diorganisasikan ke dalam dan melalui organ-organ negara, seringkali terbukti melahirkan penindasan dan ketidakadilan.

Karena itu, sejarah umat manusia mewariskan gagasan perlindungan dan penghormatan terhadap hak-hak asasi manusia. Gagasan perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia ini bahkan diadopsikan ke dalam pemikiran mengenai pembatasan kekuasaan yang kemudian dikenal dengan aliran konstitusionalisme. Aliran konstitusionalisme inilah yang memberi warna modern terhadap ide-ide demokrasi dan nomokrasi (negara hukum) dalam sejarah, sehingga perlindungan konstitusional terhadap hak asasi manusia dianggap sebagai ciri utama yang perlu ada dalam setiap negara hukum yang demokratis (*demokratische rechtsstaat*) ataupun negara demokrasi yang berdasar atas hukum (*constitutional democracy*). Dengan perkataan lain, issue hak asasi manusia itu sebenarnya terkait erat dengan persoalan penegakan hukum dan keadilan itu sendiri. Karena itu, sebenarnya, tidaklah terlalu tepat untuk mengembangkan istilah penegakan hak asasi manusia secara tersendiri.

3. Aparatur Penegak Hukum

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit, aparatur penegak hukum yang terlibat dalam proses tegaknya hukum itu, dimulai dari saksi, polisi, penasehat hukum, jaksa, hakim, dan petugas sipir pemsarakatan.

Setiap aparat dan aparatur terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau perannya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi, serta upaya pemasyarakatan kembali (resosialisasi) terpidana.

Dalam proses bekerjanya aparatur penegak hukum itu, terdapat tiga elemen penting yang mempengaruhi, yaitu :

- a. institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya;
- b. budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya,
- c. perangkat peraturan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materielnya maupun hukum acaranya.

Upaya penegakan hukum secara sistemik haruslah memperhatikan ketiga aspek itu secara simultan, sehingga proses penegakan hukum dan keadilan itu sendiri secara internal dapat diwujudkan secara nyata. Namun, selain ketiga faktor di atas, keluhan berkenaan dengan kinerja penegakan hukum di negara kita selama ini, sebenarnya juga memerlukan analisis yang lebih menyeluruh lagi. Upaya penegakan hukum hanya satu elemen saja dari keseluruhan persoalan kita sebagai Negara Hukum yang mencita-citakan upaya menegakkan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Hukum tidak mungkin akan tegak, jika hukum itu sendiri tidak atau belum mencerminkan perasaan atau nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakatnya. Hukum tidak mungkin menjamin

keadilan jika materinya sebagian besar merupakan warisan masa lalu yang tidak sesuai lagi dengan tuntutan zaman. Artinya, persoalan yang kita hadapi bukan saja berkenaan dengan upaya penegakan hukum tetapi juga pembaruan hukum atau pembuatan hukum baru. Karena itu, ada empat fungsi penting yang memerlukan perhatian yang seksama, yang yaitu⁷ :

- (i) pembuatan hukum (*'the legislation of law'* atau *'law and rule making'*),
- (ii) sosialisasi,penyebarluasan dan bahkan pembudayaan hukum (*socialization and promulgation of law*,
- (iii) penegakan hukum (*the enforcement of law*).

Ketiganya membutuhkan dukungan administrasi hukum (*the administration of law*) yang efektif dan efisien yang dijalankan oleh pemerintahan (eksekutif) yang bertanggungjawab (*accountable*). Karena itu, pengembangan administrasi hukum dan sistem hukum dapat disebut sebagai agenda penting yang keempat sebagai tambahan terhadap ketiga agenda tersebut di atas. Dalam arti luas, *'the administration of law'* itu mencakup pengertian pelaksanaan hukum (*rules executing*) dan tata administrasi hukum itu sendiri dalam pengertian yang sempit. Misalnya dapat dipersoalkan sejauhmana sistem dokumentasi dan publikasi berbagai produk hukum yang ada selama ini telah dikembangkan dalam rangka pendokumentasian peraturan-peraturan (*regels*), keputusankeputusan administrasi negara (*beschikkings*), ataupun penetapan dan putusan (*vonis*) hakim di seluruh jajaran dan lapisan pemerintahan dari pusat sampai ke daerah-daerah. Jika sistem administrasinya tidak jelas, bagaimana mungkin akses masyarakat luas terhadap

⁷ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung 2005, hlm 110.

aneka bentuk produk hukum tersebut dapat terbuka. Jika akses tidak ada, bagaimana mungkin mengharapkan masyarakat dapat taat pada aturan yang tidak diketahuinya. Meskipun ada teori '*fiktie*' yang diakui sebagai doktrin hukum yang bersifat universal, hukum juga perlu difungsikan sebagai sarana pendidikan dan pembaruan masyarakat dan karena itu ketidaktahuan masyarakat akan hukum tidak boleh dibiarkan tanpa usaha sosialisasi dan pembudayaan hukum secara sistematis dan bersengaja.

4. Sarana Penegakan Hukum

Perkembangan hubungan hukum dengan masyarakat dalam aliran positivisme salah satu hasil sumbangannya ialah hukum itu harus dipelajari secara profesional, sebagaimana telah diuraikan di atas. Dalam kaitan dengan pemikiran sosiologi hukum, di mana ada hukum sebagai *variable dependen* maka konsep perilaku sosial masyarakat dianalisis untuk diketahui dampaknya terhadap hukum. Sebaliknya, dalam hubungan hukum dan masyarakat, maka kita mengkaji bagaimana hukum itu dapat mempengaruhi sikap perilaku masyarakat. Di sini ternyata ada keterkaitan atau sifat resiprositas antara hukum dan masyarakat atau sebaliknya. Salah satu hubungan hukum dengan masyarakat ialah sistem penegakan hukum, di mana hukum bekerja sehingga berpengaruh terhadap perilaku sosial masyarakat. Dalam penegakan hukum pidana maka dikenal dengan sistem penegakan hukum atau *criminal law enforcement*. Dalam penanggulangan kejahatan dibutuhkan 2 (dua) sarana, yakni menggunakan *penal* atau penegakan hukum dan menggunakan sarana *nonpenal* yang artinya penegakan hukum tanpa menggunakan penjatuhan sanksi (*penal*).⁸

⁸ Siswanto Sunarso, *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung 2005, hlm 114.

Penegakan hukum dengan sarana *nonpenal* mempunyai sasaran dan tujuan kepentingan internalisasi. Penegakan hukum dengan menggunakan sarana *penal* kelihatan sudah menjadi bagian kehidupan masyarakat, sebagai bentuk reaksi sosial dari reaksi kelompok masyarakat dalam arti sosiologis, sebagai suatu hubungan kejahatan dengan pidana. Suatu kerja sama pemerintah dengan masyarakat dalam rangka menumbuhkan sistem penegakan hukum yang baik, maka menumbuhkan aktivitas masyarakat secara aktif dalam kegiatan pencegahan terhadap tindak pidana.

Hal ini sesuai dengan pandangan **Jeremy Bentham** dalam kajian terhadap hukum dengan masyarakat secara sosiologis dengan mendasarkan pada *Utilitarian theory*, di mana menaruh perhatian tentang hukuman (penal) sebagai alat untuk menjadikan jera dan usaha pencegahan, adapun nestapa tidak harus diterapkan jika tidak diperlukan.⁹

5. Determinasi Politik Terhadap Penegakan Hukum

Sistem penegakan hukum dapat dilihat dari aspek simbolis, instrumental, dan empiris. Penegakan hukum terhadap masalah tindak pidana hanya sebatas cita-cita dan secara instrumental aparat penegak hukum belum sepenuhnya menjembatani harapan rakyat untuk menegakkan keadilan dalam kerangka pemberantasan korupsi, kolusi, dan nepotisme di Indonesia. Perkembangan politik di Indonesia setelah jatuhnya rezim orde baru ditandai dengan bergaungnya isu reformasi di segala bidang, yakni di bidang politik, hukum, dan ekonomi. Suasana distorsi tersebut memang sangat beralasan karena selama pemerintahan rezim orde baru, ketiga bidang tersebut penuh dengan penyimpangan konstitusi dengan

⁹ Jeremy Bentham dalam Kajian terhadap hukum dengan masyarakat, <http://www.google.com>, diakses pada 23 Januari 2011

standar ganda di mana rezim orde baru di sisi lain berobsesi untuk menegakkan konstitusi. Namun dalam kenyataan, bidang ekonomi, politik, dan hukum diramu sedemikian rupa menjadisuatu formulasi kebohongan publik yang menjurus pada upaya untuk melanggengkan kekuasaan dan menyuburkan tindakan kolusi, korupsi, dan nepotisme dan berdampak pada sistem pemerintahan yang tidak bersih.

Hukum sebagai benda mati menurut **Marc Galanter**¹⁰, maka hukum itu harus dihidupkan melalui perantara level tinggi karena hukum pada hakikatnya merupakan upaya menafsirkan. Secara makro dapat dikatakan bahwa refleksi terhadap reformasi belum dapat diwujudkan oleh pejabat maupun kekuatan politik, sehingga dapat membangun sistem penegakkan hukum yang dapat membangun keadilan hukum sebagai salah satu wujud harapan dari keadilan sosial kemasyarakatan.

6. Penegakan Hukum dalam Masa Transisi

Era Kabinet Reformasi Pembangunan yang dibentuk sejak pengangkatan Habibie sebagai Presiden R.I ketiga dalam sejarah perkembangan ketatanegaraan R.I merupakan era transisi, baik dalam bidang politik, hukum, ekonomi dan sosial budaya.¹¹

Sebagaimana halnya dalam masa transisi sering diikuti dengan terjadinya fenomena-fenomena kejutan (*shocking symptoms*) dalam kelima bidang tersebut yang pada gilirannya menimbulkan masalah-masalah unik dan serius yang tidak

¹⁰ Marc Galanter, dalam Determinasi Politik Penegakan Hukum, <http://www.googlw.com>, diakses pada 23 Januari 2011

¹¹ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum*, Bandung, 2001, hlm 54

mudah dengancepat dapat ditangani (*a unique, serious and unsolving problems*) baik oleh pemerintah maupun aparaturn penegak hukum.

Kondisi objektif dalam kelima bidang tersebut diatas yang tengah berkembang dalam era reformasi ini tidak lain merupakan rangkaian sebab akibat yang secara luas dan mendalam serta merata dari praktik-praktik ketatanegaraan yang kurang atau dapat dikatakan tidak demokratis selama pemerintahan orde baru. Secara jujur harus diakui bahwa semua adalah akibat perilaku politik (*political behavior*), dari sebagian mereka yang saat ini berucap dan bersikap pro reformasi.

Hukum dan penegakan hukum dalam era reformasi ini tidak dapat dipisahkan dari perilaku politik elit penguasa. Keterkaitan hukum dan penegak hukm dalam perilaku politik tersebut hanya dapat terjadi dalam suatu negara yang tidak demokratis dimana transparansi, supremasi hukum dan promosi dan perlindungan HAM dikesampingkan.

Penegakan hukum dalam era transisi tidak boleh surut karena dalam dunia akademis, para juris selalu berkata “sekalipun langit akan runtuh hukum tetap harus ditegakkan”. Oleh karena itu masa transisi bukanlah alasan untuk tidak menegakkan secara baik, benar dan bertanggungjawab.

