

Upaya Penegakan Sanksi Administrasi Dalam Penyelenggaraan Parkir Di Kota Surakarta

Retno Handayani¹, Waluyo², Fatma Ulfatun Najicha³

^{1,2,3}Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

Info Artikel

Keywords:

Local government; Parking;
Public welfare.

Kata kunci:

Pemerintah Daerah; Parkir;
Kesejahteraan Masyarakat.

Corresponding Author:

Retno Handayani, E-mail:
retno_handayani@student.uns.ac.id

P-ISSN : 2797-8192

E-ISSN: 2797-393X

Abstract

This writing aims to understand the parking management policies in Surakarta City. The research falls into the category of normative legal research with a statutory approach. To gather legal materials, the author employs library research techniques, collecting and analyzing legal materials relevant to the issues being studied. The research findings indicate that parking problems in Surakarta City disrupt safety and order in traffic, occasionally resulting in loss of life. The Transportation Office, as the responsible agency for addressing these issues, must ensure security and order for road users. This is a manifestation of providing welfare to the community. According to Article 18, paragraph (6), local governments have the right to establish regional regulations and other regulations to implement autonomy and delegated duties. Surakarta City has enacted Regional Regulation Number 10 of 2022 on Transportation Management to ensure community welfare in terms of safety and order in driving, particularly regarding parking management. Therefore, the Surakarta City Government, especially the Transportation Office, has the obligation and responsibility to address these parking issues.

Abstrak

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kebijakan penyelenggaraan parkir di kota Surakarta. Penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian hukum normatif dengan pendekatan undang-undang. Untuk mengumpulkan bahan hukum, penulis menggunakan teknik studi kepustakaan, yaitu dengan mengumpulkan dan menganalisis materi hukum yang relevan dengan isu yang diteliti. Hasil penelitian menunjukkan bahwa permasalahan parkir di kota Surakarta mengganggu keamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas. Bahkan terkadang hingga menimbulkan korban jiwa. Dinas perhubungan sebagai lembaga yang bertanggung jawab dalam menangani permasalahan tersebut. Pemerintah kota Surakarta wajib memberikan perlindungan dalam hal keamanan dan ketertiban berkendara. Hal tersebut merupakan salah satu wujud memberikan kesejahteraan kepada masyarakat. Sesuai dengan Pasal 18 ayat (6) Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan". Sebagaimana Kota Surakarta membuat Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. untuk menjamin kesejahteraan masyarakat dalam hal keselamatan dan tata tertib dalam berkendara. Uamanya dalam hal Penyelenggaraan Parkir. Maka dari itu dalam hal ini Pemerintah Kota Surakarta utamanya Dinas Perhubungan memiliki kewajiban dan bertanggung jawab untuk mengatasi permasalahan parkir tersebut.

I. Pendahuluan

Pertumbuhan penduduk yang cepat di kawasan perkotaan mengakibatkan kebutuhan akan infrastruktur yang semakin tinggi dari pihak pemerintah. Hal ini disebabkan oleh kenyataan bahwa kehidupan di kota selalu bergantung pada sarana dan prasarana yang diperlukan untuk mendukung mobilitas penduduk, sebagai bagian dari upaya untuk

memberikan pelayanan publik yang optimal. Transportasi sebagai salah satu pendukung mobilitas penduduk di perkotaan memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan dibidang ekonomi maupun dibidang pendukung lainnya. Transportasi yang dimaksudkan terkait juga dengan sistem transportasi yang ada dan perpajakan yang merupakan elemen penting dari sistem transportasi tersebut. Kesejahteraan masyarakat sangat bergantung pada terciptanya sistem lalu lintas dan transportasi jalan yang handal, aman, lancar, tertib, nyaman, serta efektif dalam mendorong pertumbuhan dan pembangunan di berbagai sektor. Kesejahteraan ini harus dirasakan oleh semua pihak. Secara istilah, "otonomi daerah" merujuk pada wewenang atau kekuasaan suatu wilayah untuk mengatur dan mengelola kepentingan masyarakat di daerah tersebut. Definisi yang lebih luas mencakup pengaturan dalam aspek ekonomi, politik, dan keuangan, serta sosial, budaya, dan ideologi yang sesuai dengan tradisi setempat. Pelaksanaan otonomi daerah dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk kemampuan pelaksana, kondisi keuangan, serta ketersediaan alat dan bahan, dan kemampuan organisasi.¹ Secara umum, tujuan utama desentralisasi adalah memberikan akses yang lebih besar kepada masyarakat untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan dan pelaksanaannya di daerah. Hal ini didukung oleh Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 18 ayat (6), yang menyatakan bahwa "Pemerintahan daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan." Misalnya, Kota Surakarta telah mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yang kemudian diubah menjadi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2022, untuk memastikan kesejahteraan masyarakat terkait keselamatan dan tata tertib berkendara, khususnya dalam penyelenggaraan parkir.²

