

Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Pa rkir Liar (Studi Kasus : Efektivitas Upaya Penanggulangan Parkir Liar di *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)



PENULISAN SKRIPSI HUKUM

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum**

Oleh :

Nama : Ferix Elza Pahlavi

NIM : 21110003

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS DARUL ULUM
ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI (UNDARIS)
2026**

**HALAMAN PENYERAHAN
SKRIPSI**

**Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar
(Studi Kasus : Efektivitas Upaya Penanggulangan Parkir Liar di
U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)**

Yang diajukan oleh :

Nama : Ferix Elza Pahlavi

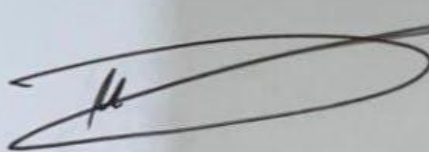
Nim : 21110003

Telah di setujui oleh Dosen Pembimbing untuk dipertahankan dihadapan panatia
penguji skripsi Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman
GUPPI (Undaris).

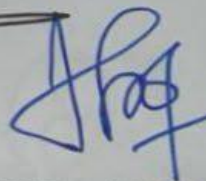
Pada Hari Selasa tanggal 10 Maret 2026

Pembimbing Utama

Pembimbing Pembantu



(Dr. Hj. Wieke Dewi S, SH.,MH.,Sp.N)
NUPTK.1759745646230082



(Idul Hanzah Alid, S.H., M.H.)
NUPTK. 8047768669130423

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar (Studi Kasus : Efektivitas Upaya Penanggulangan Parkir Liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)

Dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : Ferix Elza Pahlavi

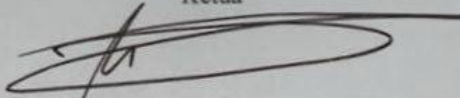
Nim : 21110003

Telah dipertahankan dihadapan Dewan Penguji Skripsi dan diterima untuk memenuhi tugas dan syarat-syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata 1 Ilmu Hukum Pada Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI (Undaris).

Pada hari tanggal Selasa tanggal 30 Juni 2026.

Dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus.

Dewan Penguji
Ketua



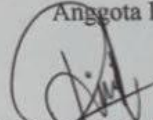
Dr. Hj. Wieke Dewi S. SH, MH, Sp.N.
NUPTK.1759745646230082

Anggota I



Idul Hanzah Alid, SH, MH
NUPTK. 8047768669130423

Anggota II



Ridho Sa'dillah Ahmad, SH, MH
NUPTK. 1140774675130213



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ferix Elza Pahlavi

NIM : 21110003

Program Studi : Ilmu Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini yang berjudul **Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar (Studi Kasus : Efektivitas Upaya Penanggulangan Parkir Liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)** belum pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar sarjana disuatu perguruan tinggi, secara keseluruhan karya ini merupakan hasil saya sendiri, kecuali pada bagian tertentu yang dirujuk sumbernya.

Ungaran



Ferix Elza Pahlavi

21110003

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Hidup tanpa uang sama dengan tidak hidup”
2. “Sukses terdiri dari rentetan kegagalan, tanpa kehilangan antusiasme”

Persembahan:

Skripsi ini dipesembahkan untuk:

1. Kedua orang tua saya, yang senantiasa memberikan rasa cinta dan do’a.
2. Adik saya yang selalu memberi dukungan yang tanpa henti.
3. Rekan-rekan saya yang selalu memberi semangat, dukungan dan motivasi
4. Almamater saya UNDARIS

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa. Atas segala rahmat, taufik, dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan tugas penulisan karya ilmiah yang berjudul **“Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar (Studi Kasus: Efektivitas Upaya Penanggulangan Parkir Liar di *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)”** dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Strata 1 (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman (UNDARIS). Selain sebagai pemenuhan tugas akademik, penulis berharap karya ilmiah ini dapat memberikan manfaat, wawasan, serta menjadi bahan referensi bagi para pembaca maupun pihak-pihak yang berkepentingan dalam memahami permasalahan terkait penegakan hukum parkir liar.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi penyempurnaan karya ilmiah ini pada masa mendatang.

Selesainya penulisan karya ilmiah ini tidak terlepas dari berbagai pihak yang telah membantu dalam pembuatan karya ilmiah ini. Penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Dr. Hj. Ida Zahara Adibah, S.Ag., M.S.I. selaku Rektor Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris).
2. Bapak Dr. Mohamad Tohari, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum

Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris).

3. Bapak Surya Kusuma Wardana, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris).
4. Ibu Lailasari Ekaningsih, S.H., M.H. selaku Kepala Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris).
5. Ibu Dr. Hj. Wieke Dewi S, S.H., Sp.N. selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan pengarahan dan pendampingan dalam pembuatan skripsi ini.
6. Bapak Idul Hanzah Alid, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing II yang juga memberikan pengarahan dan pendampingan dalam pembuatan skripsi ini.
7. Dosen dan Staff Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris), yang telah memberikan pengetahuan kepada penulis
8. Keluarga besar saya yang senantiasa memberikan dukungan, baik melalui doa maupun berbagai bentuk pengorbanan selama saya menempuh perkuliahan hingga proses penyusunan skripsi ini
9. Rekan-rekan seperjuangan dari Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman Guppi (Undaris) Tahun Ajaran 2020 yang selalu memberikan semangat dan kebersamaan selama proses studi.
10. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, namun telah memberikan bantuan, dorongan, serta kontribusi dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa karya ilmiah/skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, baik dalam penyajian materi maupun proses penyusunannya. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan dan penyempurnaan karya ini ke depannya. Akhir kata, penulis berharap karya ilmiah ini dapat memberikan manfaat serta menjadi pembelajaran, khususnya bagi para pembaca dan juga bagi penulis sendiri. Amin YRA.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Ungaran

Ferix Elza Pahlavi
21110003

ABSTRAK

Fenomena parkir liar di tepi jalan pada kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang yang semakin meningkat menimbulkan permasalahan ketertiban umum serta berpotensi mengganggu kelancaran arus lalu lintas. Kondisi tersebut mendorong dilakukannya penelitian berjudul “Analisis Hukum Terhadap Penanggulangan Parkir Liar (Studi Kasus: Parkir Liar di *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang)” yang bertujuan untuk: (1) menilai efektivitas pelaksanaan kebijakan penertiban parkir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati; (2) mengidentifikasi faktor-faktor yang menghambat penanggulangan parkir liar, meliputi aspek koordinasi antarinstansi, keterbatasan sumber daya manusia, serta rendahnya kesadaran dan partisipasi masyarakat; dan (3) menganalisis dampak keberadaan parkir liar terhadap ketertiban lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan di lokasi tersebut. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara dengan pihak terkait, serta studi dokumentasi, dengan memanfaatkan data primer dan data sekunder. Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya penanggulangan parkir liar di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati belum berjalan secara optimal. Hal ini dipengaruhi oleh keterbatasan kewenangan Dinas Perhubungan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta lemahnya koordinasi dengan aparat penegak hukum dan rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas..

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Parkir Liar, Penanggulangan Parkir, Lalu Lintas, U-Turn Nasmoco Karangjati.

ABSTRACT

The increasing phenomenon of illegal on-street parking in the U-Turn Nasmoco Karangjati area of Semarang Regency has led to public order issues and potential disruptions to traffic flow. Based on these conditions, this study entitled “Legal Analysis of Illegal Parking Mitigation (Case Study: Illegal Parking at the U-Turn Nasmoco Karangjati Area, Semarang Regency)” aims to: (1) assess the effectiveness of parking enforcement policies implemented by the Semarang Regency Transportation Agency in the U-Turn Nasmoco Karangjati area; (2) identify factors hindering the mitigation of illegal parking, including inter-agency coordination, limitations in human resources, and low public awareness and participation; and (3) analyze the impact of illegal parking on traffic order and road user safety in the area. This research employs an empirical juridical method with a qualitative approach. Data were collected through field observations, interviews with relevant stakeholders, and documentation studies, utilizing both primary and secondary data sources. The findings indicate that efforts to mitigate illegal parking in the U-Turn Nasmoco Karangjati area have not been optimally implemented. This condition is influenced by the limited authority of the Transportation Agency as regulated under Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, weak coordination with law enforcement agencies, and low public compliance with traffic regulations.

Keywords: *Law Enforcement, Illegal Parking, Parking Mitigation, Traffic, U-Turn Nasmoco Karangjati.*

DAFTAR ISI

JUDUL.....	i
HALAMAN PENYERAHAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI.....	xi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian.....	11
E. Sistematika Penulisan.....	12
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Tinjauan Umum Tentang Parkir.....	13
B. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	23
C. Tinjauan Umum Tentang Pemerintahan Daerah.....	30
BAB 3 METODE PENELITIAN	37
A. Pendekatan Penelitian.....	37
B. Spesifikasi Penelitian.....	37
C. Sumber Informasi	37

D. Metode Pengumpulan Data	39
E. Metode Analisis Data	41
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	37
A. HASIL PENELITIAN.....	45
B. PEMBAHASAN	80
BAB 5 PENUTUP.....	90
A. KESIMPULAN.....	90
B. SARAN	91
DAFTAR PUSTAKA	93

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebijakan parkir tepi jalan di Indonesia telah menjadi salah satu instrumen penting dalam pengelolaan lalu lintas perkotaan dan optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Di Kabupaten Semarang, implementasi kebijakan parkir tepi jalan menghadapi berbagai tantangan kompleks yang mencerminkan dinamika pengelolaan transportasi di daerah berkembang. Fenomena ini menjadi semakin relevan mengingat pertumbuhan volume kendaraan yang terus meningkat seiring dengan perkembangan ekonomi dan mobilitas masyarakat di wilayah Kabupaten Semarang.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 13 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pemerintah Kabupaten Semarang melakukan penyesuaian tarif retribusi parkir yang mulai diberlakukan pada Januari 2024. Penyesuaian tersebut mencakup kenaikan tarif parkir sepeda motor dari Rp1.000 menjadi Rp2.000, serta tarif parkir mobil dari Rp2.000 menjadi Rp3.000. Kebijakan ini dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang sebagai upaya optimalisasi pengelolaan parkir tepi jalan umum dan peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Berdasarkan data perencanaan yang disusun oleh pemerintah daerah, sektor retribusi parkir ditargetkan mampu memberikan kontribusi sebesar Rp1,8 miliar terhadap PAD Kabupaten Semarang pada tahun 2024.¹

¹ Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, *Dokumen Perencanaan Target Pendapatan Asli Daerah Sektor Retribusi Parkir Tahun 2024* (Ungaran: Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, 2024)

Parkir liar dinilai menjadi penyebab utama kemacetan lalu lintas, dimana banyak ditemukan titik lokasi parkir yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku. Dalam konteks nasional, kebijakan parkir tepi jalan mengalami dinamika yang signifikan, dimana berbagai daerah terus melakukan penyesuaian kebijakan untuk mengoptimalkan pengelolaan parkir. Berdasarkan laporan Badan Anggaran DPRD Kabupaten Semarang, dari total 895 titik parkir tepi jalan umum yang tercatat, realisasi penerimaan retribusi parkir hanya mencapai sekitar Rp11 miliar, sementara potensi penerimaan diperkirakan dapat mencapai Rp70 miliar.² Perbedaan yang signifikan antara potensi dan realisasi tersebut menunjukkan masih adanya kesenjangan dalam pengelolaan dan pengawasan retribusi parkir. Kondisi ini mengindikasikan adanya permasalahan dalam implementasi kebijakan parkir tepi jalan umum yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, sehingga perlu dikaji lebih mendalam untuk mengetahui faktor-faktor penyebab belum optimalnya penerimaan retribusi parkir.³ Minimnya lahan parkir di wilayah Kabupaten Semarang menyebabkan masih banyak ditemui parkir liar tepi jalan. Fenomena ini mencerminkan ketidakseimbangan antara kebutuhan parkir dengan ketersediaan fasilitas yang memadai, yang pada akhirnya berdampak pada efektivitas penegakan kebijakan.

Kabupaten Semarang sebagai salah satu kabupaten yang mengalami perkembangan ekonomi dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat,

² Dikutip dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Semarang, *Laporan Badan Anggaran DPRD Kabupaten Semarang terkait Evaluasi Pendapatan Asli Daerah Sektor Retribusi Parkir* (Ungaran: Sekretariat DPRD Kabupaten Semarang, 2023).

³ Dikutip dari Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, *Laporan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Kabupaten Semarang Tahun 2023* (Ungaran: Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, 2023)

menghadapi tantangan serupa dalam pengelolaan parkir tepi jalan. Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang sebagai instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan kebijakan parkir tepi jalan memiliki peran strategis dalam mengimplementasikan kebijakan yang efektif dan efisien.⁴ Namun, dalam pelaksanaannya, masih terdapat berbagai permasalahan yang memerlukan kajian mendalam terkait efektivitas implementasi kebijakan, koordinasi antar *stakeholder*, serta dampaknya terhadap pelayanan publik dan pendapatan daerah.

Penelitian tentang implementasi kebijakan parkir tepi jalan menjadi semakin penting mengingat kompleksitas permasalahan yang dihadapi, mulai dari aspek regulasi, koordinasi kelembagaan, hingga partisipasi masyarakat. Studi terdahulu menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan parkir tepi jalan sangat bergantung pada kualitas koordinasi antar *stakeholder*, kejelasan regulasi, serta dukungan sumber daya yang memadai.⁵ Oleh karena itu, penelitian ini menjadi relevan untuk menganalisis bagaimana Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang melaksanakan kebijakan parkir tepi jalan, serta faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi efektivitas implementasinya.

Penelitian ini berkontribusi pada pengembangan pemahaman mengenai implementasi kebijakan publik di tingkat daerah, khususnya dalam konteks penegakan kebijakan parkir tepi jalan pada kawasan dengan tingkat konflik lalu lintas yang tinggi. Analisis terhadap peran Dinas Perhubungan sebagai badan

⁴ Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, *Daftar Dataset Jumlah Kendaraan Bermotor dan Jenisnya yang Diuji di Kabupaten Semarang* (Ungaran: Satu Data Indonesia, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, 2025)

⁵ Saputra D, "**Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Pngkalpinang**", Jurnal Sosial Humaniora dan Pendidikan Vol. 4 No 2 2020, hal 45

pelaksana akan memberikan pemahaman mendalam tentang dinamika birokrasi dalam menerjemahkan kebijakan menjadi program operasional.⁶ Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi untuk perbaikan implementasi kebijakan parkir tepi jalan di Kabupaten Semarang. Hasil penelitian dapat menjadi masukan bagi pengambil kebijakan dalam merancang strategi yang lebih efektif untuk mengatasi permasalahan parkir liar, meningkatkan kepatuhan masyarakat, dan mengoptimalkan kontribusi retribusi parkir terhadap PAD.

Masalah parkir kendaraan merupakan salah satu tantangan utama di kawasan perkotaan yang padat, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat yang tidak diimbangi oleh ketersediaan tempat parkir yang memadai. Kabupaten Semarang, sebagai wilayah yang mengalami pertumbuhan ekonomi dan demografis yang signifikan, tidak terlepas dari tantangan serupa. Fenomena ini menuntut pendekatan yang holistik dalam pengelolaan parkir, tidak hanya dari aspek regulasi tetapi juga dari aspek perencanaan tata ruang, manajemen lalu lintas, dan koordinasi antar instansi. Penelitian terhadap pelaksanaan kebijakan parkir tepi jalan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang menjadi relevan dalam konteks pencarian solusi yang berkelanjutan untuk permasalahan parkir di daerah.

Permasalahan parkir tepi jalan di Indonesia telah menjadi isu yang kompleks dan beragam, terutama di wilayah-wilayah strategis seperti area *U-Turn* yang mengalami pertumbuhan lalu lintas yang signifikan.⁷ Kebijakan parkir tepi jalan

⁶ Halim, R., & Nugroho, A. (2022). *Tantangan Implementasi Pendekatan Bottom-Up dalam Kebijakan Pembangunan Daerah*. Jurnal Kebijakan Publik, 9(1), 34-48.

⁷ Andhika Hikmawan Nur Iman, Fikri Hariwibowo, Rubangga Rubangga, dan Mira Lestira Hariani, “*The Effect of On-Street Parking on Traffic Performance in Commercial Areas of Small Cities in Indonesia (Case Study: St. Merdeka Utara Cirebon)*”, *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi* 6, no. 2 (2025): 999–1019.

sebagai salah satu instrumen pengelolaan transportasi perkotaan memiliki peran vital dalam mengatur mobilitas kendaraan, namun implementasinya sering menghadapi berbagai tantangan yang menghambat efektivitas penerapannya. Di tingkat nasional, regulasi parkir tepi jalan diatur melalui PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan LLAJ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengelola fasilitas parkir di wilayahnya masing-masing.⁸

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang parkir di area yang sudah dilarang antara lain :

1. Keterbatasan ruang parkir formal/resmi, Sebagian wilayah perkotaan mengalami keterbatasan ruang parkir formal/resmi, minimnya sarana parkir yang tidak mencukupi bisa mendesak orang buat mencari alternatif semacam parkir di trotoar, taman kosong, bahu jalan, ataupun zona lain yang tidak diresmikan.
2. Minimnya tindakan hukum, parkir liar bisa tumbuh sebab minimnya tindakan hukum, bila tidak terdapat sanksi yang jelas ataupun tindakan yang efisien terhadap parkir liar, orang bisa jadi merasa kalau mereka dapat melaksanakannya tanpa konsekuensi.

Penanganan parkir liar di jalan umum melibatkan peran Dinas Perhubungan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Secara normatif, Pasal 260 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan kewenangan kepada Kepolisian untuk melakukan penindakan

⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193)

terhadap pelanggaran lalu lintas, termasuk pelanggaran rambu larangan parkir, serta pemeriksaan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Surat Izin Mengemudi (SIM)⁹. Selanjutnya, Pasal 262 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan secara insidental maupun melalui pemeriksaan gabungan antara Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan, yang dalam praktiknya menuntut koordinasi antarinstansi dalam penegakan kebijakan parkir.¹⁰

Implementasi kebijakan parkir tepi jalan dalam kerangka kebijakan publik memerlukan koordinasi yang optimal antara berbagai pemangku kepentingan, termasuk Dinas Perhubungan sebagai regulator utama, aparat penegak hukum, dan masyarakat pengguna jalan. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa koordinasi ini masih belum berjalan secara optimal, yang tercermin dari berbagai permasalahan operasional seperti inkonsistensi penegakan aturan, kurangnya sosialisasi kebijakan kepada masyarakat, dan terbatasnya infrastruktur pendukung yang memadai.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian berjudul **“Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang”** karena kawasan ini merupakan titik strategis jalur lalu lintas Kabupaten Semarang dengan peningkatan volume kendaraan sekitar 12-15% per tahun.¹¹ Sementara ketersediaan fasilitas parkir

⁹ Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan) pasal 260.

¹⁰ Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, *“Laporan Statistik Volume Lalu Lintas Tahun 2024”*, laporan internal, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, Ungaran, 2025.

¹¹ Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang, *Perkembangan Statistik Transportasi Jawa Tengah*

formal masih terbatas sehingga mendorong praktik parkir liar yang berpotensi mengganggu kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Fenomena ini sejalan dengan temuan empiris yang menyebutkan bahwa keterbatasan lahan parkir dan lemahnya pengawasan menjadi faktor utama munculnya parkir tidak resmi di jalan umum.

Data statistik kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Semarang menunjukkan bahwa pada tahun 2024 terjadi 582 kasus kecelakaan, dengan peningkatan korban luka berat dibandingkan tahun sebelumnya. Kondisi ini menegaskan bahwa keselamatan berlalu lintas masih menjadi isu penting di Kabupaten Semarang, termasuk yang dipengaruhi oleh penyempitan badan jalan akibat parkir liar di bahu jalan.¹²

Masalah parkir di bahu jalan pada kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang tidak hanya bersifat lokal, tetapi mencerminkan permasalahan lalu lintas yang juga terjadi di berbagai titik *U-Turn* strategis di Indonesia. Praktik parkir liar di sekitar *U-Turn* tidak hanya menyebabkan penyempitan badan jalan, tetapi juga mengganggu manuver kendaraan yang berputar arah, sehingga meningkatkan potensi kemacetan dan konflik lalu lintas. Fenomena ini menunjukkan urgensi penerapan kebijakan parkir tepi jalan yang efektif dan terukur, khususnya pada lokasi *U-Turn* dengan tingkat konflik lalu lintas yang tinggi.¹³

November 2024 (Ungaran: BPS Kabupaten Semarang, 2025).

¹² Pemerintah Kabupaten Semarang. *Data Prosentase Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas di Kabupaten Semarang Tahun 2024*. Dataset online..