Proses penegakan hukum (*law enforcement process*) dan proses pembentukan hukum nasional (*law making process*) saling berkaitan satu sama lain karena proses penegakan hukum yang baik, benar, dan bertanggungjawab dapat dipengaruhi oleh proses pembentukan hukum yang aspiratif, proaktif dan kredibel pada masanya. Proses pembentukan hukum yang aspiratif, proaktif dan kredibel hanya dapat berlangsung dengan baik jika dilaksanakan dengan

memenuhi 3 (tiga) koridor utama yaitu, koridor akademik (penyusunan naskah akademik), koridor administratif (koordinasi horizontal antar departemen terkait), dan koridor sosial politik (pembahasan oleh pemerintah bersama-sama dengan DPR), sehinggal dalam proses pembentukan hukum perlu dimasukkan dan dipertimbangkan pula kendala-kendala dalam penegakkan hukumnya.

Di dalam proses pembentukan hukum itu pula partisipasi masyarakat luas perlu ditingkatkan sebagai bagian penting dalam upaya sosialisasi hukum secara merata (*law illumination process*). Faktor-faktor yang menghambat efektifitas penegakkan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparaturnya penegak hukum (hakim, jaksa, polisi dan penasehat hukum) akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan.

Ketimpangan-ketimpangan dalam proses penegakkan hukum di Indonesia khususnya, sesungguhnya dapat dikembalikan pada masalah kesenjangan antara proses pembentukan hukum (*law making process/LMP*), proses sosialisasi hukum (*law illumination process/LIP*), dan proses penegakan hukum (*law enforcement process/LEP*).

Output problematika hukum yang sering unik, krusial dan kontroversial dan terjadi di Indonesia sangat boleh jadi disebabkan oleh ketiga proses tersebut (LMP-LIP-LEP) telah mengalami proses disequilibrium yang tidak terpantau secara sistematis, bahkan tidak terkendali secara baik dan bertanggung jawab. Penjarahan, perusakan, pembakaran dan pemerkosaan yang terjadi dalam era transisi, yang telah terjadi saat ini merupakan akibat dari proses “trial and error” yang lazim terjadi pada era transisi baik dalam bidang politik, ekonomi, sosial dan budaya. Kekerasan (*violence*) baik individual (*individual violence*) maupun

kolektif (*mass violence*) ataupun yang dilakukan oleh kelompok elit (*political violence*) memerlukan kendali hukum yang tegas, konsisten, dan berkesinambungan.

Kendala hukum tersebut dapat dijawab dalam 3 (tiga) kebijakan sebagai berikut :

- a) Kebijakan bersifat preventif (*preventive policy*)
- b) Kebijakan represif (*repressive policy*) atau rehabilitatif (*rehabilitative policy*) atau simultan digerakkan bersama-sama.

Namun demikian hukum sebagai rambu pengendali memiliki batas-batas toleransi yang sering tidak berdaya dalam menghadapi situasi seperti kerusuhan massa diikuti dengan perusakan, pembakaran, perampokan, dan pemerkosaan. Batas-batas toleransi hukum yang dilanggar tersebut menimbulkan situasi “chaotik hukum”. Pada titik ini maka status hukum *keadaan biasa* dalam suatu negara atau bagian dari suatu negara, harus sudah diubah menjadi *keadaan bahaya/darurat sipil*; dan harus dapat segera diatasi untuk dicegah untuk tidak sampai pada keadaan darurat militer.

7. Paradigma Penegakan Hukum Progresif

Masalah penegakan hukum progresif merupakan langkah maju bagi proses penegakan hukum di Indonesia. Hakim selama ini hanya sebagai “terompet” undang-undang dan kurang melihat makna yang dikandung sehingga acapkali putusan Hakim itu dinali oleh masyarakat tidak memberikan rasa keadilan dalam mewujudkan cita hukum (*rechtsidee*) yang didalamnya terkandung nilai-nilai tentang hakikat apa yang baik dan apa yang buruk, apa yang seharusnya ada pada

suatu masyarakat, serta bagaimana gambaran ideal tentang perikehidupan masyarakat.¹²

Paradigma ini harus disadari oleh masyarakat bahwa rasa keadilan, kebenaran, serta kejujuran dalam penegakan hukum tidak ditentukan oleh substansi dan prosedur formal belaka, akan tetapi ditentukan oleh hakim yang jujur dan bijaksana. Hukum yang dibuat oleh penguasa tidak selamanya dapat dijadikan sebagai sumber yang dapat memberikan rasa keadilan masyarakat, akan tetapi sangat tergantung dari kemampuan dan keberanian hakim yang jujur dan bijaksana serta bermoral.

Penilaian atau pengujian normatif dalam prosedur proses penegakan hukum melalui lembaga peradilan, sudah tidak memadai dalam memberikan rasa keadilan dan kepastian hukum masyarakat, oleh karena itu para penegak hukum sepatutnya tidak menjadikan penilaian terhadap pasal-pasal dalam undang-undang sebagai formalitas yang harus ditempuh dalam proses penegakan hukum.

Keyakinan dan moral mendorong manusia untuk taat kepada hukum. Tentu, keyakinan dan moral itu adalah iman keagamaan yang sanggup menumbuhkan pembaruan jiwa dalam memandang persoalan-persoalan hidup. Jadi, jika prosedur hukum formal cenderung mengabaikan substansi hukum moral dan keadilannya menjadi penilaian dalam penegakan hukum, maka masyarakat harus bergerak ke arah sebaliknya, yaitu mendorong ketaatan terhadap hukum, tidak hanya dari aspek normatif prosedural akan tetapi juga dari aspek moral dan nilai-nilai yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

¹² Abdul Latief, *Reformasi dan Paradigma Penegakan Hukum Menuju Pemerintahan yang bersih*, UII Press Yogyakarta, hlm 89

Antara keyakinan, moral, hukum dan kedisiplinan terhadap jalinan hubungan yang erat. Keyakinan hakim menumbuhkan keinsafan batin. Moral membuka persepsi terhadap nilai-nilai dasariah tentang apa yang adil dan apa yang buruk. Hukum memperkuat semua itu dengan sanksi dan ancaman agar norma-norma dipatuhi tanpa harus melihat berat ringannya sanksi dan ancaman hukuman yang dijatuhi seorang terdakwa. Jelaslah bahwa keyakinan hakim yang mengadili dan memutus suatu perkara, didasarkan atas integritas moral yang tumbuh berdasarkan pandangan tertentu terhadap hidup yang segalanya bergantung pula pada penegakan hukum. Upaya menerapkan semua ini hanya mungkin berhasil jika kita menjalankan keyakinan, moral dan kepatuhan terhadap hukum harus ditumbuhkan dalam kehidupan masyarakat yang konkret dengan segala dinamikanya tanpa harus terjebak pada penafsiran hukum yang formal belaka. Dengan demikian, penegakan hukum progresif di negara kita dewasa ini sudah sepatutnya menjadi perhatian di kalangan praktisi hukum dalam kerangka menciptakan sistem hukum peradilan yang adil dan bebas terlepas dari pengaruh hukum tertulis yang dinilai sebagai penghambat rasa keadilan masyarakat.

B. Kajian Umum Tentang Parkir

1. Pengertian Perparkiran

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya.¹³ Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan

¹³ Pengertian Parkir, www.google.com, diakses tanggal 23 Desember 2010

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.

Penyelenggaraan fasilitas parkir adalah suatu metode perencanaan dalam menyelenggarakan fasilitas parkir kendaraan, baik di badan jalan maupun di luar badan jalan¹⁴. Fasilitas parkir merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi apapun. Lalu lintas berjalan menuju suatu tempat dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir. Sementara pengendaranya melakukan beberapa urusan. Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi setiap pemilik kendaraan dan mereka menginginkan parkir yang mudah untuk dicapai. Kekurangan dalam hal penyediaan fasilitas parkir yang memadai sesuai dengan permintaan yang diharapkan dan diizinkan dapat menyebabkan kemacetan dan frustrasi. Jika alternatif dan fasilitas parkir tidak disediakan, maka keadaan ini akan menyebabkan penurunan kepentingan dan nilai daerah tersebut yang pada saat itu dianggap paling diinginkan untuk kegiatan bisnis dalam sebuah kota oleh penduduknya. Pada umumnya kenaikan kepemilikan kendaraan akan menimbulkan peningkatan permintaan parkir. Fasilitas parkir dapat dibagi menjadi dua yaitu parkir di badan jalan dan parkir di luar badan jalan.

Parkir mempunyai dampak langsung pada ekonomi, sosial dan lingkungan terutama di perkotaan. Beberapa dampak positif dan negatif atas keberadaan parkir di perkotaan adalah sebagai berikut :

¹⁴ Abdul Latief, *Reformasi dan Paradigma Penegkan Hukum Menuju Pemerintahan yang bersih*, UII Press Yogyakarta, hlm 89

a) Akses kepada aktivitas utama, meliputi :

- 1) Wilayah komersial
- 2) Wilayah perkantoran

b) Penentu penggunaan modal, yaitu :

- 1) Kendaraan pribadi
- 2) Angkutan umum

c) Dampak keuangan, meliputi :

- 1) Penciptaan lapangan kerja
- 2) Pendapatan Asli Daerah (PAD)

d) Dampak lingkungan, yaitu :

- 1) Pengurangan resapan
- 2) Emisi kendaraan
- 3) Pemanasan global

e) Desain perkotaan

2. Macam-macam parkir

a) Parkir di jalan (on-street parking)

Tempat yang paling jelas dan biasanya paling cocok bagi pengemudi untuk memarkir kendaraannya adalah di tepi jalan. Namun parkir jenis ini mempunyai beberapa kerugian, yaitu terhambatnya lalu lintas di sepanjang jalan yang berpotensi menimbulkan kemacetan dan kelambatan pada seluruh kendaraan, serta penurunan kapasitas jalan. Meskipun terdapat kerugian, namun beberapa parkir di tepi jalan masih diperlukan dan bila keadaan jalan memungkinkan.

b) Parkir di luar jalan

Ketika fasilitas parkir di tepi jalan sudah tidak memenuhi permintaan lagi, maka diperlukan fasilitas parkir di luar jalan (off-street parking) untuk menambah kapasitas parkir. Tempat parkir di luar jalan secara umum dapat digolongkan menjadi enam macam, yaitu: (a) pelataran parkir di permukaan tanah, (b) garasi bertingkat, (c) garasi bawah tanah, (d) gabungan, (e) garasi mekanis, dan (f) drive-in. Pedoman perancangan untuk bangunan parkir dan tempat parkir di permukaan tanah didasarkan pada ukuran kendaraan saat ini, sebagaimana diindikasikan bahwa ukuran mobil tidak berubah secara radikal.

Ada tiga jenis utama parkir, yang berdasarkan mengatur posisi kendaraan, yaitu parkir paralel, parkir tegak lurus, dan parkir serong.¹⁵

a) Parkir paralel

Parkir sejajar dimana 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.

¹⁵ Dr.Muhammad Djafar Saidi, S.H.,M.H, *Pembaharuan Kebijakan Parkir*,

GrafindoPersada, Jakarta, hlm 87.

b) Parkir tegak lurus

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

c) Parkir serong

Salah satu cara parkir yang banyak digunakan dipinggir jalan ataupun di pelataran maupun gedung parkir adalah parkir serong yang memudahkan kendaraan masuk ataupun keluar dari ruang parkir. Pada pelataran ataupun gedung parkir yang luas, diperlukan gang yang lebih sempit bila dibandingkan dengan parkir tegak lurus.