Indonesia merupakan suatu negara hukum di mana seluruh aspek kehidupan sehari-hari dituangkan dalam sebuah peraturan.³ Dasar dari konsep negara hukum ini berakar pada teori kedaulatan negara (Sovereignty). Hukum diatur sebagai sarana perwujudan keseimbangan, keteraturan, serta kerukunan supaya terbentuknya masyarakat yang sejahtera. Menurut Pasal 1 angka 32 parkir dapat didefinisikan sebagai kondisi di mana kendaraan transportasi berhenti dan ditinggalkan oleh pengemudinya.⁴ Dalam penelitian ini, permasalahan parkir yang dimaksud adalah kendaraan yang diparkir di badan jalan yang tidak diperbolehkan atau di area yang dilarang untuk parkir. Parkir sendiri selalu menjadi masalah yang hampir terjadi di setiap jalur pejalan kaki di Indonesia terutama di Kota Surakarta. Di Kota Surakarta, lokasi parkir di ruang milik jalan ditentukan pada jalan kolektor dan lokal. Dinas Perhubungan Kota Surakarta telah menetapkan 18 jalan yang dapat digunakan sebagai area parkir. Hal ini dipengaruhi oleh fungsi lahan di sekitar jalan kolektor dan lokal, yang umumnya digunakan untuk perdagangan dan jasa. Jenis parkir di tepi jalan memiliki sudut yang bervariasi sesuai dengan lebar jalan, sehingga luas lahan parkir di ruang milik jalan di Kota Surakarta juga berbeda-beda. Jumlah lokasi parkir di setiap ruas jalan bervariasi, tergantung pada tata guna

¹ Kusnadi, 'Implikasi, Urusan Dan Prospek Otonomi Daerah', *Kebijakan: Jurnal Ilmu Administrasi*, 11.1 (2020), pp. 36–46, doi:10.23969/kebijakan.v11i1.2233.

² 'Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan'.

³ Supriyono Supriyono, Vavirutus Sholichah, and Anang Dony Irawan, 'Urgensi Pemenuhan Hak-Hak Konstitusional Warga Negara Era Pandemi Covid-19 Di Indonesia', *Jurnal Ilmiah Hukum Dan Hak Asasi Manusia*, 1.2 (2022), pp. 55–66, doi:10.35912/jihham.v1i2.909.

⁴ Nurul L Mauliddiyah, 'Negara Hukum, Demokrasi Dan Penegakan Hukum Di Indonesia', *Al-Qadai Peradilan Dan Hukum Keluarga Islam*, 2021, p. 6.

lahan yang ada. Daerah dengan aktivitas komersial dan pasar menjadi tempat potensial untuk parkir, baik bagi pengunjung maupun pegawai atau pemilik lahan tersebut.⁵

Menurut Pasal 1 angka 32 Peraturan Daerah Kota Surakarta No 10 Tahun 2022, parkir diartikan sebagai kondisi di mana kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk jangka waktu tertentu dan ditinggalkan oleh pengemudinya.⁶ Definisi parkir menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Pasal 1, yang menyatakan bahwa parkir adalah situasi di mana kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk jangka waktu tertentu dan ditinggalkan oleh pengemudinya. Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwasanya parkir adalah suatu ruang di mana kendaraan bermotor bergerak atau tidak bergerak, yang menurut kebutuhan dan keadaan memerlukan tempat untuk digunakan sebagai tempat peristirahatan dan dapat digunakan sebagai start. Waktu parkir diartikan sebagai berhenti atau meninggalkan (kendaraan bermotor) selama waktu tertentu di suatu tempat yang ditentukan. Permasalahan parkir merupakan suatu aktivitas sosial yang sangat mudah dijumpai dalam kehidupan sehari-hari, dan fenomena itu memang sangat membuat pengendara lainnya merasa terganggu akan keberadaannya. Hal tersebut disebabkan karena ruas jalan yang mengalami penyempitan dikarenakan dipergunakan sebagai lahan parkir liar. Kegiatan parkir seharusnya tidak mengganggu pergerakan lalu lintas, akan tetapi pada kenyataannya kegiatan parkir yang selama ini terjadi masih sering melanggar peraturan yang akhirnya menyebabkan kemacetan. Diperlukan adanya pencegahan. Dalam bentuk pengendalian sosial yang sifatnya membujuk atau mengarahkan masyarakat atau kelompok agar bisa taat dan patuh terhadap norma atau nilai yang telah ditetapkan atau dapat dilakukan melalui pendekatan atau sosialisasi. Pencegahan yang dilakukan dinilai kurang maksimal. Selain itu dalam hal ini diperlukan adanya koordinasi antara aparat penegak hukum dengan pemerintah daerah setempat. Aturan yang sudah ada tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan juga kesadaran masyarakat akan hukum masih sangat minim. Sanksi yang sudah diberikan pun tidak membuat mereka jera akan kesalahan yang dilakukannya.