¹³ Romadhona, Prima, dan Dika Prasetyo. “Dampak Parkir On Street pada Fasilitas Buka Median (*U-Turn*) terhadap Kinerja Ruas Jalan Perkotaan”. *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*.

Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang memiliki kewenangan dalam pengelolaan dan penegakan kebijakan parkir tepi jalan berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, implementasi kebijakan di wilayah *U-Turn* memiliki kompleksitas tersendiri karena melibatkan koordinasi dengan berbagai *stakeholder*, termasuk kepolisian, dan pemerintah daerah.¹⁴

Wilayah *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang memiliki karakteristik khusus sebagai titik perubahan arah kendaraan pada ruas jalan utama, di mana terjadi perlambatan arus lalu lintas serta pertemuan kendaraan dari berbagai arah. Kondisi ini menjadikan kawasan *U-Turn* sebagai lokasi dengan tingkat konflik lalu lintas yang tinggi. Keberadaan kendaraan yang parkir di bahu jalan di *sekitar U-Turn* semakin mempersempit ruang gerak kendaraan, mengganggu manuver putar balik, serta berpotensi menimbulkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Situasi tersebut menciptakan konflik antara kebutuhan parkir kendaraan dengan kelancaran dan keselamatan arus lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan penegakan kebijakan yang tegas secara hukum serta solusi yang terukur oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, dengan dukungan Kepolisian sebagai aparat penegak hukum di jalan raya. Apabila permasalahan parkir di bahu jalan di sekitar *U-Turn* Nasmoco Karangjati dibiarkan tanpa penanganan yang konsisten, maka praktik tersebut berpotensi menjadi kebiasaan yang terus berulang di kalangan pengguna jalan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya parkir di bahu jalan di kawasan

¹⁴ *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.

U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang antara lain Kabupaten Semarang antara lain :

1. Tingginya potensi kecelakaan di sekitar titik *U-Turn* yang menuntut evaluasi mendalam terhadap faktor-faktor penyebab gangguan lalu lintas, termasuk keberadaan parkir di bahu jalan.
2. Tingginya volume kendaraan yang melintas pada ruas jalan utama di sekitar *U-Turn*, sehingga ruang jalan yang terbatas semakin rentan terganggu oleh kendaraan yang berhenti atau parkir tidak pada tempatnya.
3. Posisi *U-Turn* Nasmoco Karangjati yang strategis sebagai akses menuju kawasan perdagangan, industri, dan permukiman, menjadikan kawasan ini memiliki tingkat mobilitas yang tinggi dan membutuhkan pengelolaan lalu lintas yang optimal.
4. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pengembangan kebijakan penataan dan penegakan hukum parkir di bahu jalan, khususnya pada kawasan *U-Turn* dan titik rawan konflik lalu lintas lainnya.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan kajian implementasi kebijakan parkir tepi jalan pada kawasan *U-Turn*, serta kontribusi praktis berupa rekomendasi perbaikan kebijakan bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dan instansi terkait guna meningkatkan keselamatan serta kelancaran lalu lintas, khususnya di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati dan wilayah sejenis di Indonesia.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dengan uraian latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan

masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana efektivitas penegakan kebijakan parkir tepi jalan yang telah berlaku oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, dalam menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas?
2. Bagaimana faktor yang menghambat penegakan kebijakan parkir tepi jalan di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, khususnya yang berkaitan dengan koordinasi antarinstansi, ketersediaan sumber daya aparatur, serta tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan perparkiran?
3. Bagaimana dampak penegakan kebijakan parkir tepi jalan di *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang terhadap ketertiban lalu lintas dan optimalisasi pendapatan daerah di Kabupaten Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian perumusan masalah diatas, maka adapapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis efektivitas penegakan kebijakan parkir tepi jalan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, dalam menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas
2. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor penghambat penegakan kebijakan parkir tepi jalan di wilayah *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang.
3. Untuk menganalisis dampak penegakan kebijakan parkir tepi jalan di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang terhadap ketertiban lalu

lintas dan optimalisasi pendapatan daerah di Kabupaten Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan berbagai informasi yang didapat diharapkan adanya penelitian mengenai **“Analisis Hukum Terhadap Penegakan Hukum Parkir Liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang”** ini dapat memberikan manfaat mengenai perkembangan kebijakan hukum berlalu lintas di jalan raya :

a) Manfaat Bagi Penulis

Manfaat bagi penulis mengenai penulisan penelitian skripsi ini yaitu sebagai tugas akhir dan syarat untuk mendapatkan gelar strata 1 (S1) di Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman (UNDARIS), selain itu dari penelitian ini juga dapat menambah pengetahuan mengenai ilmu hukum, khususnya hukum berlalu lintas di jalan yang berkaitan dengan aturan parkir liar atau parkir ditepi jalan.

b) Manfaat Teoritis

Penelitian ini berfokus pada pengembangan teori implementasi kebijakan publik, khususnya di bidang transportasi dan parkir. Studi ini meningkatkan pemahaman tentang faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan di tingkat kabupaten, termasuk koordinasi lembaga dan penegakan aturan. Selain itu, penelitian ini menyumbang pada model analisis kebijakan daerah dan memberikan wawasan tentang tantangan penegakan hukum di tingkat daerah.

c) Manfaat Praktis

Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang: Memberikan masukan

dan rekomendasi untuk perbaikan pelaksanaan kebijakan parkir tepi jalan.

Bagi Pemerintah Kabupaten Semarang: Sebagai bahan evaluasi dalam merumuskan kebijakan yang lebih efektif di masa mendatang.

Bagi masyarakat: Memberikan pemahaman mengenai kebijakan parkir dan diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dalam mematuhi aturan.

E. Sistematika Penulisan

Didalam penulisan skripsi ini penulis menyajikan menjadi bab I-V, dan terdiri dari beberapa sub bab yang menjelaskan mengenai penelitian-penelitian yang penulis buat sesuai dengan judul. Adapun sistematika penulisan skripsi ini sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan, dalam bab ini menyajikan latar belakang permasalahan, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka, pada bab ini disajikan tentang norma hukum, teori hukum yang berhubungan dengan fakta atau kasus yang sedang dibahas.

BAB III Metode Penelitian, bab ini menyajikan secara sederhana langkah-langkah penelitian yang dilakukan.

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, dalam bab ini data atau informasi hasil penelitian diolah.

BAB V Simpulan dan Saran, bab ini merupakan kristalisasi dari semua yang telah dicapai didalam masing-masing bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Parkir

1. Pengertian Parkir

Parkir dalam konteks hukum Indonesia didefinisikan sebagai keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Menurut Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya¹⁵. Dasar hukum mengenai parkir di Indonesia diatur dalam beberapa peraturan, antara lain:

1) PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan LLAJ¹⁶

- a) Peraturan Pemerintah ini menegaskan bahwa fasilitas parkir merupakan bagian dari fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus diselenggarakan secara terencana dan terintegrasi dalam sistem jaringan lalu lintas.¹⁷
- b) PP Nomor 79 Tahun 2013 juga mengatur bahwa pemanfaatan ruang lalu lintas jalan, termasuk penggunaan bahu jalan, wajib memperhatikan aspek keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas, sehingga praktik parkir yang mengganggu fungsi jalan tidak dibenarkan.¹⁸

¹⁵ Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 16 Tentang Lalu Lintas Angkutan Barang.

¹⁶ <https://peraturan.bpk.go.id/Details/5414/pp-no-79-tahun-2013>

¹⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁸ Ibid.

2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2013 tentang Syarat dan Tata Cara

Perizinan Usaha Jasa Parkir :

- a) Regulasi ini memuat ketentuan mengenai syarat-syarat yang harus dipenuhi serta prosedur perizinan bagi pelaku usaha di bidang jasa parkir.
- b) Selain itu, peraturan ini juga menjabarkan mekanisme pengelolaan dan pengaturan fasilitas parkir yang berada di ruang public.

3) Peraturan Daerah Kabupaten/Kota

Setiap pemerintah daerah berwenang menetapkan peraturan daerah tersendiri yang mengatur secara lebih rinci mengenai tata kelola parkir di wilayahnya masing-masing. Tertuang dalam Peraturan Daerah Kabupaten Semarang No. 102 Tahun 2018 Setiap pemerintah daerah berwenang menetapkan peraturan daerah yang mengatur secara lebih rinci mengenai tata kelola parkir di wilayahnya masing-masing. Di Kabupaten Semarang, kewenangan tersebut diwujudkan melalui Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 13 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Peraturan Bupati Semarang Nomor 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum, serta Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023, yang secara normatif menjadi dasar hukum pengelolaan dan penataan parkir di daerah.

4) Peraturan Kementerian atau Badan Terkait

Kementerian Perhubungan maupun instansi teknis di daerah seperti Dinas Perhubungan memiliki kewenangan untuk menetapkan kebijakan atau regulasi terkait perparkiran. Dalam praktiknya, penyelenggaraan parkir menjadi

tanggung jawab pemerintah daerah yang pelaksanaannya dilakukan oleh dinas terkait, misalnya Dinas Perhubungan atau Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya di tingkat kabupaten atau kota. Instansi-instansi ini berperan dalam menerbitkan izin usaha jasa parkir, menentukan besaran tarif parkir, serta menetapkan lokasi dan tata cara parkir di wilayah kewenangannya. Selain itu, terdapat ketentuan yang mewajibkan setiap pelaku usaha yang membangun pusat perbelanjaan atau toko swalayan untuk menyediakan area parkir minimal 5,5 Satuan Ruang Parkir (SRP) per 100 meter persegi dari luas lahan efektif yang digunakan.¹⁹ Sementara itu, parkir liar merupakan bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan di lokasi-lokasi yang telah diberi tanda larangan parkir, larangan berhenti, maupun marka jalan yang melarang aktivitas parkir. Umumnya, pelanggaran ini terjadi di pinggir jalan, trotoar, atau area-area yang tidak diperbolehkan seperti tikungan dan persimpangan, yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas serta membahayakan pejalan kaki.

Dasar hukum tentang parkir liar di Indonesia terutama diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UNDANG-UNDANG LLAJ) serta peraturan-peraturan turunannya. Berikut adalah beberapa ketentuan hukum terkait parkir liar di Indonesia :

- 1) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan**
Peraturan Pemerintah ini menegaskan bahwa ruang lalu lintas jalan beserta fasilitas pendukungnya harus dimanfaatkan sesuai dengan fungsi jalan dalam rangka menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Penggunaan ruang lalu

¹⁹https://www.andalalindkijakarta.com/file/12_272_PEDOMAN_TEKNIS_FASILITAS_PARKIR.pdf

lintas jalan, termasuk bahu jalan, yang tidak sesuai peruntukannya—seperti untuk kegiatan parkir yang tidak ditetapkan—dapat mengganggu fungsi jalan dan berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, praktik parkir liar pada bahu jalan bertentangan dengan prinsip penyelenggaraan jaringan lalu lintas sebagaimana diatur dalam PP Nomor 79 Tahun 2013.²⁰

2) Peraturan Daerah (Perda) masing-masing wilayah: Pemerintah daerah

umumnya memiliki peraturan tersendiri mengenai tata kelola parkir, termasuk ketentuan tentang larangan parkir sembarangan dan pemberian sanksi administratif. Perda tersebut mencakup pengaturan wilayah parkir, tarif retribusi parkir, hingga bentuk hukuman bagi pelanggaran parkir liar.

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 13 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah; Peraturan Bupati Semarang Nomor 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran²¹

3) Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub): Peraturan yang dikeluarkan

oleh Menteri Perhubungan memiliki peran penting dalam mengatur teknis perparkiran, termasuk tata cara parkir dan ketentuan mengenai sanksi bagi pelanggaran. Permenhub sering kali memberikan penjabaran lebih rinci terhadap pelaksanaan aturan-aturan yang telah diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir Kendaraan Bermotor.

²⁰ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²¹ <https://meridianhukum.com/peraturan/perda-kab-semarang-no-13-tahun-2023>

4) Sanksi Administratif: Terhadap pelanggaran parkir liar, pelaku dapat dikenai sanksi administratif dalam bentuk denda atau penilangan. Penindakan ini dilakukan oleh aparat yang berwenang, seperti petugas dari Dinas Perhubungan (Dishub) maupun anggota Satuan Lalu Lintas Polri.

5) Penarikan Kendaraan: Selain pengenaan denda, pemerintah daerah juga memiliki kewenangan untuk melakukan penarikan atau penderekan terhadap kendaraan yang diparkir secara ilegal ke tempat penyimpanan khusus. Tindakan ini merupakan bagian dari upaya penegakan hukum terhadap praktik parkir liar. Pelanggaran terhadap ketentuan parkir merupakan bentuk pelanggaran lalu lintas yang dapat dikenali melalui keberadaan rambu larangan parkir, rambu larangan berhenti, maupun marka jalan yang menyatakan larangan parkir. Terdapat beberapa jenis pelanggaran parkir liar yang umum ditemukan di berbagai wilayah, antara lain:

1) Parkir di Trotoar: Salah satu bentuk pelanggaran yang kerap terjadi adalah memarkir kendaraan di trotoar. Tindakan ini bertentangan dengan regulasi lalu lintas, khususnya di tingkat daerah, karena mengganggu ruang pejalan kaki dan membatasi aksesibilitas.

2) Parkir di Pinggir Jalan di Luar Zona Resmi: Memarkir kendaraan di tepi jalan yang tidak ditetapkan sebagai zona parkir resmi juga tergolong sebagai parkir liar. Praktik ini berpotensi menimbulkan kemacetan dan melanggar peraturan lalu lintas setempat.

3) Parkir di Area Ruang Terbuka Hijau (RTH): Sebagian pengemudi memanfaatkan area hijau atau taman sebagai tempat parkir alternatif ketika

lahan resmi tidak tersedia. Hal ini melanggar aturan perlindungan lingkungan dan umumnya dikenakan sanksi berupa denda.

4) Parkir di Lokasi Terlarang: Termasuk dalam kategori ini adalah parkir di depan jalur evakuasi, hydrant, atau zona merah lainnya yang secara hukum dilarang untuk digunakan sebagai tempat parkir. Pelanggaran ini dapat dikenai sanksi administratif dan penarikan kendaraan.

5) Parkir di Properti Pribadi Tanpa Izin: Menempatkan kendaraan di atas lahan milik individu tanpa izin pemilik sah juga dikategorikan sebagai pelanggaran parkir. Pemilik memiliki hak untuk melaporkan dan meminta penarikan kendaraan dari lahannya.

Penegakan hukum terhadap parkir liar dapat berbeda di setiap daerah, bergantung pada kebijakan serta tingkat efektivitas pengawasan oleh pemerintah daerah. Meskipun demikian, pada dasarnya seluruh bentuk parkir liar dianggap melanggar hukum dan dapat dikenai sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku, termasuk sanksi administratif seperti denda.²²

2. Fungsi dan Tujuan Kebijakan Parkir

Kebijakan mengenai parkir merupakan salah satu instrumen strategis dalam pengelolaan lalu lintas serta penataan ruang kota. Dalam konteks hukum administrasi negara maupun hukum pidana, kebijakan ini berfungsi sebagai alat untuk mengatur dan menertibkan pemanfaatan ruang publik

²² Dikutip dari https://id.wikipedia.org/wiki/Pelanggaran_parkir diakses tanggal 07 Juli 2025 pukul 17.26 WIB

oleh kendaraan bermotor. Tujuannya adalah menciptakan keteraturan, keselamatan, serta kelancaran lalu lintas di wilayah perkotaan. Konsep ini selaras dengan asas *utile non abuti*, yang menggarisbawahi bahwa ruang publik boleh digunakan, namun tidak boleh disalahgunakan. Mengingat ruang tersebut merupakan milik negara yang diperuntukkan bagi kepentingan umum, maka penataan parkir menjadi langkah preventif untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan jalan dan trotoar, yang dapat mengganggu mobilitas masyarakat dan menyebabkan kemacetan²³. Kebijakan parkir juga berperan sebagai mekanisme kontrol sosial yang bertujuan mengarahkan perilaku pengguna kendaraan agar memarkirkan kendaraannya di lokasi yang telah ditentukan secara sah. Dalam kaitannya dengan penegakan hukum, keberadaan sanksi baik dalam bentuk administratif maupun pidana ringan yang dikenakan kepada pelanggar parkir sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mempertegas peran regulasi ini sebagai instrumen hukum yang bersifat mengikat.²⁴

Adapun tujuan kebijakan parkir mencakup beberapa dimensi krusial yaitu :

1) Tujuan Ketertiban Dan Kelancaran Lalu Lintas.

Salah satu tujuan utama dari kebijakan parkir yang dirancang secara efektif adalah untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh

²³ WilliamNDunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003), halaman 95.

²⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 287 ayat (1) dan ayat (3).

parkir sembarangan, termasuk parkir di bahu jalan. Kebijakan ini juga bertujuan untuk menjaga kelancaran pergerakan kendaraan serta menjamin kenyamanan bagi pejalan kaki. Di sisi lain, hal ini berkaitan erat dengan pengelolaan ruang kota yang terbatas, di mana penataan lahan parkir perlu dilakukan secara cermat agar tidak menyebabkan penyempitan jalur lalu lintas, khususnya pada jalan utama.

2) Tujuan Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Kebijakan parkir di berbagai wilayah juga dirancang sebagai salah satu sumber pemasukan daerah melalui retribusi parkir. Agar tidak membebani masyarakat, penerapan retribusi ini harus diatur secara proporsional dalam peraturan daerah. Ketentuan tersebut perlu disusun berdasarkan asas keadilan dan kemanfaatan sebagaimana diatur dalam hukum keuangan negara, guna memastikan keseimbangan antara optimalisasi pendapatan dan kepentingan publik.

3) Tujuan Keamanan Dan Keselamatan.

Penataan lokasi parkir yang baik mampu meningkatkan perlindungan terhadap kendaraan dari potensi pencurian, sekaligus meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas akibat parkir sembarangan. Aspek ini juga berhubungan langsung dengan pentingnya menjaga jalur evakuasi tetap bebas hambatan dari kendaraan yang parkir secara tidak semestinya.

4) Tujuan Mendukung Mobilitas Berkelanjutan Dan Transportasi Publik.

Kebijakan parkir juga dapat dimanfaatkan untuk mendukung mobilitas yang berkelanjutan. Melalui kebijakan pembatasan ruang parkir atau penerapan tarif tinggi di wilayah padat, masyarakat secara tidak langsung didorong untuk beralih ke transportasi publik. Pendekatan ini memerlukan analisis menyeluruh dan partisipasi publik agar kebijakan tersebut tidak hanya tepat secara teknis, tetapi juga diterima oleh masyarakat luas. Salah satu tujuan utama dari kebijakan parkir yang dirancang secara efektif adalah untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh parkir sembarangan, termasuk parkir di bahu jalan. Kebijakan ini juga bertujuan untuk menjaga kelancaran pergerakan kendaraan serta menjamin kenyamanan bagi pejalan kaki. Di sisi lain, hal ini berkaitan erat dengan pengelolaan ruang kota yang terbatas, di mana penataan lahan parkir perlu dilakukan secara cermat agar tidak menyebabkan penyempitan jalur lalu lintas, khususnya pada jalan utama.

3. Regulasi Parkir di Indonesia

Regulasi mengenai parkir di Indonesia merupakan bagian penting dari sistem hukum administrasi negara dan hukum penataan ruang, yang bertujuan untuk menjamin keteraturan, efisiensi, serta keberlanjutan dalam pemanfaatan ruang publik dan sistem transportasi. Dasar hukum utama dalam pengaturan parkir adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dalam undang-undang ini, hak

dan kewajiban pengguna jalan, termasuk aturan tentang parkir dan berhenti, diatur secara menyeluruh. Pasal 38 secara tegas melarang praktik parkir di lokasi-lokasi yang berpotensi mengganggu keselamatan atau kelancaran lalu lintas, seperti pada tikungan, jembatan, dan simpang jalan. UU LLAJ juga memberikan kewenangan yang cukup luas kepada pemerintah daerah untuk menyusun kebijakan parkir yang disesuaikan dengan kondisi geografis dan karakteristik wilayah masing-masing. Pendelegasian kewenangan ini kemudian dituangkan melalui berbagai regulasi turunan, mulai dari Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Menteri (Permenhub), hingga Peraturan Daerah (Perda) yang menjadi acuan utama dalam pengelolaan parkir di tingkat lokal.²⁵

Peraturan Daerah memiliki peran strategis karena mengatur secara detail teknis pengelolaan parkir, meliputi lokasi yang diperbolehkan untuk parkir, besaran retribusi, sanksi administratif, dan sistem manajemen parkir itu sendiri. Dalam praktiknya, banyak Perda disusun dengan mengacu pada standar teknis dari Kementerian Perhubungan, namun tetap mempertimbangkan karakteristik wilayah masing-masing. Sebagai contoh, Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2012 mengatur tarif layanan parkir tepi jalan umum dan area khusus parkir secara rinci, termasuk waktu operasional dan lokasi yang diizinkan untuk kegiatan parkir.³⁶ Peraturan ini memungkinkan fleksibilitas dalam merespons persoalan seperti kepadatan lalu lintas, keterbatasan ruang, dan dinamika sosial ekonomi lokal.