3. Survei-survei perparkiran

Survei dilakukan untuk memperoleh data aktual yang terjadi di lapangan. Ofyar Z Tamin¹⁶ dalam Perencanaan dan Pemodelan Transportasi menjelaskan bahwa survei dilakukan untuk inventarisasi dan kebutuhan parkir yang meliputi lokasi, kapasitas tampung parkir, waktu pengendalian, tempat larangan dan

¹⁶ Ofyar Z Tamin dalam Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, www.google.com, diakses pada tanggal 23 Januari 2011

pembatasan parkir, tarif parkir, dimensi celukan, tujuan parkir, durasi parkir, akumulasi parkir, laju pergantian parkir, indeks parkir, dan jarak berjalan kaki.

4. Kebijakan Tarif Parkir

Pengaturan parkir menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2004 dalam pasal 43 adalah sebagai berikut :

- a) Penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan ijin yang diberikan
- b) Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa :
 - 1) Usaha khusus perparkiran
 - 2) Penunjang Usaha pokok
- c) 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.
- d) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jalan fasilitas parkir, perizinan, persyaratan dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan parkir untuk umum diatur dengan peraturan Pemerintah.

Sedangkan pengaturan parkir dalam pasal 44 Undang-undang No. 22 Tahun 2004 berbunyi :

“Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan” :

- a) Rencana umum tata ruang

- b) Analisis dampak lalu lintas
- c) Kemudahan bagi Pengurus Jasa

Pertimbangan yang perlu diambil oleh pemerintah daerah dan retribusi parkir ini adalah bagaimana menetapkan tarif parkir yang paling tepat, tidak terlalu murah ataupun tidak terlalu mahal.¹⁷ Dengan menggunakan pendekatan ekonomi dapat ditetapkan tarif parkir yang paling optimal sehingga retribusi parkir ini dapat digunakan sebagai alat untuk mendapatkan pendapatan asli daerah tetapi juga sebagai alat untuk mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi.¹⁸

Di dalam penjelasan pasal 6 huruf c Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 1997 tentang retribusi dikatakan bahwa tarif retribusi parkir di tepi jalan umum yang rawan kemacetan dapat ditetapkan lebih tinggi daripada di tepi jalan umum yang kurang rawan kemacetan dengan sasaran mengendalikan kelancaran lalu lintas. Selain itu juga dijelaskan bahwa dalam penetapan tarif retribusi jalan umum pada dasarnya disesuaikan dengan peraturan perundangan yang berlaku mengenai jenis-jenis retribusi yang berhubungan dengan kepentingan nasional dan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri dalam Negeri dan atau Menteri Teknis terkait, dalam hal ini Keputusan Menteri Perhubungan No. 66 Tahun 1993 tentang fasilitas parkir untuk umum dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 4 tahun 1994 tentang tata cara parkir kendaraan bermotor di jalan¹⁹. Satuan biaya untuk fasilitas parkir dapat dihitung berdasarkan penggunaan fasilitas parkir per jam, per hari atau perjanjian penggunaan dalam jangka waktu tertentu. Besarnya biaya penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dan

¹⁷ Chidir Ali, *Pelaksanaan Tarif Parkir*, Bandung, hlm 65

¹⁸ Ibid

¹⁹ Keputusan Menteri Perhubungan No. 66 Tahun 1993

pemungutan biaya terhadap penggunaan fasilitas parkir ditetapkan dengan Peraturan daerah yang bersangkutan.

Penetapan tarif parkir diterapkan untuk beberapa tujuan, antara lain untuk memaksimalkan retribusi parkir ataupun untuk mengurangi kegiatan parkir suatu daerah dalam kaitannya dengan pembatasan lalu lintas kendaraan pribadi. Parkir di luar jalan sangat efisien diterapkan di tempat-tempat yang tingkat kesibukannya relatif tinggi. Bagaimanapun lahan parkir di luar jalan mampu menangani permintaan dan harga lahan yang tinggi. Sebagaimana uraian di atas tentu saja menciptakan harga fasilitas parkir yang berbeda antara wilayah satu dengan yang lain. Hal mana disebabkan oleh perbedaan harga lahan yang berbeda pada masing-masing wilayah. Lahan merupakan salah satu komponen untuk menentukan harga fasilitas parkir, tetapi masih banyak komponen lain yang menyebabkan harga fasilitas parkir berbeda pada tiap-tiap wilayah²⁰. Pemerintah sering menentukan suatu kebijaksanaan untuk mengatasi kemacetan dengan harga tarif yang tinggi bagi kendaraan yang akan dan sedang parkir di kawasan yang rawan kemacetan. Mungkin bagi pengguna jasa fasilitas parkir menganggap kebijaksanaan ini tidak wajar akan tetapi kebijaksanaan seperti ini lebih baik apabila kemacetan dibiarkan begitu saja tanpa suatu pemecahan.

Beberapa kebijakan parkir yang diterapkan diberbagai negara antara lain :

- 1) Kebijakan tarip parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan/kota tarip lebih tinggi, demikian juga semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk

²⁰ Ibid

mengendalikan jumlah pemarkir dipusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.

- 2) Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama didaerah pusat kota ataupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui IMB/Ijin Mendirikan Bangunan.
- 3) Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti serta pemarkir di luar tempat yang ditentukan untuk itu. Bentuk penegakan hukum dapat dilakukan melalui penilangan ataupun dengan gembok roda seperti yang dilakukan di Palembang.

5. Pengertian Gedung Parkir, Valet Parkir dan Parkir Dobel

Gedung parkir adalah gedung yang khusus dibangun untuk tempat parkir kendaraan, dengan demikian pemakaian lahan terutama di kawasan pusat kota dapat dilakukan secara efisien. Gedung parkir dapat dikombinasikan dengan pusat kegiatan, dimana lantai basement dan beberapa lantai di atasnya digunakan untuk parkir dan selanjutnya di atasnya ditempatkan bangunan pusat kegiatan seperti pertokoan, perkantoran dan pusat kegiatan lainnya.

Valet parkir adalah kegiatan untuk memarkirkan kendaraan oleh petugas valet, sehingga tidak perlu lagi untuk pemilik kendaraan mencari tempat parkir yang luang tetapi sudah dilakukn oleh petugas valet parkir. Untuk itu pemilik/pengemudi kendaraan turun dari mobil di depan lobi pusat perbelanjaan, hotel, restoran, kantor dan menyerahkan mobil kepada petugas yang kemudian

memarkirkan kendaraan. Pada saat selesai aktivitas di gedung yang bersangkutan pemilik tinggal menyerahkan kupon tanda terima mobil kepada petugas yang kemudian mengambil kendaraannya.

Parkir dobel adalah kegiatan parkir kendaraan baik mobil maupun sepeda motor yang dilakukan dipinggir jalan secara paralel berlapis dua atau bahkan bisa sampai lapis tiga, yang merupakan salah satu bentuk pelanggaran parkir. Pelanggaran parkir seperti ini sering terjadi didaerah perkantoran maupun didepan pusat kegiatan yang ramai dikunjungi seperti di depan sekolah, mall dan pasar.

6. Pelanggaran Parkir

Pelanggaran parkir adalah pelanggaran terhadap rambu lalu lintas yang ditandai dengan rambu larangan parkir, rambu larangan berhenti serta marka larangan parkir di jalan.

Larangan ditetapkan karena alasan kapasitas jalan lebih diutamakan daripada memberikan akses, ataupun karena alasan keselamatan.

7. Larangan Parkir

Berikut ini adalah beberapa larangan untuk tempat dilakukan parkir meliputi :

- a) Sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki/zebra cross atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan
- b) Sepanjang 25 (dua puluh lima) meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 (lima ratus) meter
- c) Sepanjang 50 (lima puluh) meter sebelum dan sesudah jembatan

- d) Sepanjang 100 (seratus) meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang
- e) Sepanjang 25 (dua puluh lima) meter sebelum dan sesudah persimpangan
- f) Sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung
- g) Sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran/hydra atau sumber air sejenis

C. Kajian Umum Tentang Penertiban

1. Pengertian Tertib

Tertib dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah teratur, tidak acak-acakan, rapih. Penertiban adalah merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh pihak berwenang untuk menjadikan sesuatu menjadi teratur.

Penertiban juga dapat diartikan sebagai suatu proses atau cara yang dilakukan dalam menanggulangi suatu hal. Penertiban dapat juga diartikan sebagai suatu tindakan.

Dalam kosakata bahasa Indonesia kata “tata tertib” mempunyai pengertian yang baru, tapi masih ada keterkaitan dengan arti dari kedua kata tersebut, jadi kosakata tata tertib artinya adalah sebuah aturan yang dibuat secara tersusun dan teratur, serta saling berurutan, dengan tujuan semua orang yang melaksanakan peraturan ini melakukannya sesuai dengan urutan-urutan yang telah dibuat.

2. Jenis-jenis penertiban dalam parkir liar

- a. Pemerintah Daerah Kota Malang hendaknya lebih mempertegas sanksi dan juga perlu diadakan penertiban terhadap parkir-parkir illegal
- b. Melakukan penyuluhan secara intensif tentang Perda parkir, perlu adanya penghapusan sistem mandor, sehingga dapat mencegah terjadinya kebocoran dana
- c. Perlu adanya perombakan mekanisme parkir menjadi parkir berlangganan dan menerapkan sitem gaji kepada para jukir untuk mengatasi penyimpangan atau kebocoran dana parkir
- d. Harus ada tanggung jawab bersama antara pihak Dishub, jukir dan pemilik kendaraan apabila terjadi kehilangan
- e. Lebih mengintensifkasikan pengawasan terhadap pelaksanaan pemungutan dan penyetoran retribusi parkir

D. Kajian Umum Tentang Upaya

1. Pengertian Upaya

Menurut Kamus lengkap Bahasa Indonesia, upaya adalah suatu usaha atau kerja keras yang dilakukan seseorang untuk mendapatkan sesuatu yang diinginkan.

Upaya adalah meyakinkan seseorang, kelompok atau massa untuk mengenal, memahami, meyakinkan plate-form dan memotivasi sesuai dengan tujuan dan maksud yang ingin dicapai.²¹

²¹ Definisi Upaya, dikutip dari www.google.com, diakses pada 8 Januari 2011

Upaya adalah usaha atau syarat untuk menyampaikan suatu maksud. Upaya juga diartikan sebagai usaha untuk melakukan suatu hal atau kegiatan yang bertujuan, sedangkan motivasi adalah sesuatu situasi yang berada didalam maupun di luar diri, individu yang mampu mendorong atau merangsang seseorang untuk melakukan sesuatu guna tercapainya tujuan.

2. Macam-macam upaya dalam penertiban parkir

1. Melakukan operasi penertiban pada juru parkir di titik-titik lokasi parkir liar.
2. Menghimbau masyarakat agar menerapkan penggunaan karcis berlangganan.
3. Memberikan pembinaan pada para juru parkir bahwa dalam mengelola parkir harus mengacu dua peraturan, yaitu Perda 10/2004 tentang pengelolaan perparkiran dan KUHP Pasal 489 Uayat 6 huruf e tentang kegiatan yang dilakukan oleh orang yang mengganggu ketertiban lalu lintas.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Berdasarkan masalah yang diajukan yaitu Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang, maka metode pendekatan yang dilakukan dalam penulisan ini adalah pendekatan yang bersifat Yuridis Sosiologis. Pendekatan Yuridis Sosiologis digunakan untuk menganalisa hukum yang bukan hanya sebagai suatu perangkat perundang-undangan yang bersifat normatif, melainkan hukum dilihat sebagai perilaku yang menggejala dan mempola dalam kehidupan masyarakat yang selalu menimbulkan interaksi dalam hubungan dengan aspek sosial, ekonomi, politik dan budaya, dalam hubungan ini karakteristik khusus analisis-analisis didalam sosiologi hukum mencoba untuk menghubungkan hukum dengan perilaku sosial, sebab pada dasarnya hukum tidak hanya dilihat sebagai bagian riil dari sistem sosial yang berkaitan dengan variabel sosial lainnya.