II. Metode Penelitian

Penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif dengan menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*). Jenis bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer dan sekunder. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan, sementara analisis bahan hukum menggunakan metode deduksi.

III. Pembahasan

1. Mekanisme Penyelenggaraan Parkir Di Kota Surakarta

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 menyatakan dalam Pasal 2 Ayat (1) bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia terbagi menjadi kabupaten dan kota, masing-masing dengan

⁵ Feira Ariani, Rizon Pamardhi Utomo, and Nur Miladan, 'Hubungan Keragaman Guna Lahan Dalam Urban Compactness Dengan Ketersediaan Lahan Parkir Di Kota Surakarta', *Region : Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif*, 17.1 (2022), p. 18, doi:10.20961/region.v17i1.31928.

⁶ 'Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan'.

pemerintahan daerah yang memiliki otonomi untuk mengatur urusan daerahnya sendiri.⁷ Pemerintah Daerah bertindak sebagai perwakilan dari Pemerintah Pusat dan menjalankan perintah serta petunjuk dari pemerintah pusat, meskipun mereka juga dapat mengeluarkan kebijakan dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan di daerah. Pemerintah daerah terbagi menjadi:

- A. Pemerintah Umum Pusat di Daerah ini merupakan pemerintahan daerah yang dikendalikan oleh pegawai yang diangkat, dipindahkan, dan diberhentikan oleh Pemerintah Pusat, yang bertanggung jawab atas seluruh tugas di daerah, kecuali untuk tugas khusus.
- B. Pemerintah Khusus Pusat di Daerah ini mencakup semua jawatan yang mengurus tugas tertentu dari pusat di daerah. Penyelenggaraan wewenang yang diberikan oleh Pemerintah kepada Gubernur sebagai wakil pemerintah dilakukan oleh Dinas Provinsi, sedangkan bidang-bidang tertentu dikelola oleh instansi vertikal.

Menurut Kansil, ada tiga asas dalam penyelenggaraan pemerintahan:

- A. Asas Desentralisasi ini adalah penyerahan urusan pemerintahan dari Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah tingkat lebih tinggi kepada Pemerintah Daerah tingkat lebih rendah, sehingga menjadi urusan rumah tangga daerah tersebut. Pelaksanaan dilakukan oleh perangkat daerah, terutama Dinas Daerah. Keuntungan dari desentralisasi meliputi:
 - a. Mengurangi beban kerja di tingkat pusat.
 - b. Memungkinkan daerah mengambil tindakan cepat tanpa menunggu instruksi dari pemerintah pusat.
 - c. Mengurangi birokrasi yang rumit.
 - d. Mengurangi kemungkinan penyalahgunaan wewenang oleh pemerintah pusat.

Namun, desentralisasi juga memiliki kelemahan, antara lain:

- a. Struktur pemerintahan menjadi lebih kompleks, menyulitkan koordinasi.
 - b. Keseimbangan dan keserasian kepentingan daerah dapat terganggu.
 - c. Proses pengambilan keputusan bisa memakan waktu lama karena harus membuat peraturan yang bertele-tele.
- B. Asas Dekonsentrasi ini merujuk pada pelimpahan wewenang dari pemerintah pusat atau kepala instansi vertikal kepada pejabat di daerah, di mana tanggung jawab tetap pada Pemerintah Pusat. Pelaksanaannya dikoordinasikan oleh kepala daerah sebagai wakil pemerintah pusat.
- C. Asas Tugas Pembantuan ini menyatakan bahwa pemerintah daerah turut serta dalam melaksanakan urusan pemerintahan yang ditugaskan kepada mereka dengan kewajiban untuk mempertanggungjawabkan kepada pemberi tugas. Tugas pembantuan adalah penugasan dari pemerintah kepada daerah dan desa untuk melaksanakan tugas tertentu, lengkap dengan pembiayaan, sarana, prasarana, dan sumber daya manusia, serta kewajiban untuk melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaannya.

Ada beberapa fasilitas yang perlu disediakan di jalan raya untuk mendukung sistem lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar, antara lain: Trotoar merupakan bagian jalan yang dirancang khusus untuk pejalan kaki, berfungsi memberikan ruang aman bagi orang untuk berjalan, berlari, atau bersepeda. Trotoar biasanya terletak di sisi jalan dan dipisahkan dari jalan raya dengan pembatas

⁷ 'Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Dengan', 1.22 Jan, pp. 1-17.