²⁵ Ibid., Bab VI, tentang Peran Pemerintah Daerah.

Di sisi lain, regulasi parkir juga berkaitan dengan aspek hukum pidana ringan dan perlindungan lingkungan. Pelanggaran terhadap ketentuan parkir—seperti memarkir kendaraan di lokasi terlarang—dapat dikenai sanksi denda atau kurungan, sebagaimana diatur dalam UU LLAJ maupun Perda. Penegakan hukum terhadap pelanggaran ini umumnya dilakukan oleh Kepolisian atau Dinas Perhubungan setempat.²⁶ Dalam konteks lingkungan, beberapa kota mulai menerapkan kebijakan yang mendukung kendaraan rendah emisi, misalnya dengan menyediakan area parkir khusus atau tarif preferensial bagi kendaraan listrik. Meskipun kebijakan ini masih terbatas, namun sudah menunjukkan arah integrasi antara regulasi parkir dan tujuan pembangunan berkelanjutan.²⁷

Tantangan dalam implementasi kebijakan parkir meliputi lemahnya penegakan hukum, minimnya sosialisasi peraturan, dan keterbatasan infrastruktur parkir yang layak. Hal ini seringkali menimbulkan gesekan antara kebutuhan masyarakat dan otoritas pemerintah dalam menertibkan penggunaan ruang publik. Oleh karena itu, diperlukan sinergi antara regulasi pusat dan daerah serta konsistensi dalam implementasi di lapangan agar kebijakan parkir dapat berjalan efektif.²⁸

B. Tinjauan Umum Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam kerangka kajian Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemahaman yang mendalam terhadap istilah “lalu lintas” dan “angkutan jalan”

²⁶ Siregar, Muhammad Arif, *Hukum Lalu Lintas dan Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Prenadamedia, 2016), 54.

²⁷ Pemkot Dorong Kendaraan Listrik Lewat Skema Parkir Khusus,” *Kompas.com*, 2 Januari 2024.

²⁸ Tantangan Pengelolaan Parkir di Kota-Kota Besar,” *Tempo.co*, 14 November 2023.

merupakan landasan konseptual yang sangat penting. Pengertian yuridis mengenai kedua istilah tersebut secara eksplisit diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), yang menjadi dasar hukum utama dalam pengelolaan sistem transportasi jalan di Indonesia. Dalam Pasal 1 angka 1 UU tersebut, “lalu lintas” diartikan sebagai “gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan menurut peraturan perundang-undangan.”²⁹ Definisi ini menitikberatkan pada unsur pergerakan subjek (kendaraan dan individu) dalam suatu ruang tertentu (ruang lalu lintas jalan), yang seluruhnya tunduk pada aturan hukum yang berlaku. Tujuannya adalah untuk mewujudkan kelancaran, ketertiban, dan keamanan dalam mobilitas masyarakat.

Sementara itu, Pasal 1 angka 12 dari UU yang sama menjelaskan bahwa “angkutan jalan” adalah “setiap kegiatan memindahkan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.”³⁰

Di sini, aspek mobilitas ditegaskan sebagai proses pemindahan yang melibatkan objek (orang/barang), sarana (kendaraan bermotor), dan lokasi (jalan). Maka dari itu, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan dua konsep yang saling berkaitan dan tidak dapat dipisahkan—lalu lintas menjadi wadah bagi pergerakan, sedangkan angkutan jalan adalah manifestasi kegiatan transportasi dalam ruang tersebut.

Lalu lintas tidak hanya dipahami sebagai gerakan fisik kendaraan dan

²⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 1.

³⁰ Ibid., Pasal 1 angka 12.

manusia, melainkan sebagai sistem kompleks yang mencakup interaksi antara pengguna jalan, kendaraan, dan prasarana, yang seluruhnya diatur oleh hukum guna mencapai keselamatan dan efisiensi. Lebih lanjut, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemahaman terhadap konsep ini berkembang seiring dengan kebutuhan integrasi sistem transportasi dan perlindungan lingkungan, terutama dalam merancang kebijakan transportasi yang berkelanjutan.³¹ Selain itu, kemajuan teknologi, khususnya di bidang digital, juga memberikan pengaruh besar terhadap dinamika lalu lintas dan angkutan jalan, seperti munculnya model transportasi daring yang menuntut pembaruan regulasi agar tetap relevan dengan perkembangan zaman. Oleh sebab itu, dalam penelitian hukum, sangat penting untuk memahami definisi legal sebagai pijakan, sekaligus membuka ruang bagi pendekatan teoritis dan kajian empiris yang mencerminkan dinamika sosial dan teknologi.

2. Asas dan Tujuan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di Indonesia dirancang bukan sekadar sebagai serangkaian prosedur teknis, melainkan berpijak pada prinsip hukum yang memiliki nilai filosofis mendalam. Asas dan tujuan dalam penyelenggaraan LLAJ merupakan kompas normatif yang menjamin agar kebijakan transportasi selaras dengan keadilan serta kemaslahatan sosial.

Asas-asas penyelenggaraan LLAJ secara eksplisit diatur dalam **Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan**

³¹ Pemerintah Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bab I, Ketentuan Umum.

Jalan (UU LLAJ). Asas-asas ini mencerminkan prinsip-prinsip dasar yang harus dipatuhi dalam setiap aspek penyelenggaraan LLAJ. Beberapa asas penting tersebut meliputi:

- 1) **Asas Transparansi:** Menekankan keterbukaan informasi dan akses masyarakat terhadap segala hal yang berkaitan dengan penyelenggaraan LLAJ, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan. Ini berarti kebijakan dan data terkait LLAJ harus mudah diakses oleh publik, mendorong akuntabilitas pemerintah.³²
- 2) **Asas Akuntabilitas:** Menuntut pertanggungjawaban dari setiap pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan LLAJ atas setiap kebijakan dan tindakan yang diambil. Baik penyelenggara negara maupun pengguna jalan memiliki tanggung jawab hukum atas perannya masing-masing.³³
- 4) **Asas Keberlanjutan:** Mengedepankan keseimbangan antara kebutuhan mobilitas saat ini dengan keberlangsungan lingkungan dan kebutuhan generasi mendatang. Ini mendorong pengembangan sistem transportasi yang ramah lingkungan dan efisien, serta berkelanjutan secara ekonomi dan sosial.³⁴
- 5) **Asas Partisipatif:** Mewajibkan pelibatan aktif masyarakat dalam proses perumusan kebijakan LLAJ. Dengan melibatkan berbagai pemangku

³² Hukumonline.com, *Transparansi dan Akuntabilitas dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, <https://www.hukumonline.com>, diakses 12 Juli 2025

³³ Saputri, F. A. (2024). *Legal Protection In Road Transportation: Safety, Passenger Rights And Carrier Liability*. 1(1). <https://doi.org/10.62872/qnmrzn25>

³⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 huruf d

kepentingan (pengguna jalan, ahli, masyarakat umum), diharapkan kebijakan yang dihasilkan lebih aspiratif dan sesuai dengan kebutuhan riil.³⁵

- 6) **Asas Keadilan:** Menjamin perlakuan yang sama dan proporsional bagi setiap pengguna jalan, tanpa memandang status sosial atau ekonomi. Asas ini juga mencakup pemerataan aksesibilitas transportasi di seluruh wilayah.³⁶
- 7) **Asas Kemanfaatan:** Menekankan bahwa setiap peraturan dan tindakan dalam LLAJ harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan umum, seperti kelancaran, keamanan, dan efisiensi transportasi³⁷.
- 8) **Asas Keselamatan dan Keamanan:** Merupakan asas fundamental yang memprioritaskan perlindungan jiwa dan raga bagi setiap pengguna jalan. Semua regulasi dan infrastruktur harus dirancang untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan tindak kriminal.³⁸

Asas-asas ini menjadi pijakan bagi pemerintah dalam merumuskan kebijakan turunan, seperti Peraturan Pemerintah atau Peraturan Daerah, dan juga menjadi tolok ukur dalam menilai legalitas dan legitimasi suatu kebijakan LLAJ. Selain asas, UU LLAJ juga merumuskan **tujuan penyelenggaraan LLAJ** yang terdapat dalam **Pasal 4**.

Tujuan ini merupakan capaian yang ingin diraih melalui seluruh pengaturan dan pelaksanaan di bidang LLAJ, yaitu:

- 1) **Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang prima, aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu:** Ini adalah tujuan

³⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 huruf e

³⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 huruf c

³⁷ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 huruf b

³⁸ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 huruf a.

utama yang mencakup berbagai aspek kualitas layanan. "Prima" berarti optimal, "aman" dan "selamat" berkaitan dengan minimnya risiko kecelakaan, "tertib" dan "lancar" berkaitan dengan keteraturan dan efisiensi pergerakan, sedangkan "terpadu" mengacu pada integrasi antar moda transportasi (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).³⁹

- 2) **Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa:** Tujuan ini berdimensi sosial dan kultural, yaitu membentuk kesadaran dan perilaku positif pengguna jalan yang mencerminkan nilai-nilai kepatuhan hukum,⁴⁰ saling menghargai, dan tanggung jawab. Penegakan hukum dan edukasi berperan penting dalam mencapai tujuan ini.⁴¹
- 3) **Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat:** Tujuan ini memastikan bahwa aturan LLAJ ditegakkan secara konsisten dan adil, sehingga masyarakat merasa terlindungi dan memiliki kepastian dalam menggunakan jalan.⁴²
- 4) **Terwujudnya partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:** Ini merupakan manifestasi dari asas partisipatif, di mana masyarakat tidak hanya menjadi objek regulasi, tetapi juga subjek aktif dalam menjaga dan meningkatkan kualitas LLAJ.⁴³

³⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3

⁴⁰ Suherman, A., Ramadhani, S., & Sitepu, S. (2023). Increased Public Legal Awareness of the Primary Rights of Road Users That Need to be Prioritized. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*.

⁴¹ Setiawan, D., & Santiago, F. (2025). Reformulation of the Law Enforcement System in the Issuance of Driver's Licenses Through Driving Education Certification. *International Journal of Social Service and Research*, 5(6), 633–644.

⁴² Syahputra, A., Erniyanti, E., & Ramlan, R. (2024). *Optimization Of Law Enforcement In Traffic Accident Cases To Increase Justice And Road Safety*. 1(3), 70–82.

⁴³ Hartono, B., & Hapsari, R. A. (2019). Traffic Policy Model for Bandar Lampung City as

Tujuan-tujuan ini saling terkait dan membentuk sebuah kerangka kerja yang komprehensif. Misalnya, untuk mencapai kelancaran lalu lintas, diperlukan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran parkir liar. Demikian pula, pelayanan yang prima akan terwujud jika ada partisipasi aktif dari masyarakat dalam menjaga ketertiban. Oleh karena itu, pemahaman yang mendalam mengenai asas dan tujuan LLAJ sangat krusial bagi setiap analisis hukum terkait bidang ini, karena menjadi ukuran keberhasilan dan legitimasi setiap kebijakan LLAJ.

3. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penyelenggaraan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di Indonesia merupakan suatu mekanisme terpadu yang melibatkan berbagai unsur dan pemangku kepentingan, dengan tujuan utama menciptakan mobilitas masyarakat yang aman, tertib, lancar, dan berorientasi pada keberlanjutan. Dalam kerangka hukum, penyelenggaraan LLAJ tidak hanya terbatas pada aspek normatif, tetapi juga mencakup proses implementasi, penegakan aturan, dan evaluasi kebijakan secara menyeluruh. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi dasar hukum utama yang mengatur seluruh dimensi penyelenggaraan tersebut.

Dalam Pasal 5 UU LLAJ disebutkan bahwa cakupan penyelenggaraan LLAJ meliputi empat aspek pokok, yakni perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian.⁴⁴

Perencanaan merujuk pada upaya menyusun rencana strategis jangka panjang

Hinterland in Indonesia. *Journal of Law, Policy and Globalization*, 89, 122–128.

⁴⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5.

yang melibatkan pengembangan jaringan transportasi, penyediaan sarana dan prasarana, serta sistem informasi pendukung. Tahap ini menjadi landasan awal dalam merumuskan arah kebijakan LLAJ. Sementara itu, pengaturan berkaitan dengan penetapan norma hukum, standar teknis, dan prosedur pelaksanaan di lapangan, seperti aturan mengenai rambu lalu lintas, batas kecepatan, dan perizinan operasional angkutan umum. Fungsi pengawasan dilakukan untuk menjamin pelaksanaan aturan secara konsisten dan tertib. Aktivitas ini melibatkan pengujian teknis kendaraan, pengawasan perilaku pengemudi, serta pengendalian kualitas layanan oleh instansi berwenang seperti kepolisian dan Dinas Perhubungan.⁴⁵

Adapun pengendalian berfokus pada respons terhadap permasalahan lalu lintas secara langsung, seperti penanganan kemacetan, pelanggaran parkir, dan tindakan penertiban hukum lainnya. Pendekatan ini membutuhkan sinergi antarlembaga untuk menjamin efektivitas tindakan di lapangan. Dari perspektif hukum administrasi, penyelenggaraan LLAJ menuntut kerja sama antara berbagai tingkat pemerintahan, mulai dari pusat hingga daerah.

Kewenangan dan tanggung jawab masing-masing lembaga dijabarkan secara lebih rinci dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 yang mengatur manajemen lalu lintas dan analisis dampaknya.⁴⁶

C. Tinjauan Umum Tentang Pemerintahan Daerah

1. Pengertian Pemerintahan Daerah

⁴⁵ Evaluasi Pengawasan Transportasi Publik di Indonesia,” *Jurnal Administrasi Publik* 12, no. 2 (2020): 221–225.

⁴⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Dalam kajian Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara, pemahaman terhadap konsep "Pemerintah Daerah" menjadi landasan penting untuk menelaah sistem desentralisasi serta pelaksanaan otonomi daerah di Indonesia. Konsep ini tidak hanya memiliki dasar hukum yang kuat, tetapi juga didukung oleh berbagai pendapat akademik yang memperkaya maknanya.⁴⁷ Secara konstitusional, dasar legal keberadaan pemerintah daerah ditemukan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, terutama Pasal 18, Pasal 18A, dan Pasal 18B, yang mengatur pembentukan daerah provinsi, kabupaten, dan kota yang memiliki sistem pemerintahan sendiri.⁴⁸ Definisi normatif tentang "Pemerintah Daerah" secara eksplisit disebutkan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda), yang menyatakan bahwa Pemerintah Daerah terdiri atas kepala daerah yang menjalankan urusan pemerintahan daerah yang menjadi kewenangannya.⁴⁹

Dengan demikian, kepala daerah (gubernur, bupati, atau wali kota) diposisikan sebagai aktor utama dalam menjalankan roda pemerintahan di tingkat lokal.

Meski demikian, para pakar hukum tata negara memiliki pandangan yang lebih luas. Bagir Manan mengemukakan bahwa Pemerintah Daerah tidak hanya terdiri dari kepala daerah, tetapi mencakup seluruh perangkat daerah yang membantu dalam penyelenggaraan fungsi pemerintahan. Pandangan ini diperkuat oleh Hadjon,

⁴⁷ Supiana, N., & Barthos, M. (2022). *The Concept of Legal Protection of Intellectual Property Rights*

⁴⁸ Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 18, Pasal 18A, dan Pasal 18B.

⁴⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pasal 1 angka 2.

yang menyebut bahwa Pemerintah Daerah adalah entitas hukum publik yang berwenang mengambil keputusan administratif dan melakukan tindakan hukum sebagai bagian dari fungsi pemerintahan daerah.⁵⁰

Perlu pula dicermati pembedaan antara konsep "Pemerintah Daerah" dan "Pemerintahan Daerah." Istilah pertama merujuk pada struktur eksekutif daerah, sedangkan istilah kedua menggambarkan proses penyelenggaraan pemerintahan oleh kepala daerah bersama DPRD. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1 angka 1 UU Pemda, yang menyatakan bahwa Pemerintahan Daerah mencakup pelaksanaan urusan pemerintahan berdasarkan prinsip otonomi dan tugas pembantuan.⁵¹ Dalam praktiknya, regulasi dan pembaruan kebijakan mengenai Pemerintah Daerah dapat diakses melalui platform resmi JDIH Kemendagri yang terus memperbarui basis data regulasi dan dokumentasi hukum terkait penyelenggaraan otonomi daerah. Maka dari itu, analisis hukum terhadap Pemerintah Daerah harus mempertimbangkan dimensi legal-formal, konseptual, dan praktik kelembagaan secara utuh.

2. Kewenangan Pemerintahan Daerah

Dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang menerapkan prinsip desentralisasi, keberadaan kewenangan Pemerintah Daerah menjadi aspek fundamental dalam pelaksanaan otonomi daerah. Kewenangan tersebut merupakan hak hukum yang dimiliki oleh daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan serta kepentingan masyarakat lokal. Landasan konstitusional

⁵⁰ Philipus M. Hadjon, *Hukum Administrasi dan Pemerintahan Daerah* (Surabaya: Fakultas Hukum Universitas Airlangga, 2008), 38–40.

⁵¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pasal 1 angka 1.

atas kewenangan ini secara eksplisit dijabarkan dalam UUD NRI Tahun 1945, khususnya Pasal 18, 18A, dan 18B.⁵²

Rincian mengenai pengklasifikasian kewenangan pemerintah daerah secara normatif tertuang dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pasal 9 undang-undang tersebut membagi urusan pemerintahan menjadi tiga kategori, yaitu urusan pemerintahan absolut, urusan pemerintahan konkuren, dan urusan pemerintahan umum.⁵³ Fokus utama dalam konteks kewenangan daerah terletak pada urusan pemerintahan konkuren, yaitu urusan yang dibagi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota. Urusan ini selanjutnya dikelompokkan menjadi urusan wajib dan urusan pilihan.

1) Urusan Pemerintahan Wajib.

Urusan pemerintahan wajib mencakup sektor-sektor yang menyangkut hak dasar masyarakat, seperti pendidikan, kesehatan, pekerjaan umum, dan ketertiban. Selain itu, terdapat pula urusan wajib yang tidak berkaitan langsung dengan pelayanan dasar namun tetap penting seperti pengembangan pariwisata atau pemberdayaan desa.⁵⁴

2) Urusan Pemerintahan Pilihan. urusan pemerintahan pilihan merupakan bentuk kewenangan yang disesuaikan dengan ciri khas dan keunggulan daerah tertentu. Misalnya, daerah pesisir memiliki kewenangan dalam sektor kelautan dan perikanan, sementara daerah dengan sumber daya alam hutan mengelola

⁵² Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 18, 18A, dan 18B

⁵³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pasal 9

⁵⁴ Ibid., Pasal 11–12.

bidang kehutanan. Pendekatan ini memungkinkan daerah untuk lebih adaptif dan inovatif dalam memanfaatkan potensi lokal.⁵⁵

Tujuan utama dari pembedaan urusan ini adalah untuk menjamin tata kelola pemerintahan yang lebih efektif, efisien, dan akuntabel. Pelimpahan kewenangan kepada daerah merupakan bagian dari strategi pelayanan publik yang menempatkan keputusan lebih dekat kepada warga, sehingga lebih cepat dan tepat sasaran. Untuk mendukung pelaksanaan kewenangan tersebut, struktur organisasi daerah diatur melalui Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016, yang memastikan setiap urusan memiliki perangkat kerja yang relevan.⁵⁶

3. Urusan Pemerintahan di Bidang Perhubungan

Bidang perhubungan merupakan salah satu sektor pemerintahan yang memiliki posisi strategis dalam menunjang mobilitas masyarakat, distribusi barang, serta mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Oleh karena itu, pengaturan kewenangan dalam urusan ini menjadi perhatian penting dalam sistem pemerintahan, baik di tingkat pusat maupun daerah. Dalam kerangka desentralisasi, urusan perhubungan diatur secara tegas oleh ketentuan hukum yang berlaku. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjadi landasan utama dalam mengatur pembagian urusan pemerintahan, termasuk urusan perhubungan. Berdasarkan ketentuan dalam undang-undang tersebut, urusan pemerintahan diklasifikasikan menjadi tiga kategori, yakni urusan absolut, urusan umum, dan urusan konkuren.⁵⁷

⁵⁵ Sibuea, Hotma, *Desentralisasi Asimetris di Negara Kesatuan* (Jakarta: Sinar Grafika, 2017), 44–45.

⁵⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

⁵⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pasal 9.