Dalam konteks metode pendekatan yuridis sosiologis menemukan fakta berupa upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam menanggulangi maraknya juru parkir liar di Kota Malang, apakah sudah sesuai dengan Peraturan Daerah No.2 Tahun 2002 Tentang Retribusi Parkir sebagaimana telah diganti dengan Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2004. Adanya hambatan-hambatan yang dialami oleh Dinas Perhubungan dalam penanggulangan parkir liar tersebut serta cara penyelesaiannya.

B. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis memilih lokasi di Dinas Perhubungan Kota Malang. Pemilihan lokasi ini didasarkan atas pertimbangan bahwa :

1. Kota Malang

Penulis memilih lokasi penelitian yakni Kota Malang karena Perda baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Malang tentang Retribusi Parkir berhubungan dengan dua Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) di Kota Malang yaitu Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Kota Malang.

2. Dinas Perhubungan Kota Malang

Peran Dinas Perhubungan Kota Malang adalah sebagai pengendali atas upaya penertiban parkir liar. Selain itu Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan badan/lembaga yang ditunjuk oleh Pemerintah Kota sebagai yang berwenang dalam melakukan pengendalian parkir liar.

C. Populasi, Sample dan Responden

1. Populasi adalah seluruh obyek atau seluruh individu atau seluruh gejala atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang akan diteliti dan mempunyai ciri-ciri atau karakteristik yang sama.²² Populasi dalam skripsi ini adalah Dinas Perhubungan Kota Malang.

2. Sample adalah himpunan bagian atau sebagian dari populasi.²³

Dalam skripsi ini sample penelitian adalah tempat-tempat parkir ilegal/parkir liar.

²² Roni Hanitojo, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, 1988, Jakarta, hlm 44

²³ Ibid

3. Responden penelitian atau tokoh yang diwawancarai terkait dengan Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang, yang meliputi :

- a. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang Bidang Perpakiran
- b. Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan
- c. Salah satu Juru Parkir di Rumah Makan Sate Haji Paino Bunul
- d. Salah satu pengunjung Rumah Makan Sate Haji Paino Bunul

D. Jenis dan Sumber Data.

1. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer adalah data dan informasi yang diperoleh atau diterima dari hasil penelitian dan atau narasumbernya dengan melakukan studi lapangan terkait dengan Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang serta hambatan-hambatan dalam upaya penertiban parkir liart tersebut. Adapun data primer ini diperoleh dengan melakukan penelitian di Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang.

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data tambahan untuk melengkapi data pokok yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan meliputi :

literatur/buku-buku yang terkait dengan penelitian, penelusuran internet, dan studi dokumentasi berkas-berkas penting dari instansi yang diteliti serta penelusuran Peraturan Perundang-undangan dari berbagai sumber yang berkaitan Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang.

2. Sumber Data

a. Data Primer

Sumber data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil wawancara baik terstruktur ataupun tidak terstruktur dengan responden penelitian. Responden penelitian adalah sejumlah pejabat yang berwenang memberikan informasi serta data yang terkait dengan permasalahan penulis, yaitu :

- 1) Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang Bidang Perpakiran
- 2) Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan
- 3) Salah satu Juru Parkir di Rumah Makan Sate Haji Paino Bunul
- 4) Salah satu pengunjung Rumah Makan Sate Haji Paino Bunul

b. Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dengan menggunakan serta menganalisa buku-buku ilmiah

(literatur) dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan. .
Sumber data sekunder pada penelitian ini diperoleh dari Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya Malang, Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, dan situs-situs internet.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Untuk memperoleh data primer yang diperlukan dalam penelitian ini dilakukan dengan :

Interview (wawancara)

Suatu metode pengumpulan data dengan cara mengadakan wawancara atau dialog secara langsung, serta meminta data-data tertulis kepada pihak pemberi data.²⁴ Teknik wawancara dengan menggunakan pedoman pertanyaan yang sudah dipersiapkan sebelumnya dan dimungkinkan wawancara dapat dikembangkan lepas dari pedoman pertanyaan asalkan masih ada hubungan erat dengan permasalahan yang hendak dianalisis atau untuk memperjelas jawaban dari responden.

2. Data Sekunder

Data Sekunder dalam penelitian ini dilakukan dengan sebagai berikut :

a. Dokumentasi.

²⁴ Marzuki, *Metodologi Riset*, 1982, Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi, UII, Yogyakarta, hlm 63.

Dalam mengumpulkan data-data, peneliti melakukan dengan cara memeriksa, melihat, mengumpulkan dan menganalisa dokumen dari lembaga-lembaga resmi Negara, buku/literatur yang berhubungan dengan tujuan penelitian yang tidak lepas dari peraturan perundang-undangan yang terkait.

b. **Kepustakaan.**

Dalam mengumpulkan data-data, Peneliti mempelajari buku-buku literatur dan peraturan perundang-undangan, serta arsip-arsip yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Daerah Kota Malang, yang berkaitan dengan Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang, dengan cara menyalin atau mengcopy dokumen dan catatan yang terkait dengan masalah yang diteliti.

F. Teknik Analisa Data

Data Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif yaitu prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara memaparkan data yang diperoleh dari pengamatan kepustakaan dengan memberikan kesimpulan. Analisa deskriptif kualitatif ini memusatkan diri pada masalah-masalah yang ada di masa sekarang yang bersifat aktual, kemudian data yang dikumpulkan disusun, dijelaskan, dan dianalisa.²⁵

Analisa data merupakan tahap yang paling menentukan dalam proses penelitian karena menyangkut kuatnya analisa yang kemudian akan dijadikan

²⁵ Winarno Surachmad, *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar Metode Teknik*, 1980, Tarsito Bandung, hlm 140.

dasar dalam mendeskripsikan peristiwa, situasi/konsepsi sebagai suatu data pada objek yang diteliti.

Data Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif yaitu prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan cara memaparkan data yang diperoleh dari pengamatan kepustakaan dengan memberikan kesimpulan. Analisa deskriptif ini memusatkan diri pada masalah-masalah yang ada di masa sekarang yang bersifat aktual, kemudian data yang dikumpulkan disusun, dijelaskan, dan dianalisa. Selain itu, penelitian yang bersifat deskriptif dapat memberi gambaran yang secermat mungkin mengenai suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu pada masa sekarang. Penelitian ini bertolak dari hipotesa tertentu dan bertujuan untuk mempertegas hipotesa dan memecahkan masalah secara sistematis dan faktual mengenai fakta-fakta.²⁶

Dalam analisa data, kata-kata dibangun dari hasil wawancara atau pengamatan terhadap data yang dibutuhkan untuk kemudian dideskripsikan dan dirangkum.²⁷ Proses analisa data dilakukan dengan cara mengumpulkan data atau fakta yang kemudian dikaji dan dianalisis untuk mencari pemecahan masalah yang ada.

Data yang terkumpul atau yang telah diperoleh oleh penulis disusun atau ditata secara sistematis sesuai dengan teori-teori yang telah ada, kemudian disimpulkan atau dianalisis dengan metode “Deskriptif Analisa”, yaitu penulis hendak meneliti Upaya Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang dengan memaparkan yang terjadi pada kenyataannya di lapangan, serta hambatan-hambatan yang dihadapi, kemudian dianalisis secara mendalam sesuai

²⁶ Koentjaraningrat, *op cit*, hlm 30

²⁷ Hamid Pattilima, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, 2005, hlm 88

dengan Peraturan Daerah No.10 Tahun 2004 dan pada akhirnya diperoleh kesimpulan akhir.

G. Definisi Operasional

1. **Penegakan hukum** adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Ditinjau dari **sudut subjeknya**, penegakan hukum itu dapat dilakukan oleh subjek yang luas dan dapat pula diartikan sebagai upaya penegakan hukum oleh subjek dalam arti yang terbatas atau sempit.
2. **Parkir** adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya.
3. **Tertib** dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah teratur, tidak acak-acakan, rapih.
4. **Penertiban** adalah merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh pihak berwenang untuk menjadikan sesuatu menjadi teratur.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian²⁸

1. Gambaran Umum Kota Malang

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



Gambar 1 Peta Lokasi Kota Malang

²⁸ Wilayah Kota Malang, dikutip dari <http://wikipedia//www.google.com>, diakses tanggal 11 Maret 2011

Dengan batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang
- b. Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- c. Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
- d. Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang

Serta dikelilingi gunung-gunung :

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

2. Pembagian Wilayah Administrasi

Kota Malang terdiri atas 5 kecamatan, yaitu:

- a. Kedungkandang
- b. Sukun
- c. Klojen
- d. Blimbing
- e. Lowokwaru

3. Penduduk dan Keadaan Sosiologis

a. Jumlah

Jumlah penduduk Kota Malang 768.000 (pada tahun 2003), dengan tingkat pertumbuhan 3,9% per tahun.

b. Suku dan Bahasa Daerah

Sebagian besar adalah suku Jawa, serta sejumlah suku-suku minoritas seperti Madura, Arab, dan Tionghoa. Bahasa Jawa dengan dialek Jawa Timuran adalah bahasa sehari-hari masyarakat Malang. Kalangan minoritas Suku Madura menuturkan Bahasa Madura. Malang dikenal memiliki dialek khas yang disebut **Boso Walikan**, yaitu cara pengucapan kata secara terbalik, misalnya *Malang* menjadi *Ngalam*, *bakso* menjadi *oskab*, dan contoh lain seperti saya bangga arema menang-**ayas bangga arema nganem**. Gaya bahasa masyarakat Malang terkenal egaliter dan blak-blakan, yang menunjukkan sikap masyarakatnya yang tegas, lugas dan tidak mengenal basa-basi.

c. Agama

Agama mayoritas adalah Islam, diikuti dengan Protestan, Katolik, Hindu, Buddha, dan Kong Hu Chu. Bangunan tempat ibadah banyak yang telah berdiri semenjak zaman kolonial antara lain Masjid Jami (Masjid Agung), Gereja Hati Kudus Yesus, Gereja Cathedral Ijen (Santa Maria Bunda Karmel), Klenteng di Kota Lama serta Candi Badut di Kecamatan Sukun dan Pura di puncak Buring. Malang juga menjadi pusat pendidikan keagamaan dengan banyaknya Pesantren, yang terkenal ialah Ponpes Al Hikam pimpinan KH. Hasyim Muhsyadi, dan juga adanya pusat pendidikan Kristen berupa Seminari Alkitab yang sudah terkenal di seluruh Nusantara, salah satunya adalah Seminari Alkitab Asia Tenggara.

4. Lain-lain

Malang juga dikenal sebagai **Kota Pendidikan**, karena memiliki sejumlah perguruan tinggi ternama. Perguruan tinggi negeri termasuk Universitas Brawijaya (UB), Universitas Negeri Malang (UM), Universitas Islam Negeri Malang (UIN MALANG), Akademi Penyuluh Pertanian (APP), Politeknik Negeri Malang (POLINEMA), Politeknik Kesehatan Malang (POLTEKES), serta terdapat cabang Sekolah Tinggi Akuntansi Negara (STAN), Politeknik Kota Malang (POLTEKOM).