seperti batu, beton, atau aspal. Trotoar yang ramah disabilitas dilengkapi dengan fasilitas seperti jalur miring, ubin pemandu, dan petunjuk yang jelas untuk memudahkan akses penyandang disabilitas. Tempat penyeberangan pejalan kaki adalah area yang dirancang untuk memudahkan pejalan kaki menyeberangi jalan dengan aman. Fasilitas ini dapat berupa zebra cross, lampu lalu lintas, atau jembatan penyeberangan. Halte merupakan elemen penting dalam sistem transportasi umum yang memberikan kenyamanan bagi penumpang. Halte digunakan untuk menaiki atau menurunkan penumpang dari angkutan umum seperti bus, kereta api, atau MRT. Halte harus dilengkapi dengan fasilitas aksesibilitas seperti bidang miring, lift, ubin pemandu, dan petunjuk yang jelas untuk memudahkan akses penyandang disabilitas. Lahan parkir sangat penting bagi pengguna kendaraan pribadi, lahan parkir adalah area untuk memarkir kendaraan. Fasilitas parkir yang ramah disabilitas harus memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas dengan menyediakan area parkir yang strategis dan mudah dijangkau. Fasilitas untuk penyandang disabilitas dan lansia ialah sebagai fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas dan lansia perlu tersedia di setiap angkutan umum, termasuk BRT, untuk memastikan stabilitas, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Implementasi sistem lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar mencakup penyediaan perlengkapan jalan, namun masih ada kendala dalam pelaksanaannya. Belum semua manfaat dirasakan masyarakat, seperti rasa aman, nyaman, kelancaran dalam berlalu lintas, serta penghindaran dari kemacetan dan kecelakaan. Dinas Perhubungan berupaya mencapai perubahan melalui kebijakan penyediaan perlengkapan jalan, termasuk inovasi baru seperti pemasangan CCTV di titik-titik kemacetan. Dengan demikian, diharapkan dapat mengatasi kemacetan dan mendorong pengguna jalan untuk lebih berhati-hati dan mematuhi aturan lalu lintas (Putra et al., 2021). Sesuai dengan Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang No 22 Tahun 2009, setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan diwajibkan mematuhi ketentuan mengenai: a. rambu perintah atau larangan; b. marka jalan; c. alat pemberi isyarat lalu lintas; d. gerakan lalu lintas; e. berhenti dan parkir; f. peringatan dengan bunyi dan sinar; g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h. tata cara penyambungan serta penempelan dengan kendaraan lain.⁸

Selain itu, pengurangan fasilitas parkir di tepi jalan diatur dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 43 ayat (3), yang menyatakan bahwa fasilitas parkir di ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di lokasi tertentu pada jalan kabupaten, desa, atau kota, yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan, atau bahkan menghilangkan fasilitas parkir di badan jalan. Beberapa faktor yang dapat menyebabkan masalah dalam hal keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas meliputi:

a. Prasarana:

Jalan yang digunakan untuk lalu lintas harus dilengkapi dengan prasarana sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, yang menyatakan bahwa setiap jalan untuk lalu lintas umum wajib memiliki perlengkapan seperti rambu-rambu, marka jalan, alat sinyal lalu lintas, penerangan jalan, alat pengendalian dan pengamanan pengguna jalan, serta fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas, termasuk fasilitas pendukung lainnya.

b. Lokasi Jalan:

Pertimbangan lokasi jalan, baik di area perkotaan (seperti pasar, pusat perbelanjaan, kantor, sekolah, dan perumahan) maupun di daerah pedesaan atau sebagai penghubung antar daerah.

⁸ 'Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan', 19.19, p. 19.

c. Volume Lalu Lintas:

Observasi menunjukkan bahwa semakin padat lalu lintas, semakin tinggi risiko kecelakaan, meskipun kerusakannya cenderung tidak fatal. Sebaliknya, pada kondisi lalu lintas yang sepi, meskipun kecelakaan jarang terjadi, fatalitasnya dapat sangat tinggi. Dengan kondisi ini, pengemudi diharapkan lebih berhati-hati.

d. Kelas Jalan:

Pengaturan penggunaan jalan berdasarkan kebutuhan angkutan dibagi menjadi beberapa kelas. Klasifikasi ini didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda yang tepat dengan mempertimbangkan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan, muatan sumbu terberat, serta konstruksi jalan. Penetapan kelas jalan harus dicantumkan dengan rambu-rambu.

e. Fasilitas Pendukung:

Termasuk fasilitas untuk pejalan kaki, seperti parkir di badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki mencakup trotoar, tempat penyeberangan yang ditandai dengan marka jalan atau rambu-rambu, serta jembatan dan terowongan penyeberangan.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan serta integrasi nasional, sebagai bagian dari upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai elemen dari sistem transportasi nasional, sektor ini perlu dikembangkan untuk mengoptimalkan potensi dan fungsinya dalam menciptakan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban dalam berlalu lintas serta angkutan jalan, demi mendukung pembangunan ekonomi. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, Pasal 2 Ayat (1), dinyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia terbagi menjadi kabupaten dan kota, yang masing-masing memiliki pemerintahan daerah. Termasuk juga mengatur urusan daerahnya sendiri. Pemerintah Daerah memiliki otonomi untuk mengatur daerah sesuai dengan kewenangannya. Pemerintah Daerah sebagai administrasi wakil dari Pemerintah Pusat. Jadi hanya menjalankan perintah dan petunjuk dari pemerintah pusat walaupun tidak menutup kemungkinan bagi daerah administrasi untuk mengeluarkan kebijakan dalam rangka penyelenggaraan pemerintah di daerah. Asas-asas pemerintahan daerah menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 dijelaskan dalam Pasal 344 Ayat (1), yang menyatakan bahwa pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa pelayanan publik dilaksanakan sesuai dengan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah.⁹ Pelayanan publik diselenggarakan berdasarkan pada asas:

