**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang Masalah**

Otonomi daerah menurut Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2004 adalah kewenangan daerah otonom untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri yang di sebut dengan desentralisasi .Pada dasarnya Tujuan utama otonomi daerah adalah tercapainya penyelenggaraan pemerintahan yang baik (*good governance*) dengan landasan demokrasi yang menitik beratkan pada peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan, memperhatikan keanekaragaman sosial, ekonomi, dan budaya. Pada sisi lain otonomi daerah merupakan sebuah awal dalam hal peningkatan kualitas kehidupan masyarakat sekaligus ditujukan untuk peningkatan kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat.

Makassar adalah salah satu kota tempat tujuan wisata dan Pendidikan di Indonesia bagian timur sehingga banyak yang datang untuk bersekolah dan mencari pekerjaan di kota Makasaar yang membuat penduduknya dari tahun ke tahun semakin padat. Hal ini menyebabkan ketersedian lahan yang semakin terbatas. Permasalahan utama adalah banyaknya pelanggaran aturan parkir yang terjadi kota ini. Selain itu masyarakat juga belum dapat membedakan juru parkir resmi maupun juru parkir liar karena kurang mengetahui aturan tentang itu serta kewajiban-kewajiban juru parkir tersebut.

1

Perkembangan Makassar dari tahun ke tahun semakin memperlihatkan perubahan terhadap pola hidup masyarakat hal ini berpengaruh pada sektor kepemilikan kendaraan di Makassar yang makin meningkat dimana setiap pemilik kendaraan menginginkan kemudahan untuk menjalankan aktifitasnya. Meningkatnya penggunaan kendaraan serta aktivitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lain maka meningkat pula kebutuhan masyarakat akan lahan atau ruang parkir. Kendaraan tidak selamanya bergerak, ada saatnya kendaraan itu berhenti, menjadikan tempat parkir sebagai unsur terpenting dalam transportasi. Tidak seimbangnya pertambahan ruas jalan dengan pertambahan volume kendaraan dan  menyusul banyaknya ruko, minimarket, pusat perbelanjaan dan jenis bangunan lainnya yang didirikan tanpa lahan parkir , bahkan ada yang sama sekali tidak memiliki lahan parkir.

Kondisi yang seperti di jelaskan di atas menyebabkan masyarakat terpaksa menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Banyaknya bangunan yang besar menghiasi kota ini sehingga lahan semakin sedikit untuk keperluan sarana publik. Kondisi inilah yang membuat pemerintah kota harus berinisiatif untuk mengatur sistem transportasi yang lebih baik di Makassar sehingga kota ini dapat berkembang menjadi kota metropolis yang ramah lingkungan. Salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan yaitu  volume kendaraan yang ada di Makassar ini sudah melebihi kapasitas ruas jalan yang ada, kemudian  ditambah lagi dengan prilaku pengguna jalan raya yang tidak disiplin dan tidak beretika.

Adanya oknum yang tidak bertanggung jawab dan berusaha memanfaatkan demi kepentingan pribadi itulah yang menyebabkan adanya parkir tidak resmi.Akibat dari adanya tempat parkir tidak resmi ini tentu saja sangat merugikan bagi masyarakat sendiri. Hilangnya kendaraan ataupun barang-barang pengguna parkir tidak resmi adalah akibat dari parkir tidak resmi ini

Di beberapa titik parkir tertentu dalam satu wilayah mungkinkan terjadinya pelanggaran aturan parkir.Tentu saja ini sangat mengganggu kepentingan bersama. Sebagai salah satu kota tujuan wisata, sebaiknya Makassar harus memiliki tata kota yang baik dan mengatur fasilitas-fasilitis umum sebaik mungkin agar dapat bermanfaat bagi masyarakat. Peranan pemerintah dan kesadaran masyarakat yang harus saling membantu sangat diperlukan dalam membangun dan memperbaiki fasilitas-fasilitas umum tersebut.