Beberapa perguruan tinggi swasta terkemuka diantaranya: Universitas Muhammadiyah Malang (UNMUH), Universitas Merdeka (UNMER), Universitas Gajayana (UNIGA), Universitas Islam Malang, Sekolah Tinggi Informatika & Komputer Indonesia, Universitas Kanjuruhan, Universitas Wisnu Wardhana, STIE Malangucecwara, Perguruan Tinggi ASIA, Universitas Widyagama, Universitas Wisnuwardhana, Institut Teknologi Nasional, STIBA Malang, Universitas Ma Chung, Sekolah Tinggi Teologi Satyabhakti, dan lain sebagainya. Sebagai kota pendidikan, banyak mahasiswa berasal dari luar Malang yang kemudian menetap di Malang, terutama dari wilayah Indonesia Timur seperti Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi, Kalimantan, Maluku, dan Papua.

Kekayaan etnis dan budaya yang dimiliki Kota Malang berpengaruh terhadap kesenian tradisional yang ada. Salah satunya yang terkenal adalah Wayang Topeng Malangan (Topeng Malang), namun kini semakin terkikis oleh kesenian modern. Gaya kesenian ini adalah wujud pertemuan tiga budaya (Jawa Tengahan, Madura, dan Tengger). Hal tersebut terjadi karena Malang memiliki tiga sub-kultur, yaitu sub-kultur budaya Jawa Tengahan yang hidup di lereng

gunung Kawi, sub-kultur Madura di lereng gunung Arjuna, dan sub-kultur Tengger sisa budaya Majapahit di lereng gunung Bromo-Semeru. Etnik masyarakat Malang terkenal religius, dinamis, suka bekerja keras, lugas dan bangga dengan identitasnya sebagai Arek Malang (AREMA) serta menjunjung tinggi kebersamaan dan setia kepada Malang.

Di kota Malang juga terdapat *tempat yang merupakan sarana apresiasi* budaya Jawa Timur yaitu Taman Krida Budaya Jawa Timur, di tempat ini sering ditampilkan aneka budaya khas Jawa Timur seperti Ludruk, Ketoprak, Wayang Orang, Wayang Kulit, Reog, Kuda Lumping, Sendra tari, saat ini bertambah kesenian baru yang kian berkembang pesat di kota Malang yaitu kesenian "BANTENGAN" kesenian ini merupakan hasil dari kreatifitas masyarakat asli malang, sejak dahulu sebenarnya kesenian ini sudah dikenal oleh masyarakat Malang namun baru sekaranglah "BANTENGAN" lebih dikenal oleh masyarakat tidak hanya masyarakat lokal namun juga luar daerah bahkan mancanegara. Khusus di Malang sering diadakan pertunjukan bantengan hampir setiap perayaan hari besar baik keagamaan maupun peringatan hari kemerdekaan.

Festival tahunan yang menjadi event ikon kota juga sering diadakan setiap tahunnya. Beberapa festival kota tahunan diantaranya adalah :

a. Festival Malang Kembali

Diadakan untuk memperingati HUT Kota Malang, biasa digelar pada tanggal 21 Mei. Festival ini mengusung situasi kota pada masa lalu, mengubah jalan-jalan protokol kota menjadi museum hidup selama kurang lebih 1 minggu festival ini diadakan.

b. Karnaval Bunga

- c. Karnaval Lampion: Biasa diadakan untuk merayakan hari raya imlek.

Taman Kota, Taman Rekreasi dan Pasar Wisata di Kota Malang adalah sebagai berikut :

Taman Kota di Malang yaitu :

- a. Tarekot (Taman Rekreasi Kota), terletak di belakang kantor Walikota/ Balai kota
- b. Alun-Alun Kota (depan Masjid Jami' Kota Malang & Gedung Pemkab Malang)
- c. Alun-Alun Tugu (depan Balai Kota Malang)
- d. Hutan Kota Malabar

Taman Rekreasi dan Pasar Wisata di Kota Malang yaitu :

- a. Taman Rekreasi Senaputra
- b. Taman Wisata Tlogomas
- c. Pasar Minggu Semeru (Jalan Semeru)
- d. Pasar Minggu Vellodrome (lingkar luar arena Velodrome Sawojajar)
- e. Wisata Kuliner Pulosari
- f. Taman Kridha Budaya Jawa Timur
- g. Taman Rekreasi Lembah Dieng
- h. Playground

5. Visi dan Misi Kota Malang

a. Visi Kota Malang yaitu :

“TERWUJUDNYA KOTA MALANG SEBAGAI KOTA PENDIDIKAN YANG BERKUALITAS, KOTA SEHAT DAN RAMAH LINGKUNGAN, KOTA PARIWISATA YANG BERBUDAYA, MENUJU MASYARAKAT YANG MAJU DAN MANDIRI ”

Kota Pendidikan yang Berkualitas, mengandung makna bahwa pembangunan Kota Malang diarahkan untuk meningkatkan kualitas pendidikan dalam arti yang luas yaitu : Penyelenggaraan pendidikan pada semua jenjang di Kota Malang harus memiliki kualitas tinggi; Penyelenggaraan pendidikan diarahkan untuk menghasilkan SDM yang memiliki keunggulan kompetitif dalam hal penguasaan, pemanfaatan dan pengembangan IPTEK, serta memiliki wawasan global dengan kearifan lokal (berbudi pekerti luhur); kebijakan pemerintah kota diarahkan pada kebijakan-kebijakan yang berpihak kepada kepentingan pendidikan dalam arti luas, yang meliputi :

- 1) Peningkatan kapasitas SDM pemerintah kota sebagai penguatan fungsi pelayanan publik
- 2) Peningkatan kualitas penyelenggaraan pendidikan di semua level melalui pengembangan SDM dan kelembagaan
- 3) Membuka akses seluas-luasnya kepada seluruh lapisan masyarakat, khususnya kepada masyarakat yang kurang/tidak mampu secara ekonomi, untuk dapat menuntut ilmu melalui jalur formal (sekolah).

Kota Sehat dan Ramah Lingkungan, mengandung makna bahwa pembangunan di Kota Malang diarahkan untuk mewujudkan Kota yang sehat dan

berwawasan lingkungan. Pengertian kota sehat dan ramah lingkungan adalah sebagai berikut : Kota sehat adalah kota yang memiliki kualitas lingkungan fisik dan sosial kemasyarakatan yang baik sehingga menjadi kota yang memberikan rasa aman, nyaman dan sehat bagi warga kotanya (City fit to live in); Kota yang ramah lingkungan adalah kota yang dalam melaksanakan pembangunan selalu memperhatikan kelestarian daya dukung lingkungan.

Kota Pariwisata yang Berbudaya, mengandung makna bahwa pembangunan di Kota Malang diarahkan untuk mewujudkan Kota Malang sebagai kota tujuan wisata dengan tetap melestarikan budaya khas malangan. Pengertian Kota Pariwisata yang berbudaya adalah sebagai berikut : Kota pariwisata adalah kota yang menjadi tujuan wisatawan baik wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik. Obyek wisata yang akan dikembangkan adalah obyek wisata pendidikan, wisata sejarah, wisata belanja maupun wisata lainnya; Kota pariwisata yang berbudaya adalah kota pariwisata yang tetap melestarikan budaya khasnya beserta nilai-nilai yang dikandungnya.

Menuju Masyarakat yang Maju dan Mandiri, mengandung makna bahwa tujuan pembangunan yang akan dilakukan adalah untuk mewujudkan masyarakat Kota Malang yang maju dan mandiri. Pengertian masyarakat yang maju dan mandiri adalah sebagai berikut : Masyarakat yang maju adalah masyarakat yang maju dalam penguasaan ilmu dan teknologi, maju dalam derajat kesehatannya dan maju dalam mengembangkan budaya dan pariwisatanya; Masyarakat yang mandiri adalah masyarakat yang mampu membiayai sendiri semua kebutuhan dan aktifitas yang dilakukannya.

- b. Dalam rangka mewujudkan VISI Kota Malang, maka dirumuskan upaya-upaya yang akan dilaksanakan ke dalam MISI Kota Malang Tahun 2009-2013, sebagai berikut :

1. Mewujudkan dan Mengembangkan Pendidikan yang Berkualitas
2. Mewujudkan Peningkatan Kesehatan Masyarakat
3. Mewujudkan Penyelenggaraan Pembangunan yang Ramah Lingkungan
4. Mewujudkan Pemerataan Perekonomian dan Pusat Pertumbuhan Wilayah Sekitarnya
5. Mewujudkan dan Mengembangkan Pariwisata yang Berbudaya
6. Mewujudkan Pelayanan Publik yang Prima.

B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Malang²⁹

1. Lokasi

Pada awalnya Dinas Perhubungan (DISHUB) kota Malang bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat Propinsi. Namun seiring dengan adanya Otonomi Daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Saat ini, Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di Jl. Raden Intan No. 1 Malang, dimana keberadaannya tidak berada jauh dari lokasi Terminal Arjosari, sehingga dapat dikatakan letak Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang sangat strategis karena sekaligus dapat melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan langsung terhadap operasional transportasi/perhubungan darat yang terpusat di Terminal tersebut, mengingat Terminal Arjosari sebagai Terminal penumpang Type A yang berfungsi sebagai titik sentral pergantian roda penumpang dari luar kota ke dalam kota Malang. Disamping itu Terminal Arjosari berperan sebagai pintu gerbang dan cermin wajah Kota Malang, karena bagaimanapun juga masyarakat yang masuk Kota Malang yang menggunakan transportasi darat pasti awalnya akan melihat terlebih dahulu lingkungan Terminal Arjosari tersebut sebelum melihat keseluruhan wilayah Kota Malang lainnya.

Sesuai ketentuan Keputusan Walikota Malang Nomor 343 Tahun 2004, Dinas Perhubungan Kota Malang dipimpin oleh Kepala Dinas dengan dibantu bagian Tata Usaha, bidang Lalu Lintas, bidang Angkutan, bidang Keamanan Ketertiban dan parkir, bidang Pos dan Telekomunikasi serta Unit Pelaksana

²⁹ *Dinas Perhubungan Kota Malang*, dikutip dari <http://wikipedia//www.google.com>, diakses tanggal 11 Maret 2011

Teknis Dinas (UPTD) Terminal dan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor

2. Maksud dan Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang

Maksud dan tujuan Dinas Perhubungan dimaksudkan untuk pedoman dalam melaksanakan program / kegiatan selama 1 (satu) tahun dan sebagai penjabaran dari Renstra Dinas Perhubungan yaitu :

- a) Meningkatkan pelaksanaan fungsi perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan, penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum, pemberian perijinan, sosialisasi / penyuluhan dan penyampaian informasi, pengawasan pengendalian serta evaluasi pelaporan dibidang perhubungan.
- b) Mengarahkan program dan kegiatan Dinas Perhubungan selama 1 (satu) tahun dengan mengacu pada renstra sehingga dapat mencapai sasaran dan target program dan kegiatan yang telah direncanakan.

3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Visi Dinas Perhubungan adalah :

“Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal, Lancar, Aman dan Terjangkau Guna Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat “.