- a. kepentingan umum;
- b. kepastian hukum;
- c. kesamaan hak;
- d. keseimbangan hak dan kewajiban;
- e. keprofesionalan;
- f. partisipatif;
- g. persamaan perlakuan atau tidak diskriminatif;
- h. keterbukaan;
- i. akuntabilitas;
- j. fasilitas serta perlakuan khusus untuk kelompok rentan;

⁹ 'Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah', pp. 1–203.

- k. ketepatan waktu; dan
- l. kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan

Secara umum, kendaraan yang parkir di tepi jalan biasanya berada di sekitar tempat-tempat kegiatan seperti sekolah, kantor, pasar swalayan, pasar tradisional, dan restoran. Jika parkir tidak teratur, hal ini dapat mengganggu sistem lalu lintas. Untuk mengatasi masalah perparkiran, penting untuk menyediakan lahan parkir yang memadai dan merancang model parkir yang sesuai dengan area yang ada, serta memastikan prasarana yang diperlukan sesuai dengan karakteristik perparkiran. Perparkiran merupakan fenomena yang dapat memengaruhi arus kendaraan dengan intensitas tinggi, di mana kendaraan yang parkir di bahu jalan dapat menyebabkan kemacetan. Hal ini terjadi karena pemilik kendaraan cenderung memilih lokasi parkir yang mudah diakses, seperti di tepi jalan umum. Parkir di tepi jalan dapat mengurangi kapasitas jalan dengan menghabiskan sebagian ruang, sehingga membuat jalan menjadi lebih sempit.¹⁰ Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki beberapa fungsi dan tugas yang terkait dengan penyelenggaraan perhubungan di kota Surakarta. Berikut adalah beberapa contoh macam-macam penyelenggaraan Dinas Perhubungan Kota Surakarta:

- a. Penyelenggaraan Lalu Lintas. Dinas Perhubungan Kota Surakarta bertanggung jawab atas pengelolaan lalu lintas di kota, termasuk pengaturan arus lalu lintas, pengawasan pergerakan kendaraan, dan pengelolaan parkir.
- b. Penyelenggaraan Kesekretariatan. Dinas Perhubungan juga memiliki tanggung jawab dalam penyelenggaraan kesekretariatan, seperti pengelolaan dokumen, pengawasan administrasi, dan pengelolaan keuangan.
- c. Penyusunan Rencana Program. Dinas Perhubungan berperan dalam menyusun rencana program untuk pengelolaan perhubungan di kota, termasuk rencana pengembangan infrastruktur jalan dan jaringan transportasi.
- d. Pengawasan dan Pengelolaan Infrastruktur. Dinas Perhubungan memantau dan mengelola infrastruktur perhubungan di kota, seperti jalan, jembatan, dan fasilitas lainnya.

Kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Kota Surakarta untuk menangani masalah parkir meliputi beberapa langkah sebagai berikut:

- a. Pelelangan lahan parkir adalah salah satu strategi yang diterapkan adalah pelelangan lahan parkir, yang bertujuan untuk mengatasi masalah parkir liar di Kota Surakarta. Dengan cara ini, pemerintah berusaha mengelola lahan parkir yang tersedia agar kualitas pelayanan parkir meningkat dan jumlah parkir liar dapat diminimalkan.
- b. Sistem klasifikasi tarif adalah kota Surakarta juga menerapkan sistem klasifikasi tarif berdasarkan zona untuk parkir di tepi jalan umum. Langkah ini bertujuan untuk mengatur penggunaan lahan parkir dan mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Penerapan zona parkir ini sudah diterapkan di beberapa lokasi strategis, terutama di area pusat perdagangan.
- c. Digitalisasi parkir selain itu, pemerintah juga menerapkan sistem parkir digital atau e-parking untuk mengurangi parkir liar dan memberikan kenyamanan dalam proses pembayaran. Sistem ini dirancang untuk mencegah kemacetan lalu lintas melalui pengelolaan parkir yang lebih transparan dan terstruktur.
- d. Tindakan tegas terhadap permasalahan parkir, pemerintah Kota Surakarta memberikan sanksi tegas kepada juru parkir yang tidak terdaftar atau ilegal. Juru parkir yang enggan

¹⁰ Helmut Manabung, Semuel Y R Rompis, and James A Timboeleng, 'Pemodelan Karakteristik Kebutuhan Parkir Pada Perhotelan Di Kota Manado', *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 7.3 (2017), pp. 846–60.

untuk mendaftar akan dikenakan sanksi dari Dinas Parkir. Namun, meskipun kebijakan ini sudah ditetapkan, Dinas Perhubungan masih menghadapi kesulitan dalam mengatasi permasalahan parkir yang ada.