Perhubungan tergolong dalam urusan konkuren, yaitu jenis urusan yang pelaksanaannya dibagi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah (provinsi maupun kabupaten/kota). Pembagian ini dilakukan dengan mempertimbangkan prinsip akuntabilitas, efisiensi, eksternalitas, serta cakupan wilayah layanan.⁵⁸ Detail kewenangan dalam bidang perhubungan tercantum dalam lampiran UU tersebut. Pemerintah Pusat memiliki tanggung jawab terhadap kebijakan nasional, pengaturan standar transportasi, serta perizinan lintas provinsi dan internasional.

Secara lebih spesifik, pembagian urusan perhubungan ini dirinci dalam **Lampiran Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014**, yang memuat daftar urusan konkuren yang menjadi kewenangan daerah. Untuk bidang perhubungan, beberapa contoh pembagian kewenangan meliputi:

- 1) **Pemerintah Pusat** memiliki kewenangan dalam menetapkan kebijakan nasional di bidang perhubungan, regulasi standar teknis, perizinan transportasi lintas provinsi dan internasional (misalnya, penerbangan, pelayaran antar pulau, jaringan kereta api nasional), serta penyelenggaraan transportasi yang memiliki dampak nasional. Contohnya adalah pembangunan dan pengelolaan bandara internasional atau pelabuhan utama.
- 2) **Pemerintah Provinsi** memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan transportasi darat, laut, dan udara yang berskala provinsi. Ini termasuk pengelolaan terminal tipe B, perizinan angkutan umum dalam provinsi, pengaturan lalu lintas di jalan provinsi, serta pengelolaan pelabuhan pengumpul dan

⁵⁸ Ibid., Lampiran, Prinsip Pembagian Urusan Pemerintahan.

bandara pengumpan yang melayani rute dalam provinsi (Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016).

- 3) **Pemerintah Kabupaten/Kota** memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan transportasi yang berskala lokal. Ini mencakup pengelolaan terminal tipe C, perizinan angkutan umum perkotaan/perdesaan, pengaturan lalu lintas di jalan kota/kabupaten, pengelolaan parkir, serta penerbitan izin trayek angkutan kota/desa. Kewenangan ini sangat vital karena berinteraksi langsung dengan mobilitas harian masyarakat.

Pelaksanaan kewenangan ini pada umumnya dikoordinasikan oleh Dinas Perhubungan daerah. Namun, dalam praktiknya, masih terdapat berbagai kendala yang harus dihadapi, seperti terbatasnya anggaran, kapasitas teknis yang belum memadai, serta kurangnya sinergi antarlevel pemerintahan.⁵⁹ Dalam konteks ini, diperlukan harmonisasi regulasi, peningkatan koordinasi antarpemerintah, dan penguatan kelembagaan guna memastikan penyelenggaraan transportasi yang optimal bagi publik.

⁵⁹ Kendala Implementasi Kewenangan Transportasi di Daerah,” *Jurnal Ilmu Hukum* 12, no. 2 (2020): 134–136.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris, yakni pendekatan yang melihat hukum tidak hanya sebagai norma tertulis, tetapi juga sebagai perilaku yang tampak dalam praktik penerapan hukum. Pendekatan ini dilaksanakan melalui pengumpulan data primer secara langsung di lapangan, guna mengamati implementasi aturan hukum terkait penggunaan saksi.⁶⁰ Dalam pelaksanaannya, penulis menerapkan metode kualitatif, yaitu dengan mewawancarai informan secara langsung demi mendapatkan data yang akurat dan valid.

B. Spesifikasi Penelitian

Dalam penelitian ini memakai penelitian yuridis empiris, karena analisis penelitian ini ialah pendekatan yuridis yakni pendekatan undang – undang selaku yuridis dengan menganalisis peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pengukuhan pembinaan pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan angkutan barang yang parkir dibahu jalan di wilayah *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.

C. Sumber Informasi

Dalam penelitian ini, data primer yang digunakan berupa peraturan perundang-undangan yang memiliki kekuatan hukum mengikat. Sementara itu,

⁶⁰ Dikutip dari <https://dspace.uji.ac.id/bitstream/handle/123456789/15747/05.3%20bab%203.pdf?sequence=7&isAllowed=y> diakses tanggal 24 Februari 2024 pukul 10.50 WIB

data sekunder diperoleh dari berbagai sumber kepustakaan, seperti buku, artikel ilmiah, serta tulisan-tulisan lain yang berkaitan dengan upaya pembinaan terhadap pelanggaran lalu lintas, khususnya terkait parkir kendaraan di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.

1) Data Primer

Data primer merupakan data yang dikumpulkan secara langsung dari sumber aslinya dengan menggunakan instrumen atau alat bantu pengambilan data yang diterapkan langsung kepada subjek yang menjadi sumber informasi yang dibutuhkan. Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara langsung dengan para informan yang memiliki keterkaitan dengan penegakan hukum terhadap parkir liar di *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang. Para informan terdiri dari:⁶¹

- a) Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan
- b) 3 petugas DISHUB seksi Pengendali Operasional *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang
- c) 3 Masyarakat (pelanggar parkir liar)

Wawancara dilakukan secara langsung dan terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara untuk menggali informasi terkait pelaksanaan penegakan hukum serta kendala yang dihadapi di lapangan.

2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan jenis data yang diperoleh peneliti bukan secara langsung dari objek penelitian, melainkan melalui perantara sumber lain,

⁶¹ Titin Pramiyati, Jayanta, Yulnelly, "**PERAN DATA PRIMER PADA PEMBENTUKAN SKEMA KONSEPTUAL YANG FAKTUAL**", Jurnal SIMETRIS Vol 8 No. 2 November 2017, hal. 679.

baik dalam bentuk lisan maupun tertulis.⁶² Data ini umumnya telah tersedia dalam bentuk publikasi yang dikeluarkan oleh lembaga, organisasi, media massa, atau hasil penelitian terdahulu. Dalam konteks penelitian ini, data sekunder mencakup bahan hukum yang berfungsi menjelaskan norma hukum utama terkait penegakan terhadap pelanggaran oleh pengemudi kendaraan yang melakukan parkir di tepi jalan kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.

D. Metode Pengumpulan Data

Dalam metode penelitian ini, data diperoleh melalui berbagai literatur yang relevan dengan isu yang dikaji. Literatur tersebut mencakup buku-buku, baik dalam bentuk cetak maupun digital, serta informasi yang diperoleh dari sumber daring. Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif, yang terdiri atas data primer yang diperoleh secara langsung dari hasil penelitian, serta data sekunder yang bersumber dari referensi penunjang seperti buku dan dokumen lain yang berkaitan.

1) Wawancara mendalam (*in-depth interview*)

Wawancara atau tanya jawab dilakukan dengan pihak-pihak terkait, seperti aparat penegak hukum yang berwenang, masyarakat yang melakukan pelanggaran parkir liar, serta petugas keamanan. Adapun jenis pedoman wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara tidak terstruktur, yakni pedoman tanya jawab yang hanya memuat pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas. Adapun nanti

⁶² Kamus Besar Bahasa Indonesia

penulis juga akan meng*interview* beberapa responden, antara lain sebagai berikut :

- a) Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan
- b) 3 petugas DISHUB seksi Pengendali Operasional
- c) 3 Masyarakat (pelanggar parkir liar)

2) Observasi lapangan

Metode observasi dilakukan oleh penulis dengan cara langsung turun ke lokasi penelitian untuk mengamati subjek secara langsung, dengan tujuan memperoleh data yang lebih rinci dan faktual. Observasi ini dilakukan guna menghimpun informasi melalui pengamatan nyata di lapangan. Sebagai alat bantu dalam kegiatan observasi, penulis menggunakan buku catatan untuk mendokumentasikan hasil temuan secara langsung selama proses pengumpulan data berlangsung.⁶³

3) Studi dokumentasi

Metode dokumentasi adalah cara mengumpulkan informasi dari berbagai materi tertulis seperti rekaman, kutipan, dan referensi lain yang diperoleh dari lokasi penelitian, guna mendapatkan data yang otentik dan dapat dipercaya. Dalam penelitian kualitatif, dokumen tertulis sering menjadi sumber data yang sangat penting karena dapat memberikan informasi yang mendalam dan akurat.⁶⁴

⁶³ Dikuti dari <http://digilib.ikipgripta.ac.id/id/eprint/469/4/BAB%20III.pdf> diakses tanggal 19 Maret 2024 pukul 10.45 WIB.

⁶⁴ Suharsimi Arikunto, "*Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*" (Cet. XII; Jakarta: Rineke Cipta, 2002), Hal. 202.

E. Metode Analisis Data

Peneliti menggunakan beberapa instrumen dalam pengumpulan data yang relevan dengan jenis penelitiannya, yakni berupa peraturan perundang-undangan, buku, dan jurnal ilmiah. Dalam penelitian kualitatif, peneliti itu sendiri berfungsi sebagai instrumen utama, sehingga perlu dilakukan validasi untuk menilai tingkat kesiapan peneliti sebelum melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan. Ada pula perlengkapan - perlengkapan yang perlu disiapkan oleh peneliti buat mempelajari ialah sebagai berikut:

- a. Pedoman tanya jawab ialah alat yang dikenakan dalam melaksanakan tanya jawab yang dijadikan dasar buat memperoleh data dari informan yang berbentuk pertanyaan.
- b. Buku catatan dan alat tulis: berguna buat mencatat seluruh obrolan dengan sumber data.
- c. Kamera berguna buat mengambil gambar kalau peneliti tengah melaksanakan perbincangan dengan informan.
- d. Pedoman tanya jawab ialah alat yang dikenakan dalam melaksanakan tanya jawab yang dijadikan dasar buat memperoleh data dari informan yang berbentuk pertanyaan.
- e. Buku catatan dan alat tulis: berguna buat mencatat seluruh obrolan dengan sumber data.
- f. Kamera berguna buat mengambil gambar kalau peneliti tengah melaksanakan perbincangan dengan informan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Penegakan Hukum oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dalam Menanggulangi Parkir Liar di *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang.

Penelitian ini menggunakan pendekatan studi pustaka yang dipadukan dengan penelitian lapangan. Dalam proses penyusunannya, peneliti menerapkan beberapa metode, yaitu kajian literatur, observasi langsung, serta wawancara. Metode studi pustaka dilakukan dengan cara menelaah berbagai sumber tertulis yang relevan, kemudian dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan yang sesuai dengan permasalahan yang dikaji.

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), istilah *penegakan* diartikan sebagai suatu proses, cara, atau tindakan dalam menegakkan sesuatu. Dengan demikian, penegakan hukum dapat dimaknai sebagai upaya atau langkah-langkah yang dilakukan untuk memastikan hukum dapat diterapkan sebagaimana mestinya.⁶⁵

Menurut pandangan Asshiddiqie, penegakan hukum merupakan suatu proses yang bertujuan untuk mewujudkan berfungsinya norma-norma hukum secara nyata dalam kehidupan masyarakat.

⁶⁵ Kamus Besar Bahasa Indonesia

Norma tersebut berperan sebagai pedoman dalam mengatur perilaku serta hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat maupun bernegara.⁶⁶

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum merupakan suatu upaya untuk merealisasikan gagasan, nilai, atau konsep hukum yang bersifat abstrak agar dapat terwujud dalam kehidupan nyata.⁶⁷

Sementara itu, Soerjono Soekanto mendefinisikan penegakan hukum sebagai suatu aktivitas dalam menyelaraskan hubungan antara nilai-nilai yang tercermin dalam kaidah hukum yang telah mapan, dengan perilaku nyata masyarakat. Proses tersebut bertujuan untuk menciptakan, menjaga, serta mempertahankan ketertiban dan kedamaian dalam kehidupan sosial.⁶⁸

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis di lapangan, diketahui bahwa praktik parkir liar telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 274 disebutkan bahwa setiap tindakan parkir di jalan umum yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan dapat dikenai sanksi pidana.

⁶⁶ Laurensius Arliman *Mewujudkan Penegakan Hukum yang Baik di Negara Hukum Indonesia*. *Dialogia Iuridica*, Vol. 11 No. 1, 2019, hal. 10.

⁶⁷ Wicipto Setiadi. *Penegakan Hukum: Kontribusi bagi Pendidikan Hukum dalam Rangka Pengembangan Sumber Daya Manusia*. *Majalan Hukum Nasional*, Vo. 48 No. 2 Tahun 2018, hal. 4

⁶⁸ Wicipto Setiadi. *Penegakan Hukum: Kontribusi bagi Pendidikan Hukum dalam Rangka Pengembangan Sumber Daya Manusia*. *Majalan Hukum Nasional*, Vo. 48 No. 2 Tahun 2018, hal. 5

Adapun ketentuan lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut memuat berb bagai pasal yang mengatur mengenai tata cara parkir, sanksi terhadap pelanggaran parkir, serta kewenangan dalam proses penyidikan terhadap pelanggaran tersebut, yang akan dijelaskan sebagai berikut:

Bagian Kelima

Fasilitas Parkir Pasal 43

- 1) Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan
- 2) 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:
 - a. usaha khusus perparkiran
 - b. penunjang usaha pokok.
- 3) 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.
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jasa fasilitas Parkir, perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan Parkir untuk umum diatur

dengan peraturan pemerintah. Pasal 44 Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:

- a. rencana umum tata ruang;
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. kemudahan bagi Pengguna Jasa

Pasal 44

Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:

- a. rencana umum tata ruang;
- b. analisis dampak lalu lintas; dan
- c. kemudahan bagi Pengguna Jasa

Paragraf 7

Parkir

Pasal 120

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

Pasal 121

(1) Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti

atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk Pengemudi Sepeda Motor tanpa kereta samping.

BAB XIX PENYIDIKAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LALU

LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bagian Kesatu

Penyidikan

Pasal 259

- 1) Penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh:
 - a. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
 - b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini.
- 2) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. Penyidik; dan
 - b. Penyidik Pembantu.

Paragraf 1

Kewenangan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia

Pasal 260

- 1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik

Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:

- a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
- b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;
- d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang undangan;
- f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

- 2) Pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 261

Penyidik Pembantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (2) huruf b mempunyai wewenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1), kecuali mengenai penahanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1) huruf h yang wajib diberikan dengan pelimpahan wewenang dari Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Paragraf 2

Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil

Pasal 262

- 1) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (1) huruf b berwenang untuk:
 - a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
 - b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
 - c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;

- d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
 - e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
 - f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan
- 2) Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.
- 3) Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 274

- 1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pasal 15 ayat (2) “Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya,

Menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor,
Memberi surat izin mengemudi kendaraan bermotor”.

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengendalian Transportasi Jalan. BAB II tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, Pasal 2 ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan 46 gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas.

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. BAB VII Pasal 83-96 tentang Fasilitas Parkir Umum.

Dari peraturan perundang-undangan empat pokok peraturan diatas yang sudah penulis sebutkan, maka dari hasil penelitian jika dikaitkan satu sama lain maka dari situ antara Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan nomor 22 tahun 2009 sampai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Semarang nomor 1 tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, maka sudah saling berkesinambungan. Pertama di jelaskan dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan nomor 22 tahun 2009 Pasal 274 menyebutkan “perbuatan parkir di jalanan umum yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan dapat diancam pidana”. Peraturan selanjutnya yaitu Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pasal 15 ayat (2)

“Memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya” dari peraturan ini maka dapat diketahui jika ada masyarakat ketika melakukan pelanggaran pidana untuk selanjutnya untuk kewenangannya dilakukan oleh pihak kepolisian, karena dalam pengawasan kegiatan masyarakat adalah pihak kepolisian. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengendalian Transportasi Jalan. BAB II tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, Pasal 2 ayat (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, 47 permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan wajib dilakukan analisis dampak Lalu Lintas. Secara keterkaitan dengan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan pada pasal 274 yang menjelaskan perparkiran maka Peraturan Pemerintah nomor 30 tahun 2021 ini juga menjelaskan bagaimana pengaturan pembuatan ruang parkir tersebut agar tidak berdampak pada kelancaran lalu lintas, dan untuk peraturan perizinan selanjutnya di atur masing-masing daerah, khususnya di tempat penulis melakukan penelitian yaitu di wilayah Kabupaten Semarang maka peraturan yang berlaku mengenai perizinan parkir yaitu Peraturan Daerah Kabupaten Semarang nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan BAB VII Pasal 83-96 tentang Fasilitas Parkir Umum, untuk lebih jelasnya mengenai Peraturan Daerah Kabupaten Semarang nomor 1 tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, BAB VII pasal 83

sampai dengan pasal 96 mengenai fasilitas parkir, sebagai berikut :

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 83

(1) Fasilitas Parkir dapat diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah, perorangan dan/atau badan.

(2) Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

a. Fasilitas Parkir di dalam Rumija; dan

b. Fasilitas Parkir di luar Rumija.

(3) Fasilitas Parkir di dalam Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

Bagian Kedua

Fasilitas Parkir di dalam Rumija

Pasal 84

(1) Fasilitas Parkir di dalam Rumija hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada Jalan Kabupaten, Jalan Antar Desa, atau Jalan perkotaan yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.

(2) Fasilitas Parkir di dalam Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) diperuntukkan untuk sepeda dan Kendaraan Bermotor.

(3) Fasilitas Parkir di dalam Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) dibagi menjadi zona parkir yang ditetapkan berdasarkan kepadatan lalu lintas dan permintaan akan kebutuhan parkir setempat.

(4) Penetapan zona Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan oleh Bupati.

Pasal 85

(1) Parkir Kendaraan Bermotor di tepi Jalan umum diatur secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah lalu lintas.

(2) Pada ruas Jalan tertentu Parkir Kendaraan Bermotor di tepi Jalan umum hanya dapat dilakukan pada 1 (satu) sisi.

(3) Penetapan sudut Parkir Kendaraan dan ruas Jalan tertentu dilaksanakan sesuai hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas.

(4) Keluar masuk Kendaraan ke Fasilitas Parkir diatur sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan hambatan, gangguan, kemacetan dan Kecelakaan Lalu Lintas pada jaringan Jalan yang secara langsung dipengaruhi.

Pasal 86

(1) Fasilitas Parkir di dalam Rumija sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 ayat (1), tidak dilakukan pada:

- a. tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- b. jalur khusus Pejalan Kaki; c. Jalur r/lajur khusus sepeda;
- d. tikungan;
- e. jembatan;
- f. terowongan;

- g. tempat yang mendekati perlintasan sebidang;
 - h. tempat yang mendekati persimpangan/kaki persimpangan;
 - i. muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;
 - j. tempat yang dapat menutupi Rambu Lalu Lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - k. berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; dan
 - l. pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.
- (2) Fasilitas Parkir di dalam Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mematuhi tata tertib sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang undangan.

Bagian Ketiga

Fasilitas Parkir di luar Rumija

Paragraf 1

Jenis dan Penetapan Fasilitas

Pasal 87

- (1) Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija dapat berupa:
- a. taman Parkir;
 - b. gedung Parkir;
 - c. tempat usaha khusus Parkir;
 - d. tempat Parkir khusus; dan
 - e. tempat Parkir penunjang usaha pokok.
- (2) Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija sebagaimana dimaksud

pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan Kendaraan Bermotor.

(3) Penetapan lokasi Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat

(3) harus memperhatikan:

a. rencana umum tata ruang;

b. dokumen analisis mengenai dampak lingkungan atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup yang telah mencakup ANDALALIN; dan

c. kemudahan bagi Pengguna Jasa.

(4) Lokasi Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan oleh Bupati. Paragraf 2 Penyediaan Fasilitas Parkir Pasal 88

(1) Setiap penyelenggara Fasilitas Parkir wajib menyediakan Fasilitas Parkir.

(2) Dalam keadaan penggunaan periode puncak, perhitungan kebutuhan Fasilitas Parkir harus mempertimbangkan faktor trip rate kegiatan dengan karakteristik sejenis.

(3) Penyediaan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan sirkulasi arus Kendaraan masuk dan Kendaraan keluar secara aman dan selamat.

(4) Lokasi dan sirkulasi pada Fasilitas Parkir harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

(5) Penyediaan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan manajemen lalu lintas di dalam dan di sekitar

lingkungan pembangunan fasilitas sesuai dengan ANDALALIN.

(6) Pemerintah Daerah memberikan rekomendasi teknis fasilitas Parkir yang disediakan setiap penyelenggara Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sebelum dikeluarkan Persetujuan Bangunan Gedung.

(7) Penyelenggara Fasilitas Parkir yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif, berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan izin; dan/atau
- c. pencabutan izin.

(8) Ketentuan lebih lanjut mengenai sanksi administratif diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 89

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 diatur dengan Peraturan Bupati.

Paragraf 3

Perizinan Penyelenggaraan Parkir

Pasal 90

(1) Penyediaan Parkir untuk umum di luar Rumija sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 wajib memiliki izin.