Makassar adalah kota berkembang yang tentu saja menyebabkan semakin banyaknya kendaraan sehingga kurangnya kesadaran masyarakat serta kurangnya perhatian dari pemerintah menyebabkan banyaknya parkir tidak resmi diberbagai tempat. Hal ini jika dibiarkan akan mengganggu dan merusak keadaan di kota ini. Selain itu ciri-ciri petugas parkir resmi adalah dibekali dengan mengenakan rompi parkir dan menggunakan tanda pengenal. Petugas parkir tidak resmi bisa menyalahgunakan nama pemerintah. Selain masalah parkiran tidak resmi, warga sering resah oleh aksi premanisme yang kerap kali di lakukan petugas parkir.

Untuk mengatasi permasalahan pelanggaran parkir ini tentu saja diperlukan peranan dan partisipasi dari semua pihak baik itu dari pemerintah selaku penyelengara maupun masyarakat selaku pengguna.Peranan pemerintah tentu saja melakukan pengawasan dan penegakan aturan-aturan yang telah dibuat guna tercapainya tujuan dibuat hukum itu sendiri. Sedangkan masyarakat diharapkan mempunyai kesadaran dan ketaatan terhadap hukum atau aturan yang telah dibuat oleh pemerintah.

Dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar telah diatur pemberian wewenang kepada direksi untuk pengelolaan parkir tepi jalan umum. Dalam hal ini adalah Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya yang diberikan wewenang untuk mengatur pemarkiran di kota Makassar. Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya adalah perusahaan daerah yang didirikan oleh pemerintah kota Makassar sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah untuk mengelola perparkiran di wilayah kota Makassar. Tujuan utama dari pendirian Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya adalah untuk meningkatkan efektivitas dalam pemberian pelayanan perparkiran kepada masyarakat serta dapat meningkatkan pendapatan asli daerah sektor retribusi parkir

Dalam pengaturan pemarkiran, Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya diberikan kewenangan untuk menyiapkan para juru parkir yang sudah terlatih agar siap terjun ke lapangan. Perusahaan ini juga melakukan pengawasan terhadap adanya para juru parkir tidak resmi yang mengatas namakan perusahaan hanya untuk kepentingan pribadi. Diharapkan bahwa Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya dapat mengatasi permasalahan parkir tidak resmi di kota Makassar yang semakin meningkat dan menggangu kepentingan umum.Pemerintah juga diharapkan berperan aktif untuk menyediakan fasilitas-fasilitas parkir yang resmi agar tidak ada lagi parkir tidak resmi.[[1]](#footnote-2)

Berdasarkan berbagai penjelasan fenomena perparkiran di atas dapat di gambarkan bahwa tidak terealisasinya dengan maksimal kebijakan pemerintah kota Makassar terhadap pengelolaan parkir di tepi jalan umum, maka peneliti menganggap perlu untuk mengkaji lebih dalam mengenai sejauh mana efektivitas pelaksanaan kebijakan tersebut. sehingga mendorong penulis memilih judul: “Efektivitas pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar**”** sebagaisyarat dalam rangka penyelesaian tugas akhir penulis.

1. **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi permasalahan yang dapat diangkat yaitu :

1. Bagaimanakah Gambaran Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di kota Makassar mengenai pelanggaran aturan parkir?
2. Apakah faktor-faktor yang menghambat pemerintah dalam mengatasi pelanggaran aturan parkir di kota Makassar?
3. **Tujuan Penelitian**

Mengacu pada rumusan masalah penelitian ,maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui Gambaran Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Makassar mengenai pelanggaran aturan parkir.
2. Mengetahui faktor-faktor yang menghambat pemerintah dalam mengatasi pelanggaran aturan parkir di kota Makassar.
3. **Manfaaat Penelitian**

Penelitian ini di harapakan bermanfaat bagi :

1. Pemerintah yaitu Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kritikan dan masukan bagi pemerintah untuk menindak lanjuti dan mengatasi pelanggaran aturan parkir di kota Makassar.
2. Masyarakat yaitu Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman bagi masyarakat mengenai pelanggaran aturan parkir di kota Makassar.
3. Universitas Negeri Makassar, yaitu sebagai penambahan referensi atau bahan rujukan untuk lebih memperkaya ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang yang diteliti.
4. Penulis, yaitu sebagai wahana untuk melatih dan mengembangkan kemampuan dalam bidang penelitian, serta sebagai salah satu upaya untuk memperoleh pengalaman dan pengetahuan yang berharga dalam menulis karya ilmiah terutama pada bidang yang diteliti, selain itu dapat menambah pengetahuan dan keterampilan bagi penulis.

**BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR**

1. **Tinjauan Pustaka**
2. **Pengetian Efektivitas**

Kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik , Efektif dalam kamus Besar Bahasa Indonesia berarti dapat membawa hasil, berhasil guna , sedangkan efektif menurut S. Wojowisoto, 1980. berarti berhasil, tepat, manjur, Jadi efektivitas adalah sesuatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki. Kalau seseorang melakukan perbuatan dengan maksud tertentu atau mempunyai maksud sebagaimana yang dikehendaki, maka orang tersebut dikatakan efektif .

Efektivitas lebih berarti sebagai hasil akibat, dalam keadaan berhasil atau sesuatau yang dapat menghasilkan atau mengakibatkan. Jadi efektivitas adalah sesuatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki

berikut ini berberapa definisi efektivitas yang di kemukakan para ahli sebagai berikut

1. H. Emerson yang dikutip Soewarno Handayaningrat S. (1994:16) yang menyatakan bahwa “Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan telah yang ditentukan sebelumnya.”

7

1. Steers (1985:87) mengemukakan bahwa: “Efektivitas adalah jangkauan usaha suatu program sebagai suatu sistem dengan sumber daya dan sarana tertentu untuk memenuhi tujuan dan sasarannya tanpa melumpuhkan cara dan sumber daya itu serta tanpa memberi tekanan yang tidak wajar terhadap pelaksanaannya”.
2. Handoko berpendapat ( 1993:7) Efektifitas adalah kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.
3. “The Liang Gie (1988 :34)berpendapat “Efektivitas merupakan keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki, maka perbuatan itu dikatakan efektif kalau menimbulkan akibat atau mencapai maksud sebagaimana yang dikehendaki.”
4. Sondang P. Siagian (1981:151) berpendapat bahwa Efektivitas terkait penyelesaian pekerjaan tepat pada waktu yang telah ditetapkan sebelumnya atau dapat dikatakan apakah pelaksanaan sesuatu tercapai sesuai dengan yang direncanakan sebelumnya”.
5. Susanto (1975:151) berpendapat bahwa “Efektivitas di artikan sebagai suatu pengukuran akan tercapainya tujuan yang telah di rencanakan sebelumnya dengan matang ‘’
6. Hidayat (1986) yang menjelaskan bahwa :“Efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas,kualitas dan waktu) telah tercapai. Dimana makin besar persentase target yang dicapai, makin tinggi efektivitasnya”.
7. Roulette (1999:1) Efektivitas adalah dengan melakukan hal yang benar pada saat yang tepat untuk jangka waktu yang panjang baik pada organanisasi tersebut dan pelanggang.
8. Gibson (2002) Efektivitas adalah pencapaian sasaran yang telah di sepakati atas usaha bersama

Dari bermacam-macam pendapat diatas terlihat bahwa efektivitas lebih menekankan pada aspek tujuan dan suatu organisasi,[[2]](#footnote-3) jadi jika suatu organisasi telah berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan, maka dapat dikatakan telah mencapai efektifitas.

Dengan demikian efektifitas pada hakikatnya berorientasi pada pencapaian tujuan atau sasaran yang telah ditentukan sebelumnya.Jadi apabila telah di capai baru dapat di katakan efektif.

1. **Konsep efektivitas hukum dalam masyarakat**

Dengan demikian efektivitas hukum dapat diartikan sebagai keberhasian gunaan hukum, atau dengan kata lain keberhasilan pelaksanaan hukum itu sendiri. Menurut Soerjono Soekanto derajat efektivitas suatu hukum ditentukan antara lain oleh taraf kepatuhan warga masyarakat terhadap hukum, termasuk para penegak hukumnya. Sehingga menurutnya bahwa taraf kepatuhan hukum yang tinggi merupakan suatu indikator berfungsinya suatu sistem hukum. Dan berfungsi hukum merupakan suatu pertanda bahwa hukum tersebut telah mencapai tujuan hukum yaitu berusaha untuk mempertahankan dan melindungi masyarakat dalam pergaulan hidup.Efektivitas diartikan sebagai sesuatu atau kondisi di mana telah sesuai dengan target atau tujuan yang akan ditempuh atau diharapkan. Ada pula yang menyatakan suatu hukum itu dikatakan efektif apabila warga masyarakat berperilaku sesuai yang diharapkan atau dikehendaki oleh hukum[[3]](#footnote-4).