Pemerintah daerah mengelompokkan Pendapatan Asli Daerah menjadi beberapa kategori, yaitu: pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain PAD yang sah, yaitu penerimaan dari berbagai aset milik pemerintah daerah.¹¹ Penataan parkir yang tepat, akan memberikan dampak yang positif. Seperti terwujudnya kerapian kota dan terwujudnya sistem lalu lintas yang aman dan lancar. Selain itu juga pendapatan Asli Daerah juga akan meningkat untuk setiap tahunnya. karena parkir merupakan salah satu pendapatan daerah. Peraturan Daerah Kota Surakarta No 10 Tahun 2022 mengatur tentang perpajakan termasuk sanksi administrative yang diberikan. Tepatnya dalam Pasal 84 ayat (7) dijelaskan bahwasanya Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. teguran; b. peringatan tertulis; c. pencabutan Kartu Tanda Anggota; d. denda paling sedikit Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah) dan paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah); dan/atau e. pencabutan izin.¹² Namun dalam hal ini juga diperlukan pengawasan terhadap pengelola dan petugas parkir. Hal tersebut dilakukan guna mempertahankan PAD daerah dari parkir agar tercapai tiap tahunnya bahkan bisa mengalami kenaikan. Selain itu, penerapan aturan tarif progresif yang lebih ketat di beberapa zona diharapkan dapat meningkatkan pendapatan. Meskipun terdapat banyaknya kemajuan sistem dalam pelaksanaan retribusi parkir di Surakarta, masih ada beberapa tantangan dalam hal implementasi dan pengawasan untuk lebih semakin ketat yang perlu diatasi untuk meningkatkan efektivitas kebijakan ini. Namun dalam hal ini permasalahan penyelenggaraan parkir yang belum terselesaikan adalah parkir sembarangan. Umumnya faktor yang mempengaruhi parkir sembarangan adalah rendahnya kesadaran untuk mematuhi aturan parkir, kurangnya lahan parkir yang disediakan, kurangnya rambu-rambu peringatan dilarang parkir, para pelaku umumnya memilih tempat parkir yang tidak jauh dari tempat tujuan. Parkir di pinggir jalan merupakan cara alternatif yang digunakan oleh beberapa pengguna jalan untuk meminimalisir durasi parkir.¹³

2. Hambatan Dan Tantangan Dalam Penyelenggaran Parkir Di Kota Surakarta

Perkembangan zaman, teknologi telah membawa perubahan signifikan dalam kehidupan manusia. Teknologi memberikan berbagai manfaat bagi manusia, terutama dalam menjalankan pekerjaan. Hampir semua bidang pekerjaan membutuhkan teknologi untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi, serta meningkatkan produktivitas pekerjaan manusia. Salah satu sektor yang memanfaatkan teknologi adalah pemerintah, yang menggunakan teknologi untuk menyelenggarakan pelayanan publik dengan lebih baik.¹⁴ Kota Surakarta menerapkan konsep Smart City dengan meningkatkan pelayanan parkir untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat dengan jumlah kendaraan yang tinggi. Namun dalam pelaksanaannya

¹¹ Imre W K Kouw and others, 'Pendapatan Asli Daerah (Pad) di Kota Surakarta (Tax On Local Revenue in Surakarta)', 3.1 (2020), pp. 30–52.

¹² 'Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan'.

¹³ Silvia Ningsih, 'Pengelolaan Parkir Di Kota Sambas', *Irajagaddhita*, 1.2 (2023), pp. 78–86, doi:10.59996/irajagaddhita.v1i2.275.

¹⁴ Aulia Billqis and Retno Suryawati, 'Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parkir) Di Kota Surakarta', *Wacana Publik*, 2.2 (2022), p. 286, doi:10.20961/wp.v2i2.66553.

tentu terdapat hambatan yang harus dihadapi. Hambatan dalam penyelenggaraan parkir di Kota Surakarta dapat didefinisikan sebagai berbagai kendala atau masalah yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi pengelolaan parkir di kota tersebut. Beberapa hambatan dalam penyelenggaraan parkir di Kota Surakarta meliputi:^{15&16}