(2) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di luar Rumija sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga

negara Indonesia atau Badan Hukum Indonesia berupa:

- a. usaha khusus perparkiran; dan
 - b. penunjang usaha pokok.
- (3) Izin penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Bupati atau pejabat yang ditunjuk.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penyelenggaraan Parkir diatur dengan Peraturan Bupati.
- (5) Penyediaan Parkir yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif, berupa: a. peringatan tertulis; dan/atau b. penghentian tetap kegiatan.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai sanksi administratif diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 91

- (1) Setiap badan/Badan Hukum dan/atau perorangan yang akan melakukan kegiatan usaha perdagangan barang dan jasa wajib memiliki izin penyelenggaraan tempat Parkir penunjang usaha pokok.
- (2) Penyelenggaraan tempat Parkir penunjang usaha pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan mempertimbangkan:
- a. kebutuhan satuan ruang parkir sesuai dengan jenis usaha pokok;
 - b. sirkulasi kendaraan keluar masuk;
 - c. manajemen lalu lintas di dalam dan akses masuk ke Jalan utama;

d. pola Parkir Kendaraan Bermotor;

e. kriteria tata letak perparkiran; dan

f. manajemen pengelolaan Parkir.

3) Setiap Badan Hukum dan/atau perorangan yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif, berupa:

a. peringatan tertulis; dan/atau

b. penghentian tetap kegiatan.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai sanksi administratif diatur dalam Peraturan Bupati.

Bagian Keempat

Pengelolaan Parkir

Pasal 92

(1) Pengelolaan Parkir meliputi Parkir di dalam Rumija, dan Parkir di luar Rumija yang dikelola oleh Pemerintah Daerah.

(2) Pengelolaan Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah sesuai kewenangan masing-masing.

(3) Pengelolaan Parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Bupati.

Bagian Kelima

Jasa Pelayanan Parkir

Pasal 93

(1) Penyelenggaraan Fasilitas Parkir untuk umum di dalam Rumija dan di luar Rumija dapat dipungut jasa pelayanan Parkir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Dalam hal Pengguna Jasa pelayanan Parkir telah memasuki area Parkir dan tidak mendapatkan tempat Parkir, dibebaskan dari biaya Parkir.

Bagian Keenam

Kewajiban Penyelenggara Fasilitas Parkir di luar Rumija

Pasal 94

(1) Penyelenggara Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija wajib:

- a. menyediakan tempat Parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan;
- b. melengkapi Fasilitas Parkir paling sedikit berupa rambu, Marka dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang Parkir, dan informasi Fasilitas Parkir khusus;
- c. memastikan Kendaraan keluar masuk SRP dengan aman, selamat, dan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;
- d. menjaga keamanan Kendaraan yang di Parkir;
- e. memberikan tanda bukti dan tempat Parkir; dan
- f. mengganti kerugian kehilangan dan kerusakan Kendaraan yang di Parkir sesuai dengan ketentuan Peraturan perundang-undangan.

(2) Standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:

- a. kebutuhan ruang Parkir;
- b. persyaratan SRP;
- c. komposisi peruntukkan;
- d. alinyemen;
- e. kemiringan;
- f. ketersediaan fasilitas Pejalan Kaki;
- g. alat penerangan;
- h. sirkulasi Kendaraan;
- i. fasilitas pemadam kebakaran;
- j. fasilitas pengaman; dan
- k. fasilitas keselamatan.

(3) Selain memenuhi standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Fasilitas Parkir di dalam gedung harus memenuhi persyaratan:

- a. konstruksi bangunan sesuai ketentuan Peraturan perundang undangan;
- b. *ramp up* dan *ramp down*;
- c. sirkulasi udara dan pencahayaan;
- d. radius putar;
- dan
- e. jalur keluar darurat.

(4) Dalam pembangunan Fasilitas Parkir, penyelenggara Fasilitas Parkir harus mendapatkan rekomendasi atas pemenuhan persyaratan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan/atau ayat (3).

(5) Penyelenggara Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai sanksi administratif, berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan izin; dan/atau
- c. pencabutan izin.

(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai sanksi administratif diatur dalam Peraturan Bupati.

Bagian Ketujuh

Tempat Parkir Khusus

Pasal 95

(1) Penyelenggara Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija sebagai usaha khusus perparkiran wajib menyediakan tempat Parkir khusus untuk:

- a. Penyandang Disabilitas;
- b. manusia usia lanjut; dan
- c. wanita hamil.

(2) Tempat Parkir khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit memenuhi persyaratan:

- a. kemudahan akses menuju dari dan/atau ke bangunan/fasilitas yang dituju;
- b. tersedia ruang bebas yang memudahkan masuk dan keluar dari Kendaraannya;
- c. dipasang tanda Parkir khusus; dan
- d. Tersedia ramp trotoar di kedua sisi Kendaraan.

(3) Penyelenggara Fasilitas Parkir untuk umum di luar Rumija yang tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) dikenai sanksi administratif, berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan izin; dan/atau c. pencabutan izin.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai sanksi administratif diatur dalam Peraturan Bupati.

Bagian Kedelapan

Larangan

Pasal 96

Setiap orang dan/atau badan dilarang menyelenggarakan kegiatan perparkiran di luar Rumija tanpa izin dari Bupati.

Berdasarkan temuan penelitian yang dilakukan penulis di lapangan, prosedur pelaksanaan yang diterapkan telah berjalan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku. Hal ini mengacu pada Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Dalam implementasinya, kegiatan tersebut berada di bawah tanggung jawab

Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang yang berkoordinasi dengan berbagai instansi terkait di wilayah Kabupaten Semarang. Berikut disajikan profil Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang beserta tugas pokok dan fungsinya.

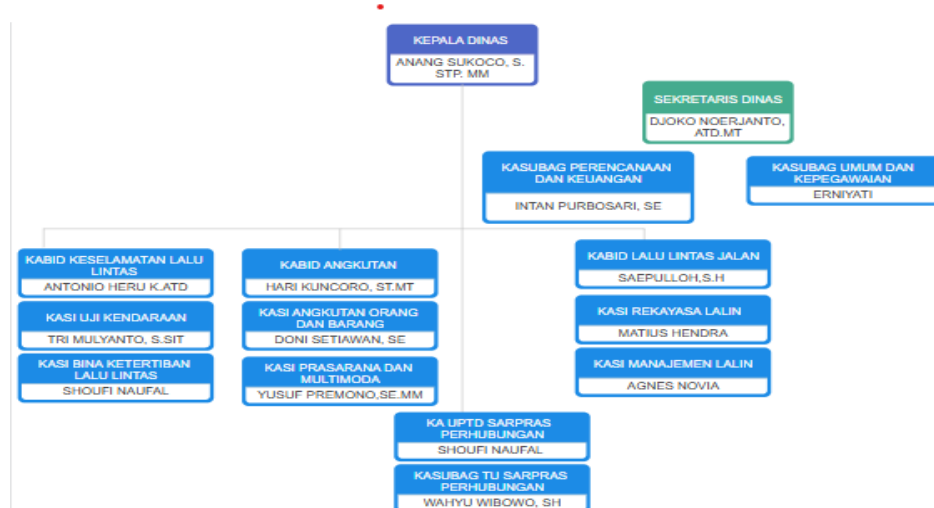
a. Profil Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang

Lokasi penelitian ini berada di *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang. Area tersebut diketahui memiliki tingkat pelanggaran parkir yang cukup tinggi, khususnya kendaraan yang parkir di bahu jalan. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang yang beralamat di Jalan Soekarno-Hatta No. 8, Randugunting, Bergas, Kabupaten Semarang berperan sebagai instansi yang memiliki kewenangan dalam menangani permasalahan parkir di kawasan tersebut.

Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang menjalankan kebijakan yang ditetapkan oleh Bupati Kabupaten Semarang, serta berpedoman pada petunjuk teknis pembinaan fungsi. Dalam pelaksanaannya, Kepala Dinas Perhubungan dibantu oleh Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas yang selanjutnya berkoordinasi dengan Seksi Pengendalian Operasional. Selain itu, instansi ini juga melakukan kajian terhadap peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas, termasuk peraturan daerah, guna mendukung terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (*kamseltibcar lantas*).

Di samping itu, Dinas Perhubungan juga melaksanakan kegiatan pembinaan melalui bimbingan teknis di bidang lalu lintas serta edukasi kepada masyarakat. Upaya tersebut dilakukan antara lain melalui penyelenggaraan pendidikan dan sosialisasi, seperti ceramah di lingkungan sekolah, dengan tujuan meningkatkan disiplin serta etika berlalu lintas di masyarakat.

Semarang :



Bagian Kedua belas

Dinas Perhubungan Tipe B

Paragraf 1

Kedudukan

Pasal 97

(1) Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

(2) Dinas Perhubungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.

Paragraf 2

Tugas dan Fungsi

(1) Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Bupati menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dan

tugas pembantuan yang diberikan kepada daerah.

(2) Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud

kepada ayat (1) menyelenggarakan fungsi :

- a. perumusan kebijakan bidang perhubungan;
- b. pelaksanaan kebijakan bidang perhubungan;
- c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang perhubungan;
- d. pelaksanaan administrasi Dinas; dan
- e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Bupati terkait dengan tugas dan fungsinya.

Paragraf 3

Susunan Organisasi

Pasal 99

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan terdiri atas:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat;
- c. Bidang Lalu Lintas Jalan;
- d. Bidang Angkutan Jalan;
- e. UPTD; dan
- f. Kelompok Jabatan Fungsional.

Pasal 100

Susunan organisasi Sekretariat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf

b, terdiri atas :

- a. Subbagian Perencanaan dan Keuangan; dan
- b. Subbagian Umum dan Kepegawaian.

Pasal 101

Susunan organisasi Bidang Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf c, terdiri atas :

- a. Seksi Rekayasa Lalu Lintas; dan
- b. Seksi Manajemen Lalu Lintas.

Pasal 102

Susunan organisasi Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf d, terdiri atas :

- a. Seksi Uji Kendaraan Bermotor; dan
- b. Seksi Bina Ketertetapan Lalu Lintas.

Pasal 103

Susunan organisasi Bidang Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf e, terdiri atas :

- a. Seksi Angkutan Orang dan Barang; dan
- b. Seksi Prasarana dan Multimoda.

Pasal 104

Bagan susunan organisasi Dinas Perhubungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 tercantum dalam Lampiran XII yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Bupati ini.

XII. DINAS PERHUBUNGAN

A. KEPALA

1. TUGAS:

Melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang perhubungan.

2. FUNGSI:

- a. perumusan kebijakan teknis di Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dan Bidang Angkutan Jalan;
- b. penyelenggaraan urusan pemerintahan di Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dan Bidang Angkutan Jalan;
- c. pembinaan dan pelaksanaan tugas di Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dan Bidang Angkutan Jalan.;
- d. pelaksanaan dan pembinaan administrasi dan kesekretariatan kepada seluruh unit kerja di lingkungan Dinas; dan
- e. pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. URAIAN TUGAS:

- a. merumuskan program kerja dan anggaran Dinas Perhubungan;
- b. merumuskan kebijakan di Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dan Bidang Angkutan Jalan;

- c. membagi tugas kepada bawahan sesuai bidang tugasnya dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan operasional Dinas;
- d. melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait agar diperoleh hasil kerja yang optimal;
- e. menyelenggarakan kegiatan pengaturan, pemb binaan, pengawasan, dan pengendalian di bidang perhubungan.;
- f. menyelenggarakan kesekretariatan Dinas;
- g. menyelenggarakan pengelolaan Unit Pelaksana Teknis Dinas;
- h. melaksanakan monitoring dan evaluasi kegiatan Dinas;
- i. menyampaikan laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Dinas;
- j.menyampaikan saran dasn per timbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- k. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

B. SEKRETARIAT

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan di bidang penyusunann perencanaan, pengelolaan administrasi keuangan, administrasi umum dan administrasi kepegawaian.

2. FUNGSI

- a. pengelolaan administrasi umum, kepegawaian dan rumah

tangga Dinas;

- b. pengelolaan administrasi keuangan Dinas;
- c. pelaksanaan, perencanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Dinas; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan Bupati sesuai tugas dan fungsinya.

3. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Sekretariat berdasarkan rangkuman rencana kerja Subbagian;
- b. membagi tugas kepada bawahan sesuai dengan bidang tugasnya, dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan di bidang perencanaan, keuangan, umum dan kepegawaian;
- c. mengoordinasikan penyusunan program kerja Dinas;
- d. mengoordinasikan penyusunan rencana kerja dan anggaran dengan seluruh Bidang di lingkungan Dinas;
- e. menyelenggarakan kegiatan administrasi umum, kepegawaian, keuangan, kearsipan, perpustakaan, perlengkapan rumah tangga Dinas;
- f. melaksanakan tugas penatausahaan keuangan Dinas;
- g. mengoordinasikan penyusunan laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Dinas;
- h. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan kesekretariatan;

- i. menyusun laporan pelaksanaan kegiatan Sekretariat;
- j. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- k. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

C. SUBBAGIAN PERENCANAAN DAN KEUANGAN

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Sekretariat di bidang penyusunan perencanaan dan Keuangan Dinas.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Subbagian Perencanaan dan keuangan;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. menghimpun dan mengoreksi bahan usulan program kegiatan dari masing-masing Bidang, Seksi dan Subbagian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d. menyiapkan bahan penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran, Dokumen Pelaksanaan Anggarann dan Dokumen Pelaksanaan Perubahan Anggaran Dinas;
- e. menyiapkan bahan proses pencairan dana dan pengelolaan administrasi keuangan Dinas;
- f. melaksanakan pengendalian dan verifikasi serta pelaporan

- bidang keuangan di lingkungan Dinas;
- g. menyusun profil dan laporan bidang perhubungan, standar pelayanan minimal, standar operasional prosedur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - h. melakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan program dan anggaran Dinas;
 - i. menyiapkan bahan dan melaksanakan penyusunan laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Dinas;
 - j. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Subbagian Perencanaan dan Keuangan;
 - k. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Subbagian perencanaan dan keuangan;
 - l. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
 - m. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

D. SUBBAGIAN UMUM DAN KEPEGAWAIAN

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Sekretariat di bidang administrasi umum dan administrasi kepegawaian.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Subbagian Umum dan Kepegawaian;

- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. menyiapkan bahan dalam rangka pelayanan urusan administrasi umum dan pengelolaan administrasi kepegawaian Dinas;
- d. merencanakan dan melaksanakan pengadaan barang untuk keperluan rumah tangga Dinas sesuai dengan kebutuhan, anggaran dan Peraturan Perundang-undangan;
- e. melaksanakan inventarisasi barang kekayaan Dinas untuk tertib administrasi serta melaksanakan pemeliharaan barang inventaris agar dapat digunakan dengan optimal;
- f. membuat laporan rutin tentang peremajaan pegawai, daftar urut Kepangkatan, nominatif pegawai, dan laporan kepegawaian lainnya demi tercapainya tertib administrasi kepegawaian;
- g. memproses usulan kenaikan pangkat, mutasi, gaji berkala, diklat pegawai, dan urusan kepegawaian lainnya;
- h. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- i. menyusun pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- j. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan

- k. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

E. BIDANG LALU LINTAS JALAN

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan di bidang lalu lintas jalan.

2. FUNGSI

- a. perumusan kebijakan teknis di Bidang Rekayasa Lalu Lintas, dan Bidang Rekayasa Lalu Lintas, dan Bidang Manajemen Lalu Lintas;
- b. pengoordinasian pelaksanaan kegiatan di Bidang Rekayasa Lalu Lintas, dan Bidang Manajemen Lalu Lintas;
- c. pelaksanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan kegiatan di Bidang Rekayasa Lalu Lintas;
- c. pelaksanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan kegiatan di Bidang Rekayasa Lalu Lintas, dan Bidang Manajemen Lalu Lintas; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan Bupati sesuai tugas dan fungsinya.

3. URAIAN TUGAS

- a. uraian program kerja dan anggaran Bidang Lalu Lintas Jalan;
- b. membagi tugas kepada bawahan sesuai dengan bidang tugasnya, dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;

- c. merumuskan kebijakan teknis di bidang rekayasa lalu lintas dan bidang manajemen lalu lintas;
- d. mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan di bidang rekayasa lalu lintas dan bidang manajemen lalu lintas;
- e. menyelenggarakan kegiatan pengaturan, pembinaan, pengawasan, pengendalian, evaluasi dan kerjasama di bidang rekayasa lalu lintas dan bidang manajemen lalu lintas;
- f. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Bidang Lalu Lintas Jalan;
- g. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- h. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

F. SEKSI MANAJEMEN LALU LINTAS

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Lalu Lintas Jalan di bidang manajemen lalu lintas.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Manajemen Lalu Lintas;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. menyusun perencanaan manajemen lalu lintas berdasarkan

- hasil penelitian, pemantauan lapangan dan Peraturan Perundang-undangan;
- d. menyiapkan penyusunan dan penetapan rencana Induk Transportasi Daerah dan lokasi terminal penumpang tipe C;
 - e. melaksanakan kegiatan survey penelitian dan Analisis Dampak Lalu Lintas, serta menganalisis hasil penelitian untuk mendapatkan data primer dan sekunder yang valid untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat;
 - f. melaksanakan penelitian kebutuhan sarana dan prasarana jaringan transportasi jalan dengan mengadakan analisis pemilihan sarana angkutan agar terwujud simpul-simpul transportasi jaringan jalan, terminal, sub terminal, pangkalan serta shelter/ halte;
 - g. melaksanakan penelitian kebutuhan dan kesesuaian transportasi Antar Moda dengan menghitung jumlah transportasi orang/barang sesuai kebutuhan agar terpenuhinya sarana dan prasarana angkuta;
 - h. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Seksi Manajemen Lalu Lintas;
 - i. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Seksi Manjemen Lalu Lintas;
 - j. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan

- k. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

G. SEKSI REKAYASA LALU LINTAS

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Lalu Lintas Jalan di bidang Rekayasa Lalu Lintas;

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Rekayasa Lalu Lintas;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. menyiapkan perencanaan rekayasa lalu lintas jalan berdasarkan hasil penelitian, pemantauan lapangan dan Peraturan Perundang-undangan;
- d. melaksanakan pengadaan pemasangan dan pemeliharaan perlengkapan penghapusan perlengkapan jalan dengan cara mengadakan penambahan, perawatan dan penghapusan perlengkapan jalan untukn meningkatkan kelancaran, kenyamanan dan keselamatan pengguna lalu lintas jalan;
- e. melaksanakan inventarisasi dan survai kebutuhan serta penentuan lokasi perlengkapan jalan;
- f. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Seksi Rekayasa Lalu Lintas;

- g. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Seki Rekayasa Lalu Lintas;
- h. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- i. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

H. BIDANG KESELAMATAN LALU LINTAS JALAN

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan di Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan.

2. FUNGSI

- a. perumusan kebijakan teknis di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan;
- b. mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan; dan
- c. pelaksanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan kegiatan di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai tugas dan fungsinya.

3. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Bidang Keselamatan

Lalu Lintas;

- b. membagi tugas kepada bawahan sesuai dengan bidang tugasnya, dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. merumuskan kebijakan teknis di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan;
- d. mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan;
- e. menyelenggarakan kegiatan pengaturan, pembinaan, pengawasan, pengendalian, evaluasi dan kerjasama di bidang uji kendaraan bermotor dan bidang ketertiban lalu lintas jalan;
- f. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan;
- g. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- h. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

I. SEKSI UJI KENDARAAN BERMOTOR

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan di bidang uji kendaraan bermotor.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Uji Kendaraan;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan

- pelaksanaan kegiatan;
- c. merencanakan dan melaksanakan perhitungan biaya pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - d. melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor dengan mengadakan pemeriksaan kendaraan bermotor wajib uji secara berkala;
 - e. melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor melalui koordinasi baik internal maupun eksternal untuk mewujudkan kelaikan jalan kendaraan bermotor;
 - f. memberikan saran dan pertimbangan teknis kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan dan kendaraan yang akan dihapuskan dari daftar inventaris;
 - g. melaksanakan tata usaha pengujian kendaraan bermotor untuk tertib administrasi pengujian;
 - h. memberikan saran dan pertimbangan teknis tentang perawatan dan pemeliharaan kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan supaya kendaraan tersebut laik jalan;
 - i. melaksanakan pengawasan, pengendalian, dan pengesahan hasil uji berkala kendaraan bermotor yang dilakukan oleh swasta;
 - j. melaksanakan akreditasi dan sertifikasi pengujian kendaraan bermotor oleh swasta;

- k. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Seksi Uji Kendaraan Bermotor;
- l. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Seksi Uji Kendaraan Bermotor;
- m. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- n. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

J. SEKSI BINA KETERTIBAN LALU LINTAS

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Keselamatan Lalu Lintas Jalan di bidang bina ketertiban lalu lintas.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Bina Ketertiban Lalu Lintas;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan;
- d. melaksanakan penindakan, pemberkasan, pengiriman berkas penindakan, dan penyidikan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- e. melaksanakan pemindahan dan menetapkan besarnya biaya pemindahan kendaraan bermotor (yang diduga terlibat tindak

- kejahatan, kendaraan bermotor rusak dan berhenti atau parkir pada tempat yang dilarang, kendaraan bermotor yang tidak diketahui pemiliknya dalam waktu 2x24 jam);
- f. melaksanakan pengawasan dan pengendalian pelanggaran kelebihan muatan dan tertib pemanfaatan di jalan Daerah;
 - g. melaksanakan koordinasi dengan pengadilan, Kejaksaan dan kepolisian dalam penegakan peraturan dan proses peradilan;
 - h. melaksanakan pengamanan dan penertiban lalu lintas jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - i. melaksanakan audit dan inspeksi keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di jalan Daerah;
 - j. melaksanakan kegiatan pengamanan secara rutin setiap hari pada tempat-tempat yang dipandang rawan terjadi kecelakaan dan pada kegiatan-kegiatan tertentu secara insidental;
 - k. menyusun analisis kecelakaan lalu lintas;
 - l. melaksanakan sosialisasi peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas;
 - m. memberikan rekomendasi teknis perizinan usaha mendirikan pendidikan dan latihan mengemudi;
 - n. melaksanakan registrasi dan inventarisasi kendaraan tidak bermotor, meliputi dokar, gerobak, sepeda biasa, sepeda jenis sport, becak dan songkro untuk pengendalian dan pengawasan;
 - o. melaksanakan pemberian kelengkapan kendaraan tidak

- bermotor dengan memberikan Surat Izin Mengemudi (SIM).
Surat Tanda Nomor Kendaraan Tidak bermotor (STNKTB),
Nomor Kendaraan Tidak Bermotor Kartu Uji dan Plat Uji
Kendaraan Tidak bermotor;
- p. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan
Seksi Bina Ketertiban Lalu Lintas;
- q. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan
kegiatan Seksi Bina Ketertiban Lalu Lintas;
- r. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna
kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- s. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan
peraturan perundang-undangan.

K. BIDANG ANGKUTAN JALAN

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Dinas Perhubungan di Bidang
Angkutan Jalan.

2. FUNGSI

- a. perumusan kebijakan teknis di Bidang Angkutan Orang dan
Barang Prasarana dan Multimoda;
- b. pengoordinasian pelaksanaan kegiatan di bidang Angkutan
Orang dan Barang Prasarana dan Multimoda;
- c. pelaksanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan
pelaksanaan kegiatan di bidang Angkutan Orang dan Barang

Prasarana dan Multimoda;

- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Bidang Angkutan Jalan;
- b. merumuskan kebijakan teknis di bidang angkutan orang, angkutan barang serta prasarana dan multimoda;
- c. membagi tugas kepada bawahan sesuai dengan bidang tugasnya, dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- d. mengoordinasikan pelaksanaa kegiatan Bidang Angkutan Jalan;
- e. menyelenggarakan kegiatan pengaturan, pembinaan, pengawasan, pengendalian, evaluasi dan kerjasama di bidang angkutan orang dan barang serta prasarana dan multimoda;
- f. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Bidang Angkutan Jalan;
- g. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- h. melaksanakan kedinasan tugas lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

I. SEKSI ANGKUTAN ORANG DAN BARANG

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Angkutan Jalan pada Seksi Angkutan Orang dan Barang.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Angkutan Orang dan Barang;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. melaksanakan program operasional dan pengendalian angkutan jalan dengan kendaraan umum dan barang agar tercapai keseimbangan antara kebutuhan jasa angkutan dengan penyedia jasa angkutan, kapasitas jaringan transportasi jalan dengan kendaraan umum dan barang yang beroperasi serta menjamin kualitas pelayanan angkutan umum dan barang;
- d. melaksanakan pembinaan kepada pengusaha maupun awak/kru angkutan yang diadakan oleh Organda atau paguyuban awak angkutan dalam rangka pemberdayaan kelompok masyarakat angkutan, meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia untuk meningkatkan ketertiban, kelancaran, keselamatan pengguna jasa angkutan jalan;
- e. melaksanakan pengawasan dan pemantauan jaringan transportasi dan distribusi angkutan umum dan barang sebagai upaya pengendalian angkutan untuk menjamin kelancaran dan kualitas pelayanan angkutan umum dan barang serta evaluasi

transportasi jaringan dan terpenuhinya kebutuhan angkutan jalan;

- f. memberikan rekomendasi perizinan berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan jalan dengan kendaraan umum dan barang meliputi izin usaha angkutan, izin trayek dan kartu pengawasan serta layanan pemberian izin prinsip, izin operasi, izin insidentil, izin menyelenggarakan angkutan tidak dalam trayek (taksi) dan izin peremajaan armada angkutan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan kewenangan yang dilimpahkan serta penetapan tarif klas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek perkotaan dan pedesaan di Wilayah Daerah;
- g. melaksanakan pendataan dengan mengadakan survei secara berkala dan menyajikan secara tertulis pada padn data berkaitan dengan situasi pelayanan angkutan sesuai dengan kondisi yang ada dan evaluasi terhadap pelayanan angkutan sesuai dengan izin yang diberikan kepada masing-masing trayek;
- h. melaksanakan survei dan evaluasi pelayanan jasa angkutan pada masing-masing trayek (jalur) secara berkala sebagai bahan perubahan atau pengembangan jaringan trayek;
- i. menyediakan data dan informasi bagi masyarakat tentang keberadaan pelayanan perhubungan atau pengembangan

- jaringan trayek;
- j. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Seksi Angkutan Orang dan Barang;
- k. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Seksi Angkutan Orang dan Barang;
- l. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- m. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

M. SEKSI PRASARANA DAN MULTIMODA

1. TUGAS

Melaksanakan sebagian tugas Bidang Angkutan Jalan pada Seksi Prasarana dan Multimoda.

2. URAIAN TUGAS

- a. menyusun program kerja dan anggaran Seksi Angkutan Prasarana dan Multimoda;
- b. membagi tugas kepada bawahan dan mengarahkan pelaksanaan kegiatan;
- c. menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang prasarana dan multimoda;
- d. menyusun program operasional dan pengendalian angkutan untuk prasana dan multimoda agar tercapai keseimbangan dengan kapasitas jaringan transportasi jalan;

- e. menyusun jaringan lintas prasarana dan multimoda;
- f. melaksanakan koordinasi berkaitan dengan prasarana dan multimoda;
- g. melaksanakan pengawasan dan pemantauan jaringan prasarana dan multimoda;
- h. memberikan perizinan berkaitan dengan penyelenggaraan prasarana dan multimoda;
- i. melaksanakan pendataan dengan mengadakan survei secara berkala dan menyajikan secara tertulis pada papan data berkaitan dengan situasi pelayanan prasarana dan multimoda sesuai dengan kondisi yang ada;
- j. melaksanakan monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan Seksi Prasarana dan Multimoda;
- k. menyusun laporan pertanggungjawaban pelaksanaan kegiatan Seksi Prasarana dan Multimoda;
- l. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
- m. melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari laporan tahunan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, berikut disajikan visi dan misi, serta tugas pokok dan program kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang.

VISI : "Terwujudnya Keselamatan, Ketertiban, Kelancaran berlalu lintas

dan angkutan jalan”

MISI : Sebagai penjabaran dari visi di atas, maka ditetapkan misi Dinas Perhubungan sebagai berikut :

1. Meningkatkan sumber daya manusia yang maju, mandiri berkualitas dan profesional untuk mewujudkan aparatur yang tangguh;
2. Meningkatkan pelayanan prima kepada masyarakat;
3. Meningkatkan sarana dan prasaranan transportasi yang memadai baik kualitas dan dapat dinikmati masyarakat;
4. Meningkatkan keamanan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan;
5. Mengembangkan fasilitas terminal dan perparkiran.

Adapun Program dan Kegiatan yang dilaksanakan meliputi :

1. Program Pelayanan Administrasi Perkantoran :
 - a. Pengelolaan surat menyurat
 - b. Penyediaan jasa dan komponen instalasi komunikasi, sumber daya air dan listrik
 - c. Penyediaan jasa perbaikan peralatan kerja dan perlengkapan kantor
Penyediaan logistik kantor
 - d. Penatausahaan administrasi keuangan SKPD
 - e. Penyediaan jasa kebersihan kantor
 - f. Rapat-rapat koordinasi dan konsultasi ke luar daerah
 - g. Penyediaan jasa tenaga kerja pendukung atau teknis perkantoran
2. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur

- a. Pemeliharaan rutin/berkala gedung kantor
- b. Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas atau operasional
- 3. Program Peningkatan Disiplin Aparatur
 - a. Pengelolaan administrasi kepegawaian
- 4. Program Peningkatan Kapasitas Sumberdaya Aparatur
 - a. Sosialisasi/Bimtek Peraturan Perundang-Undangan
- 5. Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan
 - a. Penyusunan laporan capaian kinerja dan keuangan SKPD
- 6. Program Perencanaan
 - a. Penyusunan dokumen perencanaan SKPD
- 7. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan
 - a. Perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan
 - b. Sosialisasi kebijakan di bidang perhubungan
 - c. Peningkatan pengelolaan terminal angkutan darat
 - d. Kegiatan evaluasi kinerja jaringan jalan
 - e. Kegiatan penyusunan inventarisasi kebutuhan dan ketersediaan fasilitas lalu lintas
- 8. Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ
 - a. Rehabilitasi atau pemeliharaan sarana alat pengujian kendaraan bermotor
 - b. Rehabilitasi atau pemeliharaan APILL, rambu, halte, dan RPPJ
- 9. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan

- a. Kegiatan Penyuluhan bagi para sopir atau juru mudi untuk peningkatan
- b. keselamatan penumpang
- c. Kegiatan uji kelayakan sarana transportasi guna keselamatan penumpang
- d. Kegiatan pengendalian disiplin pengoperasian angkutan umum di jalan raya
- e. Pengumpulan dan analisis data base pelayanan jasa angkutan
- f. Koordinasi dalam peningkatan pelayanan angkutan orang
- g. Koordinasi dalam peningkatan pelayanan angkutan barang
- h. Pelayanan perijinan angkutan orang
- i. Pelayanan perijinan angkutan barang
- j. Pelayanan pengelolaan perparkiran
- k. Kegiatan Posko angkutan lebaran

2. Hambatan dari penanggulangan parkir liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

a. Fenomena Pelanggar Parkir Liar di Bahu Jalan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Berdasarkan hasil analisis terhadap jumlah kendaraan, baik angkutan barang maupun angkutan penumpang, yang terlibat dalam praktik parkir liar di bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, dalam kurun waktu dua tahun terakhir hingga tahun 2026, dapat disimpulkan bahwa tingkat pelanggaran masih tergolong tinggi. Dari akumulasi data hasil observasi lapangan yang dilakukan penulis, terlihat bahwa jenis kendaraan yang paling dominan melakukan parkir di bahu jalan adalah kendaraan angkutan barang seperti truk dan kontainer, serta kendaraan penumpang.

Kondisi tersebut dipengaruhi oleh rendahnya tingkat kesadaran pengemudi terhadap pentingnya mematuhi rambu-rambu lalu lintas, khususnya rambu larangan parkir yang sebenarnya telah tersedia di kawasan tersebut. Selain itu, faktor kebutuhan operasional kendaraan angkutan yang membutuhkan ruang berhenti sementara juga turut menjadi penyebab terjadinya pelanggaran tersebut. Apabila tidak terdapat tindakan yang tegas serta solusi yang efektif dari instansi terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, maka praktik parkir liar di bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati diperkirakan akan terus berlangsung dan berpotensi menimbulkan gangguan terhadap kelancaran serta keselamatan lalu lintas di area tersebut.

b. Penyebab Parkir Liar di Bahu Jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Perkembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia menunjukkan peningkatan yang signifikan, baik dari segi jumlah kendaraan maupun perluasan jaringan jalan. Kondisi ini menuntut adanya upaya penertiban yang lebih optimal, khususnya dalam aspek keselamatan lalu lintas dan penyelenggaraan angkutan jalan. Salah satu faktor utama yang berperan penting adalah tingkat kedisiplinan masyarakat dalam memahami serta mematuhi peraturan lalu lintas, termasuk para aparat atau petugas yang memiliki tanggung jawab dalam menegakkan ketentuan tersebut.

Di sisi lain, regulasi mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia saat ini tersebar dalam berbagai bentuk peraturan, seperti undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan, surat edaran, hingga petunjuk teknis dari instansi terkait.

Keberagaman bentuk regulasi ini seringkali menyulitkan masyarakat untuk memahami secara menyeluruh, karena membutuhkan waktu dan pemahaman yang tidak sederhana.

Rendahnya tingkat kepatuhan dan kesadaran masyarakat sebagai pengguna jalan dalam memahami serta menaati peraturan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama terjadinya pelanggaran. Selain itu, pelanggaran lalu lintas, khususnya terkait parkir di bahu jalan, juga dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, di antaranya sebagai berikut:

1) Kurangnya Tindakan Tegas Secara Hukum

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/K.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, terdapat dua jenis fasilitas parkir, yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Pada wilayah yang belum memiliki fasilitas parkir khusus, penggunaan badan jalan sebagai area parkir masih diperbolehkan dengan ketentuan harus mematuhi peraturan yang berlaku serta tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas.⁶⁹

Penggunaan badan jalan untuk keperluan parkir tersebut pada prinsipnya diizinkan selama memenuhi syarat utama, yaitu tidak menimbulkan hambatan terhadap arus lalu lintas. Dalam rangka menjaga ketertiban dan kenyamanan pengguna jalan, Pemerintah

⁶⁹ Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/ K.105/DRJD/96

Daerah Kabupaten Semarang juga melakukan penataan terhadap penggunaan jalur lalu lintas, trotoar, dan bahu jalan sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Pengelolaan fasilitas parkir kendaraan bermotor di bahu jalan pada dasarnya merupakan kewenangan pemerintah daerah. Namun demikian, dalam implementasinya masih terdapat kendala, salah satunya adalah belum adanya ketentuan yang secara tegas mengatur sanksi bagi pelanggar rambu larangan parkir di jalan nasional dalam Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023. Kondisi ini terlihat pada lokasi penelitian di U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.

Dalam praktik sehari-hari, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang telah berperan aktif dalam memberikan imbauan kepada para pelanggar parkir di kawasan tersebut. Akan tetapi, keterbatasan kewenangan dalam melakukan penindakan menyebabkan pelanggaran yang terjadi belum memberikan efek jera bagi para pelaku, sehingga praktik parkir liar masih terus berlangsung.

2) Kurangnya Fasilitas Parkir Resmi Yang Memadahi

Keberadaan fasilitas parkir resmi memiliki peran yang sangat penting bagi pengguna kendaraan, khususnya bagi mereka yang melakukan perjalanan jarak jauh. Dalam perjalanan tersebut, kendaraan membutuhkan waktu untuk berhenti sejenak, baik untuk beristirahat

maupun untuk menjaga kondisi teknis, seperti mendinginkan sistem pengereman.

Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 106 ayat (4), pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas, termasuk ketentuan mengenai tata cara berhenti dan parkir, dapat dikenai sanksi berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda maksimal sebesar Rp500.000.⁷⁰

Namun demikian, berdasarkan hasil penelitian di lapangan, khususnya melalui wawancara dengan para pelanggar parkir di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, ditemukan bahwa salah satu penyebab utama terjadinya pelanggaran adalah keterbatasan fasilitas parkir yang memadai dan representatif untuk menunjang kebutuhan perjalanan mereka.

Temuan ini menunjukkan bahwa selain penegakan hukum, diperlukan pula perhatian dari pemerintah dalam penyediaan fasilitas parkir yang layak, terutama bagi kendaraan angkutan barang, sehingga kebutuhan operasional pengemudi dapat terpenuhi tanpa harus melanggar aturan yang berlaku.

c. Berdasarkan Hasil Wawancara Dengan Pelanggar Parkir Liar di Bahu Jalan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Sesuai dengan metode penelitian yang digunakan, salah satunya melalui

⁷⁰ Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan dan Jalan No. 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (4).

teknik wawancara, diperoleh keterangan dari beberapa responden yang pada umumnya memberikan jawaban yang relatif serupa.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu responden, yaitu Bapak Toni yang berprofesi sebagai sopir, ia menyampaikan bahwa:

“Karena posisinya pas di tengah rute pengiriman saya, Mas. Kalau saya harus nunggu jadwal masuk gudang yang belum buka, biasanya saya parkir dulu di sini sambil menunggu jadwal. Kalau saya jalan terus ke tujuan tapi gudangnya belum buka, saya malah kena macet nunggu di depan pintu masuk, jadi lebih enak nunggu di bahu jalan sini dulu. Kalau menurut saya ya dibangun semacam tempat istirahat khusus truk, Mas, yang resmi dan aman, jangan cuma dilarang doang tapi tidak dikasih gantinya. Kami kan juga butuh berhenti, bukan sengaja mau melanggar.”

Selain itu, responden lain yaitu Bapak Mohammad Bagus Waluyo, yang juga bekerja sebagai sopir, menyatakan bahwa:

“Sebenarnya bisa saja di SPBU tapi karena berbayar jadi saya memilih disini aja yang gratis buat singgah sebentar. Kalau saya sudah ngantuk berat, ya bahaya kalau dipaksa lanjut jalan. Di sini juga ada lampu jalan yang cukup terang, jadi saya berani berhenti walau malam hari. Selain itu banyak sopir lain yang juga berhenti di sini, jadi rasanya lebih aman, ada teman kalau terjadi apa-apa dengan kendaraan. Harapan saya sih dibangun semacam terminal atau kantong parkir khusus kendaraan besar di dekat kawasan industri ini, Mas, biar kami tidak terpaksa numpang parkir di bahu jalan yang jelas-jelas berbahaya. Selain itu, kalau memang mau ditindak tegas, ya harus konsisten dan sosialisasinya jelas dulu ke sopir-sopir seperti kami, jangan main gembok saja tanpa ada solusi penggantinya.”

d. Berdasarkan Hasil Wawancara Dengan Petugas Dinas Perhubungan

Kabupaten Semarang

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang yang bertugas di lapangan, yaitu Bapak Antonio Heru Krismawan, diperoleh keterangan bahwa:

“Beliau menjelaskan bahwa masih terdapat keterbatasan dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran parkir di lokasi tersebut. Salah satu faktor yang diduga memengaruhi kondisi tersebut adalah keterbatasan anggaran yang dialokasikan untuk kegiatan pengawasan dan penertiban. Selain itu, permasalahan

parkir liar di bahu jalan U-Turn Nasmoco Karangjati kemungkinan belum menjadi prioritas utama dalam penanganan oleh aparat penegak hukum, sehingga intensitas penindakan terhadap pelanggaran parkir masih relatif rendah.”

Hal serupa juga disampaikan oleh petugas lain di lapangan, yaitu Bapak Aan

Dian Saputra, yang menyatakan bahwa:

“Narasumber menjelaskan bahwa kendaraan, khususnya angkutan barang yang diparkir di bahu jalan, mengurangi ruang yang seharusnya dapat dimanfaatkan oleh pengguna jalan lain. Akibatnya, lebar efektif badan jalan menjadi berkurang sehingga ruang gerak kendaraan yang melintas menjadi lebih sempit. Kondisi tersebut berpotensi menghambat kelancaran arus lalu lintas serta meningkatkan risiko terjadinya kemacetan maupun kecelakaan di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.”

Selain itu, menurut keterangan petugas lapangan lainnya, yaitu Bapak

Yohanes Eko Prasetyo, dijelaskan bahwa:

“Berdasarkan hasil wawancara, narasumber menjelaskan bahwa keberadaan kendaraan angkutan barang yang parkir di bahu jalan kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, menimbulkan gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas. Kendaraan yang diparkir pada lokasi tersebut menyebabkan ruang jalan menjadi terbatas, sehingga pengguna jalan yang melaju lurus dan kendaraan yang hendak melakukan putar balik harus menggunakan ruang jalan yang sama secara bergantian. Kondisi tersebut mengakibatkan arus lalu lintas menjadi terhambat serta berpotensi menimbulkan kepadatan dan meningkatkan risiko terjadinya konflik lalu lintas di lokasi tersebut.”

3. Solusi dari penanggulangan parkir liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 1 dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu kesatuan sistem yang meliputi lalu lintas, angkutan jalan, jaringan, prasarana, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta aspek pengelolaannya.