Menurut Friedman, efektivitas hukum akan terwujud apabila sistem hukum yang terdiri dari unsur struktur hukum, substansi hukum dan kultur hukum dalam masyarakat bekerja saling mendukung dalam pelaksanaannya.

1. Struktur hukum adalah keseluruhan institusi hukum yang ada beserta aparatnya mencakup pengadilan dan para hakimnya dan lain-lain.
2. Substansi hukum adalah keseluruhan aturan hukum, norma hukum dan asas hukum, baik yang tertulis maupun tidak tertulis.
3. Budaya hukum merupakan opini-opini, kebiasaan-kebiasaan, cara berpikir dan cara bertindak, baik dari penegak hukum maupun dari warga masyarakat tentang hukum dan berbagai fenomena yang berkaitan dengan hukum.

Dari ketiga unsur tersebut dalam pelaksanaannya berhubungan erat dengan pengetahuan, kesadaran dan ketaatan hukum serta kultur hukum setiap individu. Dalam kenyataannya, kesadaran hukum dan ketaatan hukum sering dicampur adukkan, padahal kedua hal tersebut berbeda meskipun sangat erat hubungannya. Kedua unsur inilah yang sangat menentukan efektif atau tidaknya pelaksanaan perundang-undangan dalam masyarakat.Efektivitas penerapan hukum dalam masyarakat ditentukan oleh daya kerja hukum itu sendiri dalam mengatur dan memaksa masyarakat untuk taat kepada hukum.

Menurut Sudikno Mertokusumo, efektivitas dimaksud berarti mengkaji kaidah hukum yang harus memenuhi syarat yaitu :

1. Kaidah hukum berlaku secara yuridis (juritische geltung) Setiap undang-undang secara langsung memiliki kekuatan berlaku secara yuridis, jika seluruh persyaratan formal untuk terbentuknya suatu undang-undang telah terpenuhi.
2. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis (seziologische geltung) Berlakunya undang-undang secara sosiologis, artinya berlakunyaundang – undang itu merupakan kenyataan dalam masyarakat. Lebih lanjut, Sudikno Mertokusumo, mengemukakan bahwa kekuatan berlakunya undang-undang di dalam masyarakat ada dua macam yaitu :
3. Menurut teori kekuatan (machtstheorie), hukum itu mempunyai kekuatan berlaku secara sosiologis jika dipaksakan berlakunya oleh penguasa, terlepas diterima atau tidak oleh anggota masyarakat.
4. Menurut teori pengakuan (anerkennungstheorie), hukum itu mempunyai kekuatan berlaku sosiologis apabila diterima dan diakui oleh anggota masyarakat.
5. Kaidah hukum berlaku secara filosofis (filosofische geltung) Undang- undang baru mempunyai kekuatan berlaku secara filosofi

jika kaidah hukum yang tercantum di dalam undang-undang itu sesuai dengan cita-cita hukum (recthsidee), sebagai nilai positif yang tertinggi (uberpositiven werte) yang di Indonesia adalah Pancasila, serta cita-cita menuju masyarakat yang adil dan makmur.