- a. Kesadaran dan kualitas Sumber daya manusia. Banyak juru parkir yang kurang memahami teknologi baru, seperti sistem parkir elektronik (E-Parkir), karena mayoritas dari mereka berusia lebih tua dan tidak akrab dengan perangkat berbasis teknologi. Hal ini mengakibatkan rendahnya efektivitas dalam penerapan E-Parkir di lapangan.
- b. Pengelolaan yang tidak terintegrasi. Di Kota Surakarta, pengelolaan perparkiran tidak dilakukan secara terpusat, yang menyebabkan kebingungan dan menurunnya efektivitas dalam penerapan kebijakan.
- c. Kurangnya regulasi khusus. Tidak adanya peraturan daerah atau peraturan walikota yang secara khusus mengatur tentang E-Parkir menambah kesulitan dalam penerapannya, serta menciptakan kekosongan hukum yang menghambat pelaksanaan yang efektif.
- d. Penolakan masyarakat terhadap pembayaran non-tunai. Banyak pengguna layanan parkir yang masih lebih memilih cara-cara pembayaran tunai, sehingga sistem pembayaran non-tunai tidak berfungsi dengan optimal.
- e. Masalah teknis pada alat e-parkir. Terdapat kendala teknis, seperti mesin parkir yang tidak berfungsi dengan baik, yang memaksa petugas untuk menggunakan metode manual dalam pencatatan.

Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan telah menjadi masalah signifikan di negara-negara berkembang seperti Indonesia. Umumnya, ada tiga faktor yang menyebabkan masalah kemacetan yang semakin parah, yaitu terus bertambahnya kepemilikan kendaraan dalam permintaan akan kendaraan yang terus meningkat, terbatasnya sumber daya pembangunan jalur raya dan fasilitas transportasi lainnya dalam keterbatasan sumber daya untuk merealisasikan pembangunan jalan raya dan fasilitas transportasi lainnya, dan belum optimalnya pengoperasian fasilitas transportasi yang ada bahwa sistem operasi fasilitas transportasi yang belum sepenuhnya efektif. Beberapa tantangan utama dalam penyelenggaraan parkir di Kota Surakarta termasuk:

- a. Kecurangan Tukang Parkir dalam Pendapatan Retribusi Parkir. Adanya tukang parkir liar yang menarik retribusi parkir tetapi tidak menyetorkannya kepada instansi yang berwenang mengakibatkan kerugian bagi pendapatan daerah. Selain itu, metode pembayaran parkir manual yang dilakukan oleh juru parkir dengan mencatat nomor plat dan waktu masuk-keluar pengguna pada karcis sering kali tidak diterapkan secara efektif di lapangan.
- b. Efektivitas Pengelolaan. Rata-rata juru parkir di tepi jalan yang sudah berusia lanjut menjadi salah satu tantangan bagi Dinas Perhubungan Kota Surakarta dalam mengelola parkir. Penerapan tarif progresif parkir juga belum berjalan dengan baik,

¹⁵ Silvanda Dewi Pradita and Is Hadri Utomo, 'Efektivitas Sistem Parkir Elektronik (E-Parkir) Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Surakarta', *Journal of Governance and Policy Innovation*, 1.1 (2021), pp. 33–45, doi:10.51577/jgpi.v1i1.67.

¹⁶ Roni Nur Rahman, Budi Ispriyarso, and F C Susila Adiyanta, 'Penerapan Parkir Elektronik (E-Parking) Di Kota Surakarta Sebagai Implementasi Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/1867/Sj Tentang Implementasi Transaksi Non Tunai Pada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota', *Diponegoro Law Journal*, 8.4 (2019), pp. 2706–18.

karena pencatatan manual sering kali menyebabkan perselisihan antara juru parkir dan pengguna layanan.

- c. Integrasi Sistem. Belum adanya sistem yang dapat mengintegrasikan data pengelolaan parkir secara tersistem, sehingga pemerintah daerah kesulitan memonitor transaksi dan pendapatan secara real-time

Regulasi telah disusun dengan baik. Namun, penerapannya sering kali tidak berjalan sesuai harapan. Salah satu tantangan dan hambatan yang dihadapi adalah ketidakmampuan dalam merumuskan kebijakan yang dapat menanggapi perubahan kebutuhan kota dan perkembangan teknologi. Regulasi parkir berbayar tidak sesuai dengan perkembangan kebutuhan parkir yang selalu berubah. Penelitian menunjukkan bahwa perbedaan interpretasi dan penerapan regulasi di lapangan sering menghambat efektivitas kebijakan parkir. Masalah ini berkaitan dengan ketidakmampuan untuk mengadaptasi kebijakan terhadap perkembangan teknologi terbaru dan perubahan dinamis di kota. Oleh karena itu, perlu adanya evaluasi dan penyesuaian kebijakan secara berkala untuk memastikan relevansi dan efektivitasnya.