Dalam praktiknya, pelanggaran lalu lintas masih sering terjadi di Kabupaten Semarang. Fenomena ini terlihat dari masih ditemukannya pelanggaran, khususnya

parkir di bahu jalan, yang hampir setiap hari dapat dijumpai di berbagai titik. Kondisi tersebut salah satunya disebabkan oleh rendahnya tingkat pemahaman masyarakat pengguna kendaraan terhadap peraturan lalu lintas, sehingga mereka cenderung mengabaikan ketentuan yang berlaku.

Dalam upaya mengatasi perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin serta masih kerap melakukan pelanggaran, diperlukan langkah-langkah penanganan yang tepat. Rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berlalu lintas, terutama dalam mematuhi rambu-rambu larangan, menjadi salah satu faktor utama yang perlu diperhatikan. Oleh karena itu, petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang melakukan berbagai upaya sebagai bentuk penanggulangan terhadap pelanggaran tersebut.

a. Upaya Preventif

Upaya preventif merupakan bentuk penanggulangan yang dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu pelanggaran atau kejahatan sejak awal. Pendekatan ini menekankan bahwa pencegahan jauh lebih efektif dibandingkan dengan upaya memperbaiki pelaku setelah terjadinya pelanggaran. Dalam perspektif kriminologi, upaya pembinaan terhadap pelaku tetap penting, namun harus diarahkan agar tidak terjadi pengulangan pelanggaran di kemudian hari. Oleh karena itu, langkah preventif dinilai lebih strategis karena dapat dilakukan oleh berbagai pihak tanpa memerlukan keahlian khusus maupun biaya yang besar.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, upaya preventif yang telah dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang antara lain berupa kegiatan patroli rutin pada titik-titik yang rawan terjadi pelanggaran parkir di bahu jalan,

salah satunya di kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang. Selain itu, petugas juga memberikan imbauan secara langsung kepada para pengemudi agar tidak memarkirkan kendaraan di lokasi yang dapat mengganggu pengguna jalan lain, khususnya pada area yang telah dilengkapi dengan rambu larangan parkir.

Kegiatan tersebut merupakan bagian dari upaya preventif karena dilakukan melalui pendekatan persuasif, seperti pemberian arahan, pembinaan, serta sosialisasi kepada masyarakat guna meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas

b. Upaya Represif

Upaya represif merupakan tindakan penanggulangan pelanggaran atau kejahatan yang dilakukan setelah peristiwa tersebut terjadi. Pendekatan ini bertujuan untuk memberikan penindakan terhadap pelaku sesuai dengan perbuatannya, sekaligus memberikan pembinaan agar pelaku menyadari bahwa tindakan yang dilakukan merupakan pelanggaran hukum yang merugikan masyarakat. Dengan adanya penindakan tersebut, diharapkan pelaku tidak mengulangi perbuatannya, serta dapat memberikan efek jera bagi pihak lain agar tidak melakukan pelanggaran serupa.

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, khususnya parkir di bahu jalan oleh pengemudi angkutan barang maupun angkutan penumpang di Kabupaten Semarang, apabila upaya preventif masih belum efektif dan pelanggaran tetap terjadi, maka diperlukan langkah represif sebagai bentuk penegakan hukum. Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dalam hal ini melakukan

tindakan penindakan terhadap pelanggar guna menimbulkan efek jera.

Salah satu bentuk upaya represif yang diterapkan adalah penguncian atau pengembokan roda kendaraan yang kedapatan parkir di bahu jalan, terutama apabila kendaraan tersebut ditinggalkan oleh pengemudinya. Selain itu, petugas juga memberikan pemberitahuan tertulis yang ditempelkan pada kendaraan, berisi imbauan kepada pemilik kendaraan untuk mengurus pembukaan gembok di kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang.

Namun demikian, dalam praktiknya masih ditemukan kendala di lapangan, di mana terdapat pelanggar yang merusak gembok tersebut tanpa mengikuti prosedur yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan masih rendah, sehingga efektivitas upaya represif yang dilakukan belum sepenuhnya optimal.

Secara keseluruhan, berbagai upaya yang dilakukan oleh Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, baik preventif maupun represif, merupakan bentuk peran aktif dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas, khususnya parkir di bahu jalan. Upaya tersebut bertujuan untuk meminimalisir pelanggaran, mengingat sebagian besar kecelakaan lalu lintas berawal dari ketidakpatuhan terhadap aturan yang berlaku.

B. PEMBAHASAN

1. Penegakan Hukum yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang mengenai penanggulangan parkir liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti dari kata penegakan adalah

proses, cara, perbuatan menegakan, maka penegakan hukum dapat diartikan proses dan cara menegakan hukum tersebut. Penegakan hukum dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum yang dilakukan subjek hukum, baik melalui prosedur peradilan ataupun melalui prosedur non-peradilan. Sedangkan dalam arti sempit penegakan hukum adalah penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja.

Dari hasil penelitian penulis di atas bahwa, sesuai dengan peraturan yang ada, seperti peraturan - peraturan yang penulis cantumkan diantaranya yaitu :

a) Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

b) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 15 ayat (2)

c) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengendalian Transportasi Jalan. BAB II tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, Pasal 2 ayat (1)

d) Peraturan Daerah Kabupaten Semarang nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. BAB VII Pasal 83-96 tentang Fasilitas Parkir Umum.

Berdasarkan keempat peraturan yang telah dijelaskan sebelumnya, pada prinsipnya ketentuan tersebut telah sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) yang berlaku di lapangan. Namun demikian, dalam

praktiknya di Kabupaten Semarang, khususnya terkait penindakan pelanggaran parkir liar di jalan nasional pada kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, implementasi penegakan hukum belum berjalan secara optimal.

Hal ini terlihat dari kurang aktifnya aparat penegak hukum yang berwenang, yaitu Satuan Lalu Lintas Polres Semarang, dalam menerapkan ketentuan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang, salah satu faktor yang memengaruhi kondisi tersebut adalah keterbatasan anggaran dalam pelaksanaan kegiatan penindakan di lapangan.

Berdasarkan temuan penelitian tersebut, penulis menawarkan alternatif solusi berupa penyediaan terminal khusus bagi kendaraan angkutan di sekitar kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang, baik di sisi kanan maupun kiri jalan. Dengan adanya fasilitas tersebut, diharapkan kebutuhan berhenti sementara bagi kendaraan angkutan dapat terakomodasi secara lebih tertib. Selain itu, penerapan ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ada perlu dilakukan secara konsisten agar penegakan hukum dapat berjalan lebih efektif.

Keberadaan terminal khusus tersebut juga berpotensi memberikan ruang yang lebih luas bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran parkir liar, khususnya di bahu jalan pada kawasan tersebut. Hal ini sejalan dengan ketentuan dalam Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang memberikan kewenangan kepada Dinas Perhubungan untuk melakukan penindakan di area tertentu, seperti kawasan terminal, tanpa harus selalu didampingi oleh pihak kepolisian.

Dengan demikian, apabila pelaksanaan di lapangan tetap mengacu pada SOP dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, namun tidak diimbangi dengan implementasi yang konsisten dan sinergi antarinstansi, maka upaya penegakan hukum yang dilakukan berpotensi menjadi kurang efektif dan tidak memberikan hasil yang optimal.

2. Hambatan dari penanggulangan parkir liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Perkembangan sektor lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia menunjukkan peningkatan yang signifikan, ditandai dengan bertambahnya jumlah kendaraan serta perluasan jaringan jalan secara pesat. Kondisi tersebut menuntut adanya upaya penataan dan penertiban yang lebih optimal, khususnya dalam menjamin keselamatan lalu lintas dan kelancaran angkutan jalan.

Salah satu aspek yang memiliki peran penting dalam mewujudkan hal tersebut adalah tingkat kedisiplinan masyarakat dalam memahami serta mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini tidak hanya berlaku bagi pengguna jalan, tetapi juga bagi aparat atau petugas yang memiliki tanggung jawab dalam menegakkan ketentuan perundang-undangan.

Rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat sebagai pengguna jalan dalam memahami dan menaati peraturan lalu lintas menjadi salah satu faktor

utama terjadinya pelanggaran. Selain itu, pelanggaran lalu lintas, khususnya terkait parkir di bahu jalan, juga dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, antara lain sebagai berikut:

a. Kurangnya tindakan tegas secara hukum

Pada pembahasan sebelumnya telah dijelaskan bahwa dalam praktiknya, kinerja aparat penegak hukum di lapangan masih belum optimal dalam melaksanakan tugas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kondisi tersebut menyebabkan masih maraknya pelanggaran parkir di bahu jalan, khususnya di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang sebagai lokasi penelitian.

Sejalan dengan hal tersebut, penegakan hukum menjadi aspek yang sangat penting, terutama dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam konteks penanganan permasalahan perparkiran, Dinas Perhubungan memiliki peran utama dalam pelaksanaannya. Namun demikian, dalam Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan belum diatur secara tegas mengenai kewenangan penindakan terhadap pelanggaran parkir liar di jalan nasional.

Di sisi lain, dalam praktik sehari-hari, petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang merupakan pihak yang secara langsung bertugas di lokasi penelitian. Akan tetapi, keterbatasan kewenangan yang dimiliki berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan menyebabkan upaya penegakan hukum yang dilakukan belum dapat berjalan secara tegas.

b. Kurangnya Fasilitas Parkir Resmi Yang Memadahi

Ketersediaan fasilitas parkir resmi memiliki peranan yang sangat penting bagi pengguna kendaraan, terutama bagi mereka yang melakukan perjalanan jarak jauh. Dalam kondisi tersebut, kendaraan membutuhkan waktu untuk berhenti sejenak, baik untuk beristirahat maupun menjaga kondisi teknis, seperti mendinginkan sistem pengereman.

Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 106 ayat (4), setiap pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas, termasuk ketentuan mengenai tata cara berhenti dan parkir, dapat dikenai sanksi berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda maksimal sebesar Rp500.000.

Namun demikian, hasil penelitian yang dilakukan penulis di lapangan, khususnya melalui wawancara dengan para pelanggar parkir di bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang, menunjukkan bahwa salah satu penyebab utama terjadinya pelanggaran adalah keterbatasan fasilitas parkir yang memadai dan efektif untuk menunjang kelanjutan perjalanan.

Temuan ini mengindikasikan perlunya perhatian lebih dari Pemerintah Kabupaten Semarang, khususnya dalam penyediaan fasilitas parkir resmi bagi kendaraan angkutan barang, sehingga kebutuhan operasional pengemudi dapat terpenuhi tanpa harus melanggar ketentuan yang berlaku.

3. Solusi dari penanggulangan parkir liar di U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang

Dalam rangka menanggulangi perilaku pengguna jalan yang kurang patuh serta masih melakukan pelanggaran lalu lintas akibat rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berlalu lintas, khususnya dalam mematuhi rambu larangan, Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang telah melaksanakan berbagai upaya, baik yang bersifat preventif maupun represif. Namun demikian, dalam implementasinya, upaya-upaya tersebut belum mampu memberikan dampak yang signifikan dalam meningkatkan kedisiplinan para pelanggar parkir di bahu jalan, khususnya di kawasan *U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang*.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis sebagai peneliti di lokasi terkait turut memberikan beberapa alternatif solusi sebagai upaya penanganan terhadap pelanggaran parkir di bahu jalan *U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang*, yaitu sebagai berikut:

a. Upaya Preventif

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, upaya preventif yang telah dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang meliputi kegiatan patroli pada titik-titik yang rawan terjadi pelanggaran parkir di bahu jalan, salah satunya di kawasan *U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang*. Selain itu, petugas juga memberikan imbauan secara langsung kepada para pengemudi agar tidak memarkirkan kendaraan di area yang dapat mengganggu pengguna jalan lain, terutama

pada lokasi yang telah dilengkapi dengan rambu larangan parkir.

Namun demikian, upaya tersebut dinilai belum efektif, karena hingga saat ini masih banyak pelanggar yang tetap melakukan parkir liar di bahu jalan dan tidak mengindahkan imbauan yang telah diberikan oleh petugas. Kondisi ini menunjukkan bahwa pendekatan preventif yang bersifat persuasif belum sepenuhnya mampu meningkatkan tingkat kepatuhan masyarakat.

Sebagai alternatif solusi preventif, penulis mengusulkan pembangunan terminal khusus bagi kendaraan angkutan, baik angkutan barang maupun angkutan penumpang, di sekitar kawasan tersebut. Usulan ini didasarkan pada hasil wawancara dengan para pelanggar, yang menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas parkir menjadi salah satu faktor utama terjadinya pelanggaran. Dengan adanya terminal khusus yang dibangun di sisi kanan dan kiri jalan, diharapkan kebutuhan berhenti sementara bagi pengemudi dapat terpenuhi tanpa mengganggu arus lalu lintas.

Dalam pelaksanaannya, pembangunan fasilitas tersebut perlu melibatkan kerja sama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), mengingat lokasi tersebut berada pada jalan nasional. Selain itu, mekanisme perencanaan dan pelaksanaannya juga perlu dibahas secara lebih lanjut melalui koordinasi antara pemerintah daerah dan pihak-pihak terkait, sehingga solusi yang dihasilkan dapat memberikan manfaat optimal bagi seluruh pengguna jalan.

b. Upaya Represif

Upaya represif yang dilakukan oleh Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang antara lain berupa tindakan penguncian atau penggembokan roda kendaraan, baik angkutan barang maupun angkutan penumpang, yang terbukti melakukan pelanggaran parkir di bahu jalan, khususnya ketika kendaraan tersebut ditinggalkan oleh pengemudinya. Selain itu, petugas juga memberikan pemberitahuan tertulis yang ditempelkan pada kaca kendaraan, yang berisi imbauan kepada pemilik kendaraan untuk mengurus pembukaan gembok di kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang.

Meskipun demikian, tindakan tersebut dinilai belum efektif dalam menimbulkan efek jera, karena masih banyak pengemudi angkutan yang belum memiliki kesadaran akan pentingnya kepentingan bersama sebagai pengguna jalan. Hal ini menunjukkan bahwa upaya represif yang telah dilakukan belum sepenuhnya mampu menekan angka pelanggaran parkir di lokasi tersebut.

Sebagai alternatif solusi represif, penulis mengusulkan optimalisasi penegakan hukum berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penegakan hukum ini dinilai sebagai langkah yang paling relevan, terutama apabila didukung dengan penyediaan fasilitas terminal khusus angkutan di sisi kanan dan kiri kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang.

Dengan adanya fasilitas tersebut, apabila masih ditemukan kendaraan angkutan yang parkir di bahu jalan, maka Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang memiliki dasar yang lebih kuat untuk melakukan penindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Mengingat dalam praktik sehari-hari, petugas Dinas Perhubungan merupakan pihak yang secara langsung berada di lapangan dalam memberikan imbauan kepada para pelanggar, maka kewenangan penindakan perlu dioptimalkan agar lebih efektif.

Dengan demikian, apabila upaya preventif berupa penyediaan terminal khusus angkutan telah tersedia, maka penegakan hukum secara represif dapat dilakukan secara lebih tegas, termasuk pemberian sanksi tilang terhadap kendaraan angkutan yang masih melakukan parkir di bahu jalan dan tidak memanfaatkan fasilitas yang telah disediakan. Langkah ini diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan serta menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas di kawasan tersebut.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang pada dasarnya telah melaksanakan penindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, keterbatasan kewenangan yang dimiliki menyebabkan pelaksanaan penegakan hukum tersebut belum dapat berjalan secara optimal.

a) Dasar hukum kewenangan Dinas Perhubungan

Kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dalam pengelolaan dan penegakan kebijakan parkir tepi jalan bersumber dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), yang diperkuat dengan Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan serta Peraturan Bupati Semarang Nomor 102 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

b) Sifat kewenangan sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)

Berdasarkan Pasal 262 UU LLAJ, petugas Dinas Perhubungan berstatus sebagai Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang wewenangnya terbatas pada:

- pemeriksaan pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
- pemeriksaan pelanggaran perizinan angkutan orang/barang;
- pemeriksaan pelanggaran muatan/dimensi di tempat penimbangan tetap;
- pelarangan/penundaan operasional kendaraan yang tidak laik jalan;
- permintaan keterangan dari pengemudi/pemilik kendaraan; dan
- penyitaan surat terkait pelanggaran tersebut.

Yang menjadi titik krusial: **kewenangan PPNS ini secara tegas dibatasi hanya boleh dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat penimbangan tetap** (Pasal 262 ayat 2). Apabila kewenangan tersebut hendak dilaksanakan **di jalan** — termasuk di bahu jalan lokasi U-Turn Nasmoco Karangjati — PPNS **wajib berkoordinasi dan didampingi oleh petugas Kepolisian** (Pasal 262 ayat 3).

c) Perbandingan dengan kewenangan Kepolisian

Berbeda dengan PPNS Dishub, Penyidik Kepolisian (Pasal 260 UU LLAJ) memiliki kewenangan yang jauh lebih luas dan langsung di jalan raya, antara lain: memberhentikan, melarang, atau menyita sementara kendaraan yang diduga melanggar; melakukan

penindakan pidana lalu lintas; hingga melakukan penahanan. Karena penanganan parkir liar di bahu jalan terjadi langsung di ruas jalan (bukan di terminal), maka secara hukum ranah penindakan tegas sesungguhnya lebih dominan berada di tangan Kepolisian, bukan Dishub.

d) Kekosongan pengaturan di tingkat Perda

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Perhubungan **belum mengatur secara tegas mengenai kewenangan penindakan terhadap pelanggaran parkir liar di jalan nasional** — sementara lokasi U-Turn Nasmoco Karangjati berstatus jalan nasional. Kekosongan norma ini memperlemah dasar hukum bagi petugas Dishub untuk bertindak tegas di lapangan.

e) Implikasi praktis di lapangan

Akibat dari batasan kewenangan tersebut, dalam praktiknya petugas Dishub Kabupaten Semarang:

- hanya mampu melakukan tindakan bersifat **preventif-persuasif** (patroli dan imbauan) serta **represif terbatas** (penguncian/penggembokan roda kendaraan), tanpa dapat menjatuhkan sanksi tilang atau pidana secara langsung sebagaimana kewenangan Kepolisian;

- tidak dapat bertindak sendiri tanpa pendampingan Kepolisian ketika berada di ruas jalan (bukan di terminal);
- menghadapi keterbatasan tambahan berupa anggaran operasional yang turut membatasi efektivitas penindakan di lapangan.

f) **Kesimpulan atas aspek kewenangan**

Dengan demikian, ketidakefektifan penegakan hukum bukan disebabkan oleh kelalaian petugas Dishub, melainkan oleh **konstruksi hukum itu sendiri** yang menempatkan kewenangan penindakan langsung di jalan sebagai domain Kepolisian, sementara kewenangan PPNS Dishub secara normatif dibatasi pada wilayah terminal/tempat penimbangan tetap dan baru dapat diperluas ke jalan raya sepanjang didampingi Kepolisian — suatu sinergi yang dalam praktiknya belum berjalan optimal di lokasi penelitian.

2. Di sisi lain, perilaku pengemudi angkutan barang yang melakukan parkir di bahu jalan tidak sepenuhnya tanpa alasan. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan beberapa faktor yang melatarbelakangi tindakan tersebut, yaitu:
 - a. Penggunaan bahu jalan sebagai tempat berhenti bersifat sementara, misalnya untuk mendinginkan kondisi ban dan sistem pengereman.
 - b. Bahu jalan dimanfaatkan ketika terjadi kondisi darurat, seperti adanya kerusakan pada kendaraan.
 - c. Keterbatasan atau tidak tersedianya fasilitas parkir resmi di sekitar

lokasi yang dapat digunakan sebagai tempat istirahat bagi kendaraan angkutan barang.

3. Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang juga telah melakukan berbagai upaya dalam menanggulangi permasalahan parkir liar di bahu jalan, baik melalui pendekatan preventif maupun represif. Upaya preventif dilakukan melalui kegiatan patroli di titik-titik rawan pelanggaran, termasuk di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang, serta pemberian imbauan kepada para pengemudi agar tidak memarkirkan kendaraan di area yang mengganggu pengguna jalan dan melanggar rambu larangan parkir. Sementara itu, upaya represif dilakukan dengan tindakan penguncian atau pengembokan roda kendaraan yang melanggar, khususnya ketika kendaraan tersebut ditinggalkan oleh pengemudinya.

B. Saran

Berdasarkan permasalahan pelanggaran parkir di bahu jalan pada kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang, penulis sebagai peneliti memberikan beberapa rekomendasi yang telah dirumuskan dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1) Penyediaan terminal khusus angkutan

Penulis merekomendasikan pembangunan terminal khusus bagi kendaraan angkutan, baik angkutan barang maupun angkutan penumpang, sebagai solusi terhadap permasalahan parkir liar di bahu jalan. Rekomendasi ini didasarkan pada hasil wawancara dengan para pelanggar, yang

menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas parkir menjadi salah satu penyebab utama terjadinya pelanggaran. Pembangunan terminal khusus tersebut direncanakan berada di sisi kanan dan kiri kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati Kabupaten Semarang, sehingga dapat menjadi tempat berhenti sementara yang aman dan tidak mengganggu arus lalu lintas. Dalam pelaksanaannya, pembangunan fasilitas ini perlu melibatkan kerja sama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), mengingat lokasi tersebut merupakan bagian dari jalan nasional. Selain itu, diperlukan koordinasi dan pembahasan lebih lanjut dengan para pemangku kepentingan terkait agar mekanisme pelaksanaan dapat berjalan secara efektif dan memberikan manfaat bagi semua pihak.