Menurut Soerjono Soekantofaktor-faktor yang mempengaruhi penegakan sebuah hukum yaitu :

1. Faktor hukumnya sendiri

Hukum berfungsi untuk keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Dalam praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentanganantara kepastian hukum dan keadilan. Kepastian hukum sifatnya konkret berwujud nyata, sedangkan keadilan bersifat abstrak sehingga ketika seseorang hakim memutuskan suatu perkara secara penerapan undang-undang sajamaka ada kalanya nilai keadilan itu tidak tercapai. Maka ketika melihat suatu permasalahan mengenai hukum setidaknya keadilan menjadi prioritas utama. Karena hukum tidaklah semata-mata dilihat dari sudut hukum tertulis saja, Masih banyak aturan-aturan yang hidup dalam masyarakat yang mampu mengatur kehidupan masyarakat. Jika hukum tujuannya hanya sekedar keadilan, maka kesulitannya karena keadilan itu bersifat subjektif, sangat bergantung pada nilai-nilai intrinsic subjektif masing-masing

1. Faktor penegak hukum

Untuk menjalankan fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memberikan peranan penting, jika peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum. Di dalam konteks di atas yang menyangkut kepribadian dan mentalitas penegak hukum, bahwa selama ini ada kecenderungan yang kuat di kalangan masyarakat untuk mengartikan hukum sebagai petugas atau penegak hukum, artinya hukum diidentikkan dengan tingkah laku nyata petugas atau penegak hukum. Akan tetapi dalam melaksanakan wewenangnya sering timbul persoalan karena sikap atau perlakuan yang dipandang melampaui wewenang atau perbuatan lainnya yang dianggap melunturkan citra dan wibawa penegak hukum, hal ini disebabkan oleh kualitas yang rendah dari aparat penegak hukum tersebut. Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara kedudukan dan peranan timbul konflik (status conflict dan conflict ofroles). Jika dalam kenyataannya terjadi kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan yang aktual

1. Faktor sarana dan fasilitas

Sarana yang ada di Indonesia sekarang ini memang diakui masing cukup tertinggal jika dibandingkan dengan negara-negara maju yang memiliki sarana lengkap dan teknologi canggih di dalam membantu menegakkan hukum. Menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah pernah mengemukakan bahwa bagaimana polisi dapat bekerja dengan baik, apabila tidak dilengkapi dengan kendaraan dan alat-alat komunikasi yang proporsional. Oleh karena itu, sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Namun penulis berpendapat bahwa faktor ini tidaklah menjadi fakor yang dominan untuk segera diperbaiki ketika ingin terwujudnya suatu efektivitas hukum.

1. Faktor masyarakat

Masyarakat dalam hal ini menjadi suatu faktor yang cukup mempengaruhi juga didalam efektivitas hukum. Apabila masyarakat tidak sadar hukum dan atau tidak patuh hukum maka tidak ada keefektifan. Kesadaran hukum merupakan konsepsi abstrak didalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dan ketentraman yang dikehendaki atau sepantasnya. Kesadaran hukum sering dikaitkan dengan pentaatan hukum, pembentukan hukum, dan efektivitas hukum. Kesadaran hukum merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat dalam manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan. Selain itu perlu ada pemerataan mengenai peraturan-peraturan keseluruh lapisan masyarakat, selama ini terkendala faktor komunikasi maupun jarak banyak daerah yang terpencil kurang mengetahui akan hukum positif negara ini. Sehingga sosialisasi dan penyuluhan di daerah terpencil sangat dibutuhkan, berbeda dengan kondisi daerah perkotaan yang mampu selalu up date berkaitan dengan isu-isu strategis yang masih hangat.

1. Faktor kebudayaan

Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat,dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang. Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, karena menjadi hal pokok dalam penegakan hukum, serta sebagai tolok ukur dari efektivitas penegakan hukum. Kelima faktor yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut, tidak ada faktor mana yang sangat dominan berpengaruh, semua faktor tersebut harus saling mendukung untuk membentuk efektivitas hukum[[4]](#footnote-5)

Lebih baik lagi jika ada sistematika dari kelima faktor ini, sehingga hukum dinilai dapat efektif. Sistematika tersebut artinya untuk membangun efektivitas hukum harus diawali untuk mempertanyakan bagaimana hukumnya, kemudian disusul bagaimana penegak hukumnya, lalu bagaimana sarana dan fasilitas yang menunjang, kemudian bagaimana masyarakat merespon serta kebudayaan yang terbangun. kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya karena menjadi hal pokok penegakan hukum .Dari lima faktor pegakan hukum faktor tersebut faktor penegakan hukumnya sendiri merupakan titik sentalnya.hal ini di sebabkan oleh undang-undangnya di susun oleh penegak hukum ,penerapannya pun di laksananakan oleh penegak hukum dan penegak hukumnya sendiri juga merupakan panutan oleh masyarakat