Dalam visi yang harus diemban Dinas Perhubungan, teruraikan dalam misi dan telah ditentukan 6 (enam) misi yang terkait :

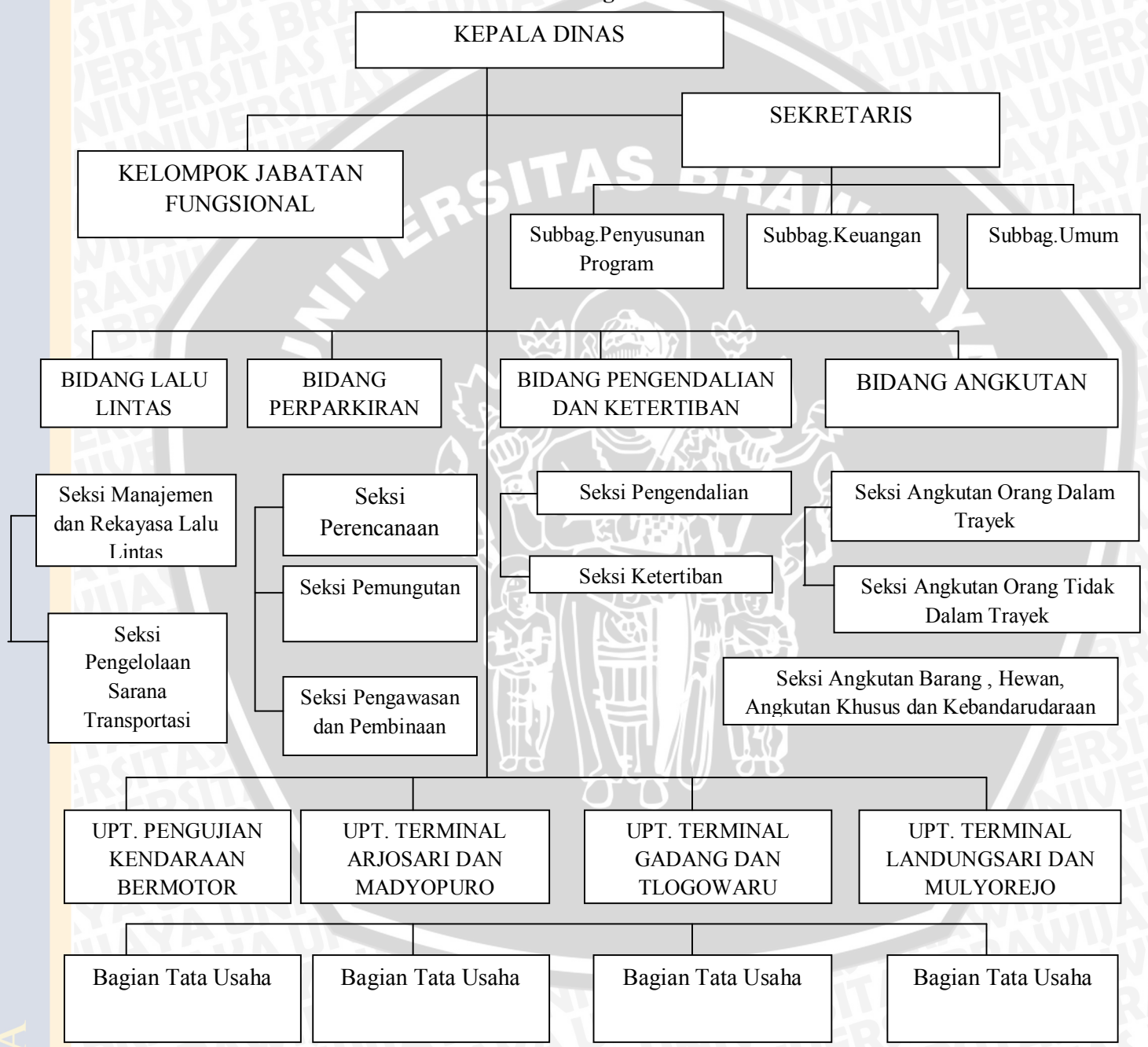
- a) Menjalankan administrasi perkantoran secara professional
- b) Meningkatkan pembinaan, pengawasan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan

- c) Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi
- d) Memperluas jaringan pelayanan transportasi
- e) Meningkatkan kapabilitas dan kualitas Sumber Daya Manusia Perhubungan



4. Struktur Organisasi

Bagan 2
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan
Kota Malang



Sumber: Data sekunder, 2011, tidak diolah

C. Upaya Dinas Perhubungan dalam Melakukan Penertiban Parkir Liar di Kota Malang

1. Pengaturan perparkiran yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang

Dalam kinerja yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang berkaitan dengan upaya penertiban parkir liar merupakan sebuah usaha menciptakan penertiban jukir liar, tarif parkir serta kesejahteraan masyarakat. Pengaturan perparkiran yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang sesuai dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2009, yaitu menurut pasal 44 yang berbunyi : Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan³⁰ :

- a) Rencana umum tata ruang
- b) Analisis dampak lalu lintas
- c) Kemudahan bagi Pengurus Jasa

Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembanunan 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. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang digunakan. Keberadaan parkir liar tampaknya semakin liar saja dan sulit dibrantas. Buktinya,

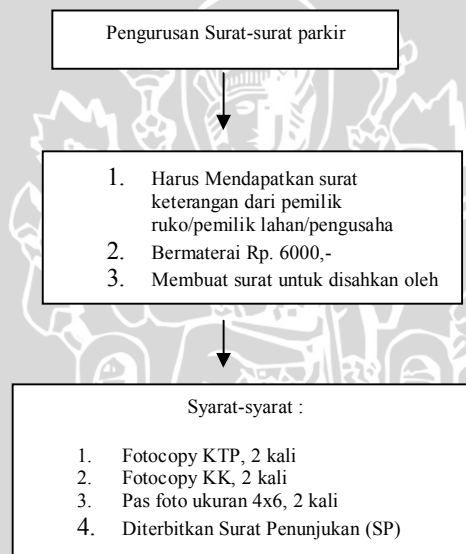
³⁰ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, Bpk. M. Samsul Arifin, tanggal 13 April 2011.

dari sekitar 500 titik parkir yang resmi, jumlah titik parkir liar di Kota Malang ternyata melebihi dari jumlah yang resmi dan terdata oleh Dishub Kota Malang. Padahal pendapatan daerah terbesar berasal dari retribusi parkir. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang mengatakan, pihaknya mengalami kesulitan dalam memberantas titik parkir ilegal di Malang. Dishub sering mengalami kesulitan karena terbatasnya tenaga mereka di lapangan untuk menghalau parkir ilegal.³¹

Berikut ini adalah tabel prosedur tata cara bagi juru parkir resmi

Bagan 3

Prosedur Untuk Menjadi Juru Parkir Resmi



Sumber: Data sekunder, 2011, tidak diolah

Dari tabel diatas dapat dijelaskan bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang memberikan syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk menjadi juru parkir resmi yang ditunjuk dengan cara memenuhi syarat-syarat tersebut. Dinas Perhubungan Kota Malang hanya mengakui juru parkir yang telah mengajukan persyaratan diatas dikatakan sebagai juru parkir resmi.

³¹ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No. 1 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Malang, maka guna meningkatkan jasa pelayanan parkir kepada masyarakat serta terwujudnya kondisi yang aman, tertib dan sesuai peraturan yang berlaku, beberapa syarat yang harus dilaksanakan oleh jukir resmi adalah sebagai berikut³² :

- a) Memakai seragam (rompi) beserta atributnya yang sudah diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang
- b) Menata kendaraan bermotor yang diparkir dengan tertib, rapi dan aman
- c) Memberikan karcis parkir resmi dan memungut sesuai dengan yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Malang
- d) Dilarang menempatkan kendaraan bermotor yang diparkir ditempat terlarang (trotoar) atau rambu-rambu yang dilarang
- e) Diminta untuk bersikap sopan, ramah terhadap pengguna jasa parkir
- f) Bertanggungjawab penuh terhadap kendaraan bermotor yang diparkir

Upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah dengan mengadakan koordinasi atau kerja sama antara Dinas Perhubungan dengan Polresta Malang untuk mengadakan operasi bersama di wilayah Kota Malang pada titik-titik parkir yang dianggap mencurigakan atau yang dianggap melakukan parkir liar tersebut. Pada dasarnya titik-titik parkir di Kota Malang sudah dapat dikatakan resmi, dengan catatan jukir tersebut sudah memiliki surat penunjukan dan kartu identitas yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, termasuk seragam yang digunakannya.

³² Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

Penyebab semakin banyaknya parkir liar di Kota Malang adalah karena parkir dianggap pekerjaan yang sangat mudah dan tidak memerlukan pendidikan yang sangat khusus. Keberadaan parkir liar semakin liar dan sulit diberantas. Dari sekitar 500 titik parkir yang resmi, jumlah titik parkir liar di Kota Malang ternyata melebihi dari jumlah yang resmi dan terdata oleh Dinas Perhubungan Kota Malang. Padahal pendapatan daerah terbesar berasal dari retribusi parkir. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang mengatakan, pihaknya mengalami kesulitan dalam memberantas titik parkir ilegal di Malang. Dinas Perhubungan sering mengalami kesulitan karena terbatasnya tenaga mereka di lapangan untuk menghalau parkir ilegal.³³

Berikut ini adalah beberapa titik-titik lokasi resmi parkir yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang :

Tabel 1
Titik-titik Lokasi Parkir Resmi
Kota Malang

NO	NAMA TEMPAT/JALAN
1.	JL. Pasar Besar
2.	JL. Kyai Tamin
3.	JL. Prof. Mohammad Yamin
4.	JL. Gatot Subroto
5.	JL. Trunojoyo
6.	JL. Basuki Rahmat

³³ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

7.	JL. Ahmad Yani
8.	JL. Mayjend Panjaitan
9.	JL. Borobudur
10.	JL. Soekarno-Hatta
11.	JL. S.Supriadi
12.	JL. Kol. Sugiono
13.	JL. Raya Dieng
14.	JL. Irian Jaya
15.	JL. Semeru
16.	JL. Kawi atas
17.	JL. Raya Langsep
18.	JL. Mergan
19.	JL. Yulius Usman
20.	JL. Merdeka

Sumber: Data sekunder, 2011, tidak diolah

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kota Malang telah menetapkan sebagian titik lokasi parkir resmi di Kota Malang. Menurut Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, titik lokasi parkir yang dianggap resmi adalah sebagian wilayah yang digunakan sebagai tempat parkir selama tidak mengganggu jalannya lalu lintas dan pemakai jalan tersebut.

Sejumlah wilayah yang sering menjadi tempat berpraktiknya parkir liar di yaitu ada di sekitar Mall di Malang. Jumlah titik parkir ilegal pun dikatakan melebihi jumlah titik yang legal dengan juru parkir sebanyak 1500 jukir terdaftar di Malang.

Berdasarkan Perda No 2 tahun 2002 tentang retribusi parkir, tingkah jukir ilegal yang tidak membawa kartu identitas dan menerapkan tarif tidak sesuai dengan retribusi parkir akan dikenakan sanksi. Dalam Undang-Undang tersebut telah dijelaskan bahwa tarif untuk roda dua sebesar Rp 500 dan untuk roda empat Rp 1000.

Upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan tersebut dapat mengurangi pelanggaran-pelanggaran oleh jukir liar, disamping perlu adanya kerjasama antara aparat hukum untuk memberikan informasi yang benar dan akurat serta dapat dipertanggung jawabkan pada titik-titik parkir yang dianggap tidak resmi. Upaya Dinas Perhubungan yang lain adalah dengan menerapkan tarif retribusi parkir sesuai dengan Perda No.10 Tahun 2004.³⁴

Salah satu contoh parkir liar adalah di area parkir di depan pasar Bunul kecamatan Belimbing Kota Malang. Hal itu terbukti setelah Proteksi parkir berkali-kali namun tidak diberi karcis tepatnya di depan warung sate milik Bapak Paino. Disanalah banyak pejabat teras Pemkot Malang mengadakan jamuan pada tamu-tamunya. Sejak berdirinya warung milik Bapak Paino semakin ramai terutama dari luar kota.