2) Optimalisasi penegakan hukum berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Seiring dengan adanya fasilitas terminal khusus angkutan, penegakan hukum terhadap pelanggaran parkir di bahu jalan perlu dilakukan secara lebih tegas dan konsisten. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dapat melakukan penindakan berupa pemberian sanksi tilang kepada kendaraan angkutan yang tetap melakukan parkir di bahu jalan dan tidak memanfaatkan fasilitas yang telah disediakan. Dengan demikian, sinergi antara penyediaan fasilitas (upaya preventif) dan penegakan hukum (upaya represif) diharapkan mampu meningkatkan kepatuhan pengguna jalan serta mengurangi tingkat pelanggaran yang terjadi.

Selain itu, peran serta masyarakat juga menjadi faktor penting dalam

mendukung penanganan permasalahan ini. Partisipasi masyarakat dalam melakukan pengawasan serta melaporkan pelanggaran kepada pihak berwenang dapat membantu mempercepat proses penindakan, sehingga tercipta ketertiban dan kelancaran lalu lintas di kawasan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cet. XII. Jakarta: Rineke Cipta, 2002.
- Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer. *Gema Keadilan*, 7(1), 20–33.
- Darmawan dan Lestari, *Implementasi Kebijakan Transportasi Lokal*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2017.
- Dunn, William N., *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2003.
- Hadjon, Philipus M., *Hukum Administrasi dan Pemerintahan Daerah*, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 2008.
- Rahardjo, S. (2021). *Hukum dan Masyarakat: Perspektif Bisnis dan Regulasi*. Gadjah Mada University Press.
- Satjipto Raharjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*, Yogyakarta : Genta Publishing, 2009.
- Sholehuddin, *Sistem Sanksi dalam Hukum Pidana Ide Dasar Double Track System dan Implementasinya*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2002.
- Sibuea, Hotma, *Desentralisasi Asimetris di Negara Kesatuan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017.
- Siregar, Muhammad Arif, *Hukum Lalu Lintas dan Penegakan Hukum di Indonesia*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2016.

Soekanto, S. (2020). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*.

Rajawali Press.

Suhardi, Bambang, Rosyidasari A dkk, *Ergonomi Transportasi Implementasi Desain Rambu-Rambu Lalu Lintas Dan Model Fitness For Duty*, Sleman: DEEPULISH DIIGITAL, 2023.

Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Cet. XII; Jakarta: Rineke Cipta, 2002), Hal. 202.

Warih Anjarwi, Astri, *Pajak Lalu Lintas Barang (Kepabeanan, Ekspor, Impor, Dan Cukai)*, Sleman: DEEPUBLISH, 2021.

Wibowo, Kurniawan Tri, *Buku Hukum Lalu lintas dan Jalan*, Jakarta: UI-Press, 2013.

Zainal Abidin, Said, *Kebijakan Publik*, Jakarta: Salemba Humanika, 2012.

ARTIKEL/JURNAL

“Evaluasi Pengawasan Transportasi Publik di Indonesia”, *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 12, No. 2, 2020.

Alhakim, A., & Oryza Sativa M.Y. (2021). Analisis Penegakan Hukum Terhadap Pungutan Liar oleh Juru Parkir di Kota Batam, Indonesia. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*.

Analisis Parkir Liar dan Pergerakan Lalu Lintas. *Jurnal Administrativus*, Universitas Negeri Manado.

Analisis Penegakan Hukum Parkir Liar di Kota Kotamobagu. (2025). *Lex Crimen: Jurnal Fakultas Hukum UNSRAT*, 13(2).

Analisis Penegakan Hukum Parkir Liar di Kota Surabaya. (2024). *Court Review: Jurnal Penelitian Hukum*, 4(1), 65.

Armanda, B. (2024). Parkir Liar dalam Perspektif Teori Efektivitas Hukum.

Jurnal Pelita Nusantara: Kajian Ilmu Sosial Multidisiplin, 1(4).

Audi K, F. (2023). Efektivitas Kebijakan Penertiban Parkir Liar pada Bahu Jalan dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan. IPDN.

Efektivitas Pengawasan Dinas Perhubungan dalam Penertiban Parkir Liar di Kawasan Pasar Jambi. (2025). ResearchGate.

Evaluasi Pengawasan Transportasi Publik di Indonesia. *Jurnal Administrasi Publik* 12, No. 2 (2020): 221–225.

Halim, R., dan A. Nugroho. "Tantangan Implementasi Pendekatan Bottom-Up dalam Kebijakan Pembangunan Daerah." *Jurnal Kebijakan Publik* 9, No. 1 (2022): 34–48.

Hartono, B., dan R. A. Hapsari. "Traffic Policy Model for Bandar Lampung City as Hinterland in Indonesia." *Journal of Law, Policy and Globalization* 89 (2019): 122–128.

Iman, Andhika Hikmawan Nur, Fikri Hariwibowo, Rubangga Rubangga, dan Mira Lestira Hariani, "The Effect of On-Street Parking on Traffic Performance in Commercial Areas of Small Cities in Indonesia (Case Study: St. Merdeka Utara Cirebon)", *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi*, Vol. 6, No. 2, 2025

Kendala Implementasi Kewenangan Transportasi di Daerah. *Jurnal Ilmu Hukum* 12, No. 2 (2020): 134–136.

Kurnia, R. (2021). Peran Dinas Perhubungan dalam Penertiban Parkir Liar. Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.

- Martin, I. W. S., Saputra, L. H., Bintang, M. L., & Wulandary, G. (2025). Efektivitas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 terhadap Parkir Liar di Kota Surabaya. (dikutip dalam) Analisis Alternatif Kebijakan Penanganan Parkir Liar Travel, *Jurnal Universitas Mbojo Bima*.
- Maspaitella, L. B., & Hakim, A. R. (2024). Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran Parkir Liar di Kota Surabaya. *Rewang Rencang: Jurnal Hukum Lex Generalis*, 5(7).
- Nur Iman, Andhika Hikmawan, Fikri Hariwibowo, Rubangga Rubangga, dan Mira Lestira Hariani. "The Effect of On-Street Parking on Traffic Performance in Commercial Areas of Small Cities in Indonesia (Case Study: St. Merdeka Utara Cirebon)." *Jurnal Indonesia Sosial Teknologi* 6, No. 2 (2025): 999–1019.
- Nurhadi. "Faktor-faktor Penyebab Parkir Liar di Jalan Perkotaan: Sebuah Tinjauan Empiris." *Jurnal Transportasi Terapan* 12, No. 3 (2024): 45–58.
- Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pungutan Liar Parkir Terhadap Layanan Publik di Kota Medan. (2025). *Juripol: Jurnal Institusi Politeknik Ganesha Medan*.
- Pengendalian Parkir Liar dan Upaya Pemerintah dalam Meminimalisir Kemacetan di Kota Denpasar. (2023). *Jurnal Konstruksi Hukum*, Universitas Warmadewa.
- Peran Penegakan Hukum terhadap Adanya Juru Parkir Liar. (2025). *JMA (Jurnal Manajemen dan Administrasi)*, 3(6).
- Prabowo, I. H., Nugrahaningsih, W., & Aryono. (2025). Penegakan Hukum

- terhadap Parkir Liar di Kota Surakarta. *Hukum Inovatif: Jurnal Ilmu Hukum Sosial dan Humaniora*, 2(3), 140–151.
- Putra, D. M. E. (2020). *Penegakan Hukum Pelanggaran Perparkiran di Lalu Lintas Kota Surabaya* (Disertasi Doktor). Universitas Airlangga.
- Putra, M. R. N. D. (2022). *Penegakan Hukum terhadap Pelaku Parkir Liar di Kota Makassar* (Skripsi). Universitas Bosowa.
- Putra, Muhammad Riski Nur Dwitama, *Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Parkir Liar di Kota Makassar*, Skripsi, Universitas Bosowa Makassar, 2022.
- Rahman, A., & Restiatun. (2023). Pengaruh Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Bermotor dan Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) terhadap Pendapatan Asli Daerah di Kalimantan Barat. *Sebatik*, 27(2).
- Reskiawan, Nurul, M. M., et al. "Fenomena Parkir Liar di Jalan Boulevard dan Jalan Pengayoman." *Jurnal Riwayat* (2025).
- Romadhona, Prima, dan Dika Prasetyo. "Dampak Parkir On Street pada Fasilitas Buka Median (U-Turn) terhadap Kinerja Ruas Jalan Perkotaan." *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*.
- Saputra, D., "Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Pangkalpinang", *Jurnal Sosial Humaniora dan Pendidikan*, Vol. 4, No. 2 (2020):45.
- Saputri, F. A. "Legal Protection In Road Transportation: Safety, Passenger Rights And Carrier Liability." 1, No. 1 (2024).
<https://doi.org/10.62872/qnmrzn25>.

Sedenel, A. F., Cheisviyanny, & Sari, V. F. (2021). Potensi Pendapatan Retribusi Parkir dari Sudut Pandang Juru Parkir Liar di Kota Padang. *Jurnal Eksplorasi Akuntansi (JEA)*, 4(1).

Setiawan, D., dan F. Santiago. "Reformulation of the Law Enforcement System in the Issuance of Driver's Licenses Through Driving Education Certification." *International Journal of Social Service and Research* 5, No. 6 (2025): 633–644.

Suherman, A., S. Ramadhani, dan S. Sitepu. "Increased Public Legal Awareness of the Primary Rights of Road Users That Need to be Prioritized." *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* (2023).

Supiana, N., dan M. Barthos. "The Concept of Legal Protection of Intellectual Property Rights." (2022).

Syahputra, A., E. Erniyanti, dan R. Ramlan. "Optimization Of Law Enforcement In Traffic Accident Cases To Increase Justice And Road Safety." 1, No. 3 (2024): 70–82.

Titin Pramiyati, Jayanta, dan Yulnelly. "Peran Data Primer pada Pembentukan Skema Konseptual yang Faktual." *Jurnal SIMETRIS* 8, No. 2 (November 2017): 679.

PERATURAN/UNDANG-UNDANG

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 13 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 13 Tahun 2023.

Peraturan Daerah Kabupaten Semarang Nomor 2 Tahun 2018 tentang Penataan

dan Pembinaan Pasar Rakyat, Pusat Perbelanjaan, dan Toko Swalayan.

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016.

Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011.

Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 18, Pasal 18A, dan Pasal 18B.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor

5025.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

SUMBER INTERNET

Badan Pemeriksa Keuangan Provinsi Jawa Tengah, “Tarif Parkir di Kabupaten Semarang Naik per Januari”, <https://jateng.bpk.go.id>, diakses 2 Juli 2025.

Gokepri.com, “APBD Perubahan Batam 2025 Disetujui DPRD, Soroti Parkir dan Tarif Listrik”, <https://gokepri.com>, diakses 2 Juli 2025.

Hukumonline.com. "Transparansi dan Akuntabilitas dalam Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan." <https://www.hukumonline.com>.
Diakses 12 Juli 2025.

ITS Science Journal, “Pelayanan Parkir Berlangganan di Tepi Jalan Umum”, <https://jurnal.itscience.org>, diakses 2 Juli 2025.

Kompas.com, “Pemkot Dorong Kendaraan Listrik Lewat Skema Parkir Khusus”, diakses 2 Januari 2024.

Kompas.com. "Pemkot Dorong Kendaraan Listrik Lewat Skema Parkir Khusus." 2 Januari 2024.

Medcom.id, “4 Mobil dan 9 Motor Kecelakaan Beruntun di Exit Tol Bawen, 3 Orang Tewas”, <https://www.medcom.id>, diakses 2 Juli 2025.

Meridian Hukum. Perda Kabupaten Semarang No. 13 Tahun 2023.
<https://meridianhukum.com/peraturan/perda-kab-semarang-no-13-tahun-2023>.

Otoklix. (2022, 13 November). Risiko Parkir Sembarangan, Waspada Tindak

Kejahatan hingga Potensi Hukumannya. [https://otoklix.com/blog/parkir-sembarangan/Pedoman Teknis Fasilitas Parkir](https://otoklix.com/blog/parkir-sembarangan/Pedoman_Teknis_Fasilitas_Parkir).

https://www.andalalindkijakarta.com/file/12_272_PEDOMAN_TEKNIS_FASILITAS_PARKIR.pdf.

Peraturan BPK RI. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013.

<https://peraturan.bpk.go.id/Details/5414/pp-no-79-tahun-2013>.

Tempo. (2024, 19 Mei). Dampak Negatif Parkir Liar, Menghambat Usaha Kecil hingga Sebabkan Kemacetan. <https://www.tempo.co>

Tempo.co. "Tantangan Pengelolaan Parkir di Kota-Kota Besar." 14 November 2023.

Wikipedia Bahasa Indonesia. "Pelanggaran Parkir."

https://id.wikipedia.org/wiki/Pelanggaran_parkir. Diakses 7 Juli 2025.

LAMPIRAN



Wawancara dengan pelanggar parkir pada Tanggal 5 Mei 2026

Nama : Toni

Tempat/Tanggal Lahir : Semarang, 4 April 1978

Alamat : Tembalang, Kota Semarang

Pekerjaan : Sopir

Pertanyaan :

1. “Apa alasan utama Bapak memilih lokasi tersebut untuk berhenti/parkir?”

Jawaban : “Karena posisinya pas di tengah rute pengiriman saya, Mas. Kalau saya harus nunggu jadwal masuk gudang yang belum buka, biasanya saya parkir dulu di sini sambil menunggu jadwal. Kalau saya jalan terus ke tujuan tapi gudangnya belum buka, saya malah kena macet nunggu di depan pintu masuk, jadi lebih enak nunggu di bahu jalan sini dulu.”

2. “Apakah Bapak mengetahui bahwa lokasi tersebut merupakan area larangan parkir?”

Jawaban : “Tahu, Mas. Ada papan larangan itu, tapi ya mau gimana lagi. Kalau saya lihat, dari dulu memang tidak pernah benar-benar ditindak tegas. Paling cuma diimbau suruh pindah, terus kami pindah sebentar, nanti kalau petugasnya sudah pergi, ya balik

lagi parkir di situ.”

3. “Apakah pernah ada penindakan dari petugas Dinas Perhubungan atau kepolisian?”

Jawaban :” Pernah sekali, Mas, tahun lalu. Waktu itu saya tinggal ke warung agak lama, pas balik roda sudah digembok. Terus saya harus ke kantor Dishub buat ngurus buka gemboknya, ya lumayan ribet dan buang waktu. Tapi ya itu cuma sekali kejadian, setelah itu ya biasa lagi.”

4. “Apa saran Bapak untuk mengatasi permasalahan ini?”

Jawaban : “Kalau menurut saya ya dibangun semacam tempat istirahat khusus truk, Mas, yang resmi dan aman, jangan cuma dilarang doang tapi tidak dikasih gantinya. Kami kan juga butuh berhenti, bukan sengaja mau melanggar.”



Wawancara dengan pelanggar parkir pada tanggal 5 Mei 2026

Nama : Mohammad Bagus Waluyo

Tempat/Tanggal Lahir : Demak, 22 Mei 2006

Alamat : Karanganyar RT 003 RW 001 Kel. Karanganyar

Pekerjaan : Sopir

Pertanyaan :

1. “Kenapa pilih lokasi ini, bukan tempat lain seperti SPBU atau rest area?”

Jawaban : “Sebenarnya bisa saja di SPBU tapi karena berbayar jadi saya memilih disini aja yang gratis buat singgah sebentar. Kalau saya sudah ngantuk berat, ya bahaya kalau dipaksa lanjut jalan. Di sini juga ada lampu jalan yang cukup terang, jadi saya berani berhenti walau malam hari. Selain itu banyak sopir lain yang juga berhenti di sini, jadi rasanya lebih aman, ada teman kalau terjadi apa-apa dengan kendaraan.”

2. “Apa harapan atau usulan Bapak untuk penyelesaian masalah ini ke depannya?”

Jawaban :” Harapan saya sih dibangun semacam terminal atau kantong parkir khusus kendaraan besar di dekat kawasan industri ini, Mas, biar kami tidak terpaksa numpang parkir di bahu jalan yang jelas-jelas berbahaya. Selain itu, kalau memang mau ditindak tegas, ya harus konsisten dan sosialisasinya jelas dulu ke sopir-sopir seperti kami, jangan main gembok saja tanpa ada solusi penggantinya.”



Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan

Kabupaten Semarang 20 April 2026

Nama : Antonio Heru Krismawan, ATD

Alamat : Kesatrian, Kota Semarang

Pekerjaan : Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang

Pertanyaan :

1. “Bagaimana pandangan Bapak sebagai Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas terhadap pelanggaran parkir yang terjadi di kawasan larangan parkir pada bahu jalan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang?”
2. Bagaimana kepastian hukum yang mengatur mengenai praktik parkir liar di bahu jalan?

Jawaban :

“Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Lalu Lintas, diperoleh keterangan bahwa ketentuan mengenai larangan parkir di bahu jalan, khususnya pada kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, telah diatur secara jelas dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Meskipun demikian, implementasi penegakan aturan tersebut di lapangan dinilai belum berjalan secara optimal.

Beliau menjelaskan bahwa masih terdapat keterbatasan dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran parkir di lokasi tersebut. Salah satu faktor yang diduga memengaruhi kondisi tersebut adalah keterbatasan anggaran yang dialokasikan untuk kegiatan pengawasan dan penertiban. Selain itu, permasalahan parkir liar di bahu jalan U-Turn Nasmoco Karangjati kemungkinan belum menjadi prioritas utama dalam penanganan oleh aparat penegak hukum, sehingga intensitas penindakan terhadap pelanggaran parkir masih relatif rendah.

Dengan demikian, meskipun kepastian hukum mengenai larangan parkir di bahu jalan telah tersedia melalui ketentuan yang berlaku, efektivitas penerapannya masih memerlukan peningkatan, khususnya dalam aspek pengawasan, penertiban, dan konsistensi penegakan hukum agar aturan tersebut dapat dilaksanakan secara optimal.”



Wawancara dengan Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang 23 April

2024

Nama : Aan Dian Saputra

Alamat :Tugu Sari RT 01 RW 04 Kec. Ungaran Barat Kab.
Semarang

Pekerjaan :Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang

Pertanyaan :

“Bagaimana tanggapan Bapak mengenai pelanggaran parkir yang terjadi di area larangan parkir pada bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang?”

Jawaban :

“Berdasarkan hasil wawancara, narasumber menyampaikan bahwa keberadaan kendaraan yang parkir di kawasan larangan parkir pada bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kelancaran lalu lintas. Selain merupakan bentuk pelanggaran

terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, tindakan tersebut juga menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan lainnya.

Narasumber menjelaskan bahwa kendaraan, khususnya angkutan barang yang diparkir di bahu jalan, mengurangi ruang yang seharusnya dapat dimanfaatkan oleh pengguna jalan lain. Akibatnya, lebar efektif badan jalan menjadi berkurang sehingga ruang gerak kendaraan yang melintas menjadi lebih sempit. Kondisi tersebut berpotensi menghambat kelancaran arus lalu lintas serta meningkatkan risiko terjadinya kemacetan maupun kecelakaan di kawasan U-Turn Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang.”



Wawancara dengan Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang 23 April

2026

Nama : Yohanes Eko Prasetyo

Alamat : Samirono RT 01 RW 01, Kec. Getasan, Kab. Semarang

Pertanyaan :

“Bagaimana tanggapan Bapak mengenai pelanggaran parkir yang terjadi di area larangan parkir pada bahu jalan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang?”

Jawaban :

“Berdasarkan hasil wawancara, narasumber menjelaskan bahwa keberadaan kendaraan angkutan barang yang parkir di bahu jalan kawasan *U-Turn* Nasmoco Karangjati, Kabupaten Semarang, menimbulkan gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas. Kendaraan yang diparkir pada lokasi tersebut menyebabkan ruang jalan menjadi terbatas, sehingga pengguna jalan yang melaju lurus dan kendaraan yang hendak melakukan putar balik harus menggunakan ruang jalan yang sama secara bergantian. Kondisi tersebut mengakibatkan arus lalu lintas menjadi terhambat serta berpotensi menimbulkan kepadatan dan meningkatkan risiko terjadinya konflik lalu lintas di lokasi tersebut.”