IV. Penutup

Peraturan Daerah Kota Surakarta No 10 Tahun 2022 mengatur terkait dengan penyelenggaraan parkir beserta sanksi administratif yang diberikan. Hal tersebut dijelaskan dalam Pasal 84 ayat (7) bahwasanya Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa: a. teguran; b. peringatan tertulis; c. pencabutan Kartu Tanda Anggota; d. denda paling sedikit Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah) dan paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah); dan/atau e. pencabutan izin. Dinas Perhubungan memiliki peranan yang penting dalam terwujudnya sistem lalu lintas yang tertib, aman dan lancar utamanya dalam hal penyelenggaraan parkir. Namun dalam pelaksanaannya terdapat hambatan diantaranya ialah kesadaran dan kualitas sumber daya manusia yang masih rendah, pengelolaan yang tidak terpadu, kurangnya regulasi khusus, penolakan masyarakat terhadap pembayaran non-tunai dan masalah teknis pada alat e-parkir. Selain itu terdapat juga tantangan dalam pelaksanaannya, terkait dengan kebocoran Pendapatan retribusi Parkir, juru parkir di tepi jalan umum yang sudah berusia lanjut menjadi salah satu kendala bagi Dinas Perhubungan Kota Surakarta dalam pengelolaan parkir dan belum adanya sistem yang dapat mengintegrasikan data pengelolaan parkir secara tersistem, sehingga pemerintah daerah kesulitan memonitor transaksi.

Maka dari itu dalam hal ini diperlukan pengawasan serta sanksi yang diberikan lebih tegas. Hal tersebut supaya kedepannya tidak muncul lagi permasalahan parkir dan memberikan efek jera. Setiap tahunnya harus memiliki target untuk dapat menurunkan pelanggaran parkir, dengan begitu keindahan, ketertiban dan keamanan dalam berlalu lintas dapat berwujud serta melakukan sosialisasi dengan cara mendatangi lokasi langsung ke personal individunya di lokasi parkir dan melakukan himbauan berupa pemasangan banner spanduk atau himbauan lainnya, sehingga masyarakat dapat mengetahui dengan baik dan didukung dengan bertambahnya lahan parkir dengan sistem zona untuk mengatur perparkiran tersebut dengan izin resmi surat keterangan sebagai bukti pengelolaan parkir.

Refrences

- Ariani, F., Utomo, R. P., & Miladan, N. (2022). Hubungan keragaman guna lahan dalam urban compactness dengan ketersediaan lahan parkir di Kota Surakarta. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 17(1), 18–32.
<https://doi.org/10.20961/region.v17i1.31928>
- Billqis, A., & Suryawati, R. (2022). Implementasi program parkir elektronik (e-parkir) di Kota Surakarta. *Wacana Publik*, 2(2), 286–297.
<https://doi.org/10.20961/wp.v2i2.66553>
- Kouw, I. W. K., Holwerda, A. M., Trommelen, J., Kramer, I. F., Bastiaanse, J., Halson, S. L., et al. (2020). Pendapatan asli daerah (pad) di Kota Surakarta (tax on local revenue in Surakarta). 3(1), 30–52.
- Kusnadi. (2020). Implikasi, urusan dan prospek otonomi daerah. *Kebijakan: Jurnal Ilmu Administrasi*, 11(1), 36–46. <https://doi.org/10.23969/kebijakan.v11i1.2233>
- Manabung, H., Rompis, S. Y. R., & Timboeleng, J. A. (2017). Pemodelan karakteristik kebutuhan parkir pada perhotelan di Kota Manado. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 7(3), 846–860.
- Mauliddiyah, N. L. (2021). Negara hukum, demokrasi dan penegakan hukum di Indonesia. *Al-Qadau: Peradilan dan Hukum Keluarga Islam*, 8(1), 1-14.
- Ningsih, S. (2023). Pengelolaan parkir di Kota Sambas. *Irajagaddhita*, 1(2), 78–86.
<https://doi.org/10.59996/irajagaddhita.v1i2.275>
- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
- Pradita, S. D., & Utomo, I. H. (2021). Efektivitas sistem parkir elektronik (e-parkir) dalam pengelolaan parkir di Kota Surakarta. *Journal of Governance and Policy Innovation*, 1(1), 33–45. <https://doi.org/10.51577/jgpi.v1i1.67>
- Rahman, R. N., Ispriyarso, B., & Adiyanta, F. C. S. (2019). Penerapan parkir elektronik (e-parking) di Kota Surakarta sebagai implementasi surat edaran menteri dalam negeri nomor 910/1867/sj tentang implementasi transaksi non tunai pada pemerintah daerah kabupaten/kota. *Diponegoro Law Journal*, 8(4), 2706–2718.
- Supriyono, S., Sholichah, V., & Irawan, A. D. (2022). Urgensi pemenuhan hak-hak konstitusional warga negara era pandemi covid-19 di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Hukum dan Hak Asasi Manusia*, 1(2), 55–66. <https://doi.org/10.35912/jihham.v1i2.909>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.