Menurut salah satu pengunjung rumah makan sate milik Bapak Paino, yaitu Bapak Suharto merasa dirugikan dengan adanya jukir liar tersebut. Disamping lokasi parkir tersebut belum diresmikan oleh Dinas Perhubungan, parkir tersebut tidak memiliki karcis resmi dari Dinas Perhubungan dan tarif

³⁴ Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

parkir tersebut tidak semestinya yang termuat dalam perda no 10 tahun 2004 yakni Rp 500,00 untuk sepeda motor dan Rp 1.000,00 untuk mobil.³⁵

Sedangkan menurut jukir liar itu sendiri yaitu yang bernama Udin, dirinya merasa tidak merugikan masyarakat karena pekerjaannya tersebut memiliki resiko yang sangat tinggi yaitu menjaga keamanan kendaraan bermotor milik pengunjung ditengah maraknya curanmor. Pekerjaan menjadi juru parkir sangatlah besar tanggung jawabnya. Disamping itu Udin juga tidak memiliki pekerjaan lain karena dia hanya lulusan SMP, sedangkan pada jaman sekarang sangat sulit mencari lapangan pekerjaan dengan pendidikan yang minim.³⁶

Menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, terkait siapa yang bertanggung jawab atas lahan parkir mengatakan tidak tahu menahu tentang parkir bahkan Proteksi disuruh datang langsung ke pasar. Uji petik potensi pendapatan parkir yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang di 50 titik parkir di Kota Malang menunjukkan adanya kebocoran pendapatan antara 15 persen sampai 20 persen.³⁷

Dari data Dinas Perhubungan, total titik parkir yang terdata di Dinas Perhubungan kurang lebih 500 titik, dan uji potensi pendapatan parkir di seluruh titik parkir ditargetkan tuntas pada akhir tahun ini, sehingga proyeksi potensi parkir 2011 akan diketahui secara jelas. Kebocoran pendapatan parkir itu terjadi di tingkat juru parkir dan koordinator. Ketimpangan itu diketahui karena target yang ditentukan bagi jukir lebih rendah dibanding dengan kenyataan potensi

³⁵ Hasil wawancara dengan salah satu pengunjung rumah makan sate Haji Paino yang dirugikan dengan adanya parkir liar, pada tanggal 26 April 2011.

³⁶ Hasil wawancara dengan salah satu juru parkir liar di rumah makan sate Haji Paino, pada tanggal 26 April 2011.

³⁷ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

pendapatan di lapangan. Guna menekan ketimpangan ini, Dinas Perhubungan berencana kembali menerapkan sharing pendapatan parkir antara pemkot dan jukir.

Setelah ditemukan kebocoran, dengan diplomatis mengatakan, pihaknya siap mempresentasikan pendapatan parkir di hadapan DPRD sesuai hasil uji potensi. Selama ini, Dishub menggunakan sistem untuk jukir dengan sistem target dengan karcis. Artinya, jukir wajib memberi karcis kepada setiap pengguna jasa parkir. Apabila, jukir tak memberi karcis, masyarakat dapat mengadu ke Dinas Perhubungan.

Upaya-upaya tersebut tidak merugikan bagi jukir dan masyarakat karena proses penetapan dilakukan melalui proses yang panjang yaitu melalui persetujuan Dewan, Yayasan Lembaga Konsumen Malang (YLKM) maupun praktisi-praktisi lainnya. Peran Pemerintah kota sangat berperan dalam upaya Dinas Perhubungan dalam menanggulangi parkir liar, karna sudah merupakan tugas pokok dan fungsinya dalam Perda No. 2 Tahun 2002 dan No. 3 Tahun 2002 yang telah diganti dengan Perda No. 10 Tahun 2004.

Pada saat ini di kota Malang belum diterapkan karcis berlangganan karena menurut Kepala bidang Perparkiran Dinas Perhubungan, dimungkinkan apabila diterapkannya karcis berlangganan tersebut banyak merugikan masyarakat jika penindakan pengawasannya lemah.³⁸

Dinas Perhubungan siap mengambil alih parkir tak resmi di sejumlah Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD). Diantaranya parkir di halaman Puskesmas, serta Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil di Kabupaten Malang.

³⁸ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

Selama ini, pendapatan tempat parkir tersebut tidak masuk dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang mengatakan sudah pantas jika lahan parkir itu dikelola oleh Dinas Perhubungan sendiri. Lantaran sesuai dengan tupoksi maka pengelolaan lahan parkir berada dibawah kendali Dinas Perhubungan. Pihaknya ingin mengoptimalkan lahan itu untuk tambahan pendapatan parkir.³⁹

Mengenai berapa potensi parkir dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) itu, belum diketahui. Sebab selama ini Dishub tidak pernah bersinggungan dan menanyai penghasilan parkir perhari. Langkah paling cepat, pihaknya akan berkirim surat kepada Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) terkait.

Sementara itu, Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang pendapatan dari sektor parkir tahun 2011 ini dipatok mencapai Rp2.500.000.000 rupiah. Tahun lalu Dinas Perhubungan menargetkan setoran Rp 2.338.175 juta ternyata yang pemasukan mencapai Rp2.340.274.000 juta.

Berikut ini adalah perbandingan target dan penerimaan retribusi parkir yaitu⁴⁰ :

Tabel 2

Perbandingan Target dan Perincian Penyetoran Retribusi Parkir

NO	TAHUN	TARGET	SETOR	PROSENTASE
1	2003	665.000.000,00	668.450.000,00	100,52%
2	2004	690.000.000,00	700.420.000,00	101,51%

³⁹ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

⁴⁰ Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

3	2005	750.000.000,00	766.725.000,00	102,23%
4	2006	900.000.000,00	901.500.000,00	100,11%
5	2007	1.007.000.000,00	1.008.012.000,00	100,05%
6	2008	1.300.000.000,00	1.300.000.000,00	100%
7	2009	2.175.000.000	2.200.000.000,00	100,25%
8	2010	2.385.000.000,00	2.400.000.000,00	100,15%
9	2011	2.500.000.000,00	(belum diketahui)	(belum diketahui)

Sumber: Data sekunder, 2011, tidak diolah

Dilihat dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa target dan penerimaan setiap tahunnya mengalami peningkatan. Dan setiap penerimaan selalu meningkat dan diatas target yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan. Begitu juga dengan penyeteroran retribusi parkir, setiap tahun mengalami peningkatan.

Disamping itu, pihak Dinas Perhubungan juga akan menertibkan titik parkir liar di Kabupaten Malang yang jumlahnya mencapai 50 titik. Lokasinya tersebar di delapan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD), yakni Kepanjen, Singosari, Gondanglegi, Tumpang, Pagak, Pujon, Turen dan Dampit. Tarif parkir 2011 untuk roda dua (R2) menjadi Rp1.000 dari Rp500 (2010) dan roda empat (R4) naik menjadi Rp1.500, dari Rp1.000. Kenaikan tarif parkir itu diberlakukan mulai Januari 2011.⁴¹

Keluhan masyarakat terhadap rencana kenaikan tarif parkir, langsung direspons wakil rakyat. Muncul dugaan baru bahwa pendapatan nyata dari retribusi parkir ini mencapai Rp 5 miliar. Jumlah ini diyakini tidak pernah terealisasi karena adanya kebocoran dan manajemen yang tidak jelas di tubuh pengelola parkir. Sebab itu, kenaikan tarif yang katanya untuk menambah target pemasukan hingga Rp 5 miliar, sulit dibuktikan kebenarannya.

⁴¹ Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang menegaskan membenahan manajemen pengelolaan parkir sudah harus dilakukan. Terutama aturan dan transparansi tentang titik-titik parkir dan potensi yang bisa dimaksimalkan di setiap titik. Hingga saat ini, Dinas Perhubungan Kota Malang masih belum memiliki data tentang titik-titik parkir yang ada di Kota Malang dan aturan yang jelas tentang pengelolaan dan pendaftaran titik parkir yang baru.

Dinas Perhubungan juga dikatakan, tidak memiliki peta titik-titik parkir apakah itu parkir umum ataupun parkir khusus. Aturan yang tidak jelas tentang perijinan parkir baru pun juga sering dijadikan sumber pungli.

Jumlah titik-titik parkir sudah menjamur seiring dengan banyaknya jumlah ruko dan pusat pertokoan yang baru berdiri. Namun, Dinas Perhubungan tidak pernah melakukan sosialisasi tentang regulasi yang benar untuk pengurusan izin parkir.

Sebab itu, dengan jumlah titik parkir yang tidak terdeteksi ini, ditambah dengan jumlah kendaraan yang semakin padat, pendapatan parkir bisa mencapai Rp. 5 miliar. Selain itu pembagian hak dan kewajiban antar jukir dan Dinas Perhubungan juga harus ada. Seperti jika ada kendaraan yang rusak atau hilang, harus jelas pertanggungjawabannya. Selain itu, peningkatan tarif tanpa disertai fakta dan data, tidak akan menyelesaikan masalah. Peta titik parkir itu penting, untuk mengetahui mana-mana titik yang belum tergarap dengan maksimal dan yang bocor.

2. Perencanaan pelataran parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang

Pelataran parkir adalah daerah, kawasan terbuka yang digunakan untuk memarkir kendaraan, disebut juga taman parkir. Pelataran parkir merupakan fasilitas yang sangat penting dipusat perdagangan, perkantoran, stadion olah raga, pasar, sekolah untuk memarkir kendaraan, sementara pemiliknya melakukan kegiatan belanja, bekerja dan kegiatan lainnya.

Beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam perencanaan pelataran parkir adalah sebagai berikut⁴² :

- a) Besarnya satuan ruang parkir, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan yang akan diparkir, sepeda, sepeda motor, mobil penumpang, truk, truk gandeng/tempelan ataupun bus
- b) Sudut parkir, biasanya pilihan yang digunakan adalah 30°, 45° dan 60°
- c) Lebar gang
- d) Jalur pejalan kaki
- e) Sirkulasi arus kendaraan, satu arah atau dua arah
- f) Penahan roda
- g) Arah parkir, bagian depan masuk atau sebaliknya
- h) Tanaman

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar

⁴² Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

buka pintu untuk hal-hal tertentu bila ada tanpa penjelasan, Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang.

Gedung parkir adalah gedung yang khusus dibangun untuk tempat parkir kendaraan, dengan demikian pemakaian lahan terutama di kawasan pusat kota dapat dilakukan secara efisien. Gedung parkir dapat dikombinasikan dengan pusat kegiatan, dimana lantai basement dan beberapa lantai di atasnya digunakan untuk parkir dan selanjutnya di atasnya ditempatkan bangunan pusat kegiatan seperti pertokoan, perkantoran dan pusat kegiatan lainnya.

3. Kebijakan parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang

Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan/kota tarif lebih tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir dipusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum. Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama di daerah pusat kota ataupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui IMB (Ijin Mendirikan Bangunan). Untuk lebih mengoptimalkan pendapatan parkir yang ada di Kota Malang, pihak Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang, akan melakukan uji potensi tarif parkir yang ada di Kota Malang. Hal tersebut untuk mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari tarif parkir. Kepala Dishub Kota Malang, pihaknya akan melakukan uji potensi parkir dan

juga akan mengevaluasi tarif parkir yang ada di Kota Malang dan menindak tegas parkir liar.⁴³

Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti serta pemakir di luar tempat yang ditentukan untuk itu. Bentuk penegakan hukum dapat dilakukan melalui penilangan ataupun gembok roda.

Sementara itu, terkait dengan target pendapatan parkir tahun ini, Dinas Perhubungan Kota Malang optimistis, target parkir di tahun ini akan tercapai sesuai dengan yang ditargetkan. Selain mengoptimalkan titik-titik parkir yang ada, pihak Dishub juga akan menertibkan jukir liar yang selama ini justru mengurangi pendapatan parkir di Kota Malang. Parkir liar atau parkir illegal harus ditertibkan dan diamankan. Karena hal itu sangat merugikan Pemerintah Kota Malang.⁴⁴

4. Penetapan tarif parkir oleh Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang

Tarif parkir merupakan retribusi atas penggunaan lahan parkir yang besarnya ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan Undang-undang tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Untuk mengoptimalkan pendapatan dari tarif parkir dapat digunakan pendekatan model bell-shape. Penetapan tarif parkir merupakan salah satu perangkat manajemen lalu lintas dalam membatasi penggunaan kendaraan pribadi ke suatu kawasan tertentu.

Perda baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Malang tentang Retribusi Parkir berdampak kurang sinkronnya 2 Satuan Kerja Perangkat Daerah

⁴³ Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

⁴⁴ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

(SKPD) di Kota Malang yaitu Dinas Perhubungan dan Dinas Pendapatan Kota Malang. Dalam Perda baru tersebut dikatakan bahwa retribusi parkir diterapkan di semua lahan parkir yang dikuasai oleh Pemkot, sedangkan selama ini yang kita tahu untuk retribusi parkir dikelola Dishub sedangkan pajak parkir yang dikelola Dispenda diperuntukkan pada badan atau orang yang mendapat izin perparkiran.⁴⁵

Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) Kota Malang, tidak membantah apabila sampai saat ini tarif parkir prabayar belum dapat dilaksanakan. Selain menunggu perangkat payung hukum berupa Perwali, pihaknya juga masih perlu koordinasi berjalan lancar dan payung hukumnya sudah terbit, tarif parkir prabayar kami jalankan. Penggunaan karcis berlangganan juga tidak diterapkan di Kota Malang, karena penggunaan karcis berlangganan dianggap tidak efektif dan banyak menimbulkan kerugian di berbagai pihak.⁴⁶

5. Sistem pengelolaan parkir ideal untuk Kota Malang menurut Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar

Dinas Perhubungan Kota Malang menerapkan beberapa rencana sistem pengelolaan parkir yang ideal untuk menanggulangi semakin maraknya parkir liar di Kota Malang, yaitu sebagai berikut⁴⁷ :

- a) Sistem meteran parkir adalah suatu sistem yang menggunakan alat untuk mengukur waktu lama parkir dan menerima pembayaran uang parkir. Dengan adanya meteran parkir, pengemudi boleh memarkirkan kendaraan di lokasi yang ditunjuk sebagai tempat parkir. Meteran parkir umumnya dipakai pemerintah kota atau

⁴⁶Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

⁴⁷Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

otoritas parkir di bahu jalan yang menjadi lokasi parkir sementara. Penggunaan meteran parkir harus dilakukan berdasarkan Peraturan Daerah setempat untuk menetapkan jalan atau kawasan mana yang akan diterapkan meter parkir, di dalamnya Perda juga harus dirumuskan besarnya denda terhadap pelanggaran ketentuan parkir. Kunci keberhasilan penggunaan meter parkir adalah penerapan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran parkir.

- b) Sistem meteran parkir elektronik adalah suatu sistem dengan menggunakan alat meter yang bekerja secara elektronik dan tidak perlu ditempatkan disamping ruang parkir tetapi bisa ditempatkan pada tempat yang tidak terlalu jauh dari ruang parkir dan digunakan untuk beberapa ruang parkir sekaligus. Untuk itu setelah membayar meter parkir dikeluarkan tanda bukti pembayaran yang memuat waktu parkir yang selanjutnya diletakkan diatas dashboard yang dapat dilihat oleh pengawas. Untuk menghindari transaksi tunai mulai berkembang penggunaan meter parkir yang bisa dibayar dengan kartu debit ataupun dengan pulsa telepon seluler.

Di Kota Malang sistem pengelolaan parkir ideal yang sudah diterapkan adalah sebagai berikut⁴⁸ :

- a) Dibuat pola kerjasama operasi (konsesi) secara periodic dengan swasta, yang dilelang terbuka untuk zona wilayah tertentu
- b) Dilihat kemungkinan penggunaan pola parkir berlangganan atau dimodifikasi dengan karcis kupon parkir dijual secara umum,

⁴⁸ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, Bpk. pada tanggal 13 April 2011.

kemudian setiap parkir diserahkan tukang parkir (dengan undian berhadiah)

- c) Melakukan kajian peningkatan potensi parkir secara periodic

D. Hambatan-hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang

Di beberapa upaya-upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penertiban parkir liar di Kota Malang terdapat hambatan-hambatan sebagai berikut⁴⁹ :

1. Hambatan Internal

- a. Sulitnya memberikan arahan dan pembinaan pada jukir-jukir liar tersebut
- b. SDM (Sumber Daya Manusia) yang berbeda-beda tiap pegawai Dinas Perhubungan dalam menyelesaikan masalah penertiban parkir dan tarif liar tersebut.
- c. Kinerja yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dianggap belum efisien dan efektif dalam penertiban jukir liar.
- d. Kurang transparansi atau bersifat terbuka dalam laporan tarif parkir di Kota Malang

2. Hambatan Eksternal

- a. Kurangnya fasilitas yang diberikan Pemerintah Kota dalam pembinaan penertiban jukir liar

⁴⁹ Hasil wawancara dengan Anggota Dinas Perhubungan Kota Malang Bagian Lapangan, pada tanggal 19 April 2011.

- b. Adanya pro kontra antara jukir dengan masyarakat dalam hal kenaikan tarif parkir yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan bersama Pemerintah Kota Malang
- c. Program Kerja yang dijalankan Dinas Perhubungan banyak mengalami penundaan atau tidak terlaksana dengan baik akibat kurang fasilitas oleh Pemerintah Kota Malang

Untuk mengatasi hambatan-hambatan Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang, maka beberapa cara penyelesaiannya adalah sebagai berikut⁵⁰ :

- 1) Pemerintah dengan Dinas Perhubungan Kota Malang akan menerbitkan sertifikat resmi bagi jukir. Pemberian sertifikat resmi ini untuk antisipasi maraknya jukir liar
- 2) Untuk mendapatkan sertifikat resmi dari Pemerintah dengan Dinas Perhubungan Kota Malang, jukir harus memenuhi syarat khusus yaitu harus memiliki lahan parkir sendiri yang resmi dan harus mengikuti program asuransi kesehatan dan membentuk koperasi bagi jukir
- 3) Dinas Perhubungan dengan oknum Kepolisian bekerjasama dalam memberantas jukir liar
- 4) Melakukan penertiban secara sidak dan rutin pada titik-titik lokasi yang dicurigai sebagai tempat parkir liar

⁵⁰ Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Malang, pada tanggal 13 April 2011.

- 5) Apabila upaya-upaya diatas masih belum bisa menanggulangi jukir liar tersebut, maka sepenuhnya diserahkan pada pihak polisi untuk ditindak lanjut dengan cara di tindak pidana ringan (di tipiring)



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan yang telah diuraikan diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa upaya penertiban parkir liar yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan sebuah usaha menciptakan penertiban jukir liar, tarif parkir serta kesejahteraan masyarakat.
2. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah dengan mengadakan koordinasi atau kerja sama antara Dinas Perhubungan dengan Polresta Malang untuk mengadakan operasi bersama di wilayah Kota Malang pada titik-titik parkir yang dianggap mencurigakan atau yang dianggap melakukan parkir liar tersebut. Pada dasarnya titik-titik parkir di Kota Malang sudah dapat dikatakan resmi, dengan catatan jukir tersebut sudah memiliki surat penunjukan dan kartu identitas yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, termasuk seragam yang digunakannya.
3. Hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir liar di Kota Malang adalah sebagai berikut :Hambatan Internal meliputi : Sulitnya memberikan arahan dan pembinaan pada jukir-jukir liar tersebut, SDM (Sumber Daya Manusia) yang berbeda-beda tiap pegawai Dinas Perhubungan dalam menyelesaikan masalah penertiban parkir dan tarif liar tersebut, Kinerja yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dianggap belum efisien dan efektif dalam penertiban jukir

liar, Kurang transparansi atau bersifat terbuka dalam laporan tarif parkir di Kota Malang. Sedangkan Hambatan Eksternal meliputi : Kurangnya fasilitas yang diberikan Pemerintah Kota dalam pembinaan penertiban jukir liar, Adanya pro kontra antara jukir dengan masyarakat dalam hal kenaikan tarif parkir yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan bersama Pemerintah Kota Malang, Program Kerja yang dijalankan Dinas Perhubungan banyak mengalami penundaan atau tidak terlaksana dengan baik akibat kurang fasilitas oleh Pemerintah Kota Malang, Untuk mengatasi hambatan-hambatan Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang.

B. Saran

Saran yang dapat diberikan penulis terhadap Dinas Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Malang adalah sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan upaya penertiban parkir liar sebaiknya dalam kinerjanya benar-benar menerapkan sesuai dengan Undang-undang No. 10 Tahun 2004, dalam hal tarif parkir yang tidak menguntungkan salah satu pihak saja yaitu antara jukir dan masyarakat.
2. Sebaiknya seragam (rompi) bagi jukir **seharusnya tidak dijual bebas** di pasaran. Karena dapat menimbulkan oknum-oknum dari jukir melakukan kecurangan, yaitu tidak mengajukan surat penunjukan sebagai jukir kepada Dinas Perhubungan terlebih dahulu, namun dengan mudah mendapatkan seragam (rompi)

tersebut sehingga masyarakat tidak dapat membedakan mana jukir yang resmi ditunjuk oleh Dinas Perhubungan dengan jukir liar.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdul Latief, *Reformasi dan Paradigma Penegkan Hukum Menuju Pemerintahan yang bersih*. Yogyakarta : UII Press.

Ali Chidir, *Pelaksanaan Tarif Parkir*. Bandung : PT.Eresco Anggota

IKAPI.

Budi R Wijaya, *Perparkiran*. Jakarta : Sinar Grafika.

Joko P. Subagyo , (1997) *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*. Jakarta : Rineka Cipta Jakarta.

Mardiasmo, *Kebijakan dan Penertiban Parkir*, Jakarta.

Marzuki (1982) *Metodologi Riset*. Yogyakarta : Bagian Penerbitan Fakultas Ekonomi, UII.

Muhammad Gade Djamaluddin Gde, *Penataan Perparkiran*. Jakarta: LPFE.

Romli Atmasasmita, (2001) *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia dan Penegakan Hukum*. Bandung : CV.Mandar Maju.

Roni Hanitojo, (1988) *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri* Jakarta : PT Ghalia Indonesia.

Saidi Muhammad Djafar, *Pembaharuan Hukum Pajak Perparkira*. Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada.

Sunarso Siswanto, (2005) *Wawasan Penegakan Hukum di Indonesia*. Bandung : PT.Citra Aditya Bakti.

Winarno Surachmad, (1980) *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar Metode Teknik*. Bandung : Tarsito.

Peraturan Daerah

Perda Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Pelayanan Retribusi Parkir

Perda Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Tarif Parkir

Perda Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Pelayanan Retribusi Parkir

Internet

Definisi Upaya, www.google.com, diakses tanggal 23 Desember 2010

Definisi Penegakan Hukum, www.google.com, diakses tanggal 8 Januari 2011

Wilayah Kota Malang, dikutip dari <http://wikipedia/www.google.com>, diakses tanggal 11 Maret 2011

Dinas Perhubungan Kota Malang, dikutip dari <http://wikipedia/www.google.com>, diakses tanggal 11 Maret 2011