Selanjutnya untuk mengetahui efektif atau tidaknya suatu sistem hukum dalam kehidupan masyarakat menurut Ronny Hanintijo Soemitromengutip Metzger yaitu :

1. Mudah atau tidaknya makna atau isi aturan-aturan hukum itu ditangkap atau dipahami;
2. Luas-tidaknya kalangan dalam masyarakat yang mengetahui isi aturan-aturan hukum yang bersangkutan;
3. Efisien dan efektif-tidaknya mobilisasi aturan – aturan hukum yang dicapai dengan bantuan aparat administrasi dan warga masyarakat yang harus berpartisipasi dalam memobilisasi hukum;
4. Tersedianya mekanisme penyelesaian sengketa yang mudah dihubungi dan dimasuki warga masyarakat serta efektif untuk menyelesaikan sengketa itu;
5. Adanya anggapan dan pengakuan yang merata di kalangan anggota – anggota masyarakat bahwa aturan-aturan dan pranata-pranata hukum memang memiliki daya kemampuan yang efektif.

Selanjutnya, langkah yang harus dipenuhi untuk mengupayakan hukum atau aturan/ketentuan dapat bekerja dan berfungsi (secara efektif) yaitu sebagai berikut :

1. Adanya pejabat/aparat penegak hukum sebagaimana ditentuka dalam peraturan hukum tersebut.
2. Adanya orang (individu/masyarakat) yang melakukan perbuatan hukum, baik yang mematuhi atau melanggar hukum.
3. Orang-orang tersebut mengetahui adanya peraturan.
4. Orang-orang tersebut sebagai subjek maupun objek hukum bersedia untuk berbuat sesuai hukum, namun yang menjadi faktor inti/utama bagi bekerjanya hukum adalah manusia, karena hukum diciptakan dan dilaksanakan manusia.[[5]](#footnote-6)

Berkaitan dengan penerapan peraturan daerah, maka perlu diketahui mengenai implementasi kebijakan desentralisasi. Menurut Siswanto Sunarno,bahwa untuk kelancaran implementasi suatu kebijakan, selain dibutuhkan sumber daya, juga diperlukan rincian yang lebih operational dari tujuan sasaran yang bersifat umum

Bahkan implementasi diperlukan faktor komunikasi sumber, kecenderungan atau tingkah laku, serta struktur birokrasi. Adanya kekurang berhasilan dalam implementasi kebijakan yang sering dijumpai, antara lain dapat disebabkan oleh adanya keterbatasan sumber daya, struktur yang kurang memadai dan kurang efektif, serta komitmen yang rendah dikalangan pelaksana

**3. Konsep Peraturan Daerah**

Menurut Undang- Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang dimaksud dengan Peraturan Daerah (Perda) adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan bersama Kepala Daerah. Definisi lain adalah peraturan perundang- undangan yang dibentuk bersama oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan Kepala Daerah baik di Propinsi maupun di Kabupaten/Kota.

Dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda), Perda dibentuk dalam rangka otonomi daerah Propinsi/Kabupaten/Kota dan tugas pembantuan serta merupakan penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan memperhatikan ciri khas masing- masing daerah. Sesuai ketentuan Pasal 12 Undang- Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, materi muatan Perda adalah seluruh materi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan dan menampung kondisi khusus daerah serta penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi. Rancangan Peraturan daerah dapat berasal dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), Gubernur atau Bupati/Walikota. Apabila dalam satu kali masa sidang Gubernur atau Bupati/Walikota dan DPRD menyampaikan rancangan Perda dengan materi yang sama, maka yang dibahas adalah rancangan Perda yang disampaikan oleh DP sedangkan rancangan Perda yang disampaikan oleh Gubernur atau Bupati/Walikota dipergunakan sebagai bahan persandingan. Program penyusunan Perda dilakukan dalam satu Program Legislasi Daerah , sehingga diharapkan tidak terjadi tumpang tindih dalam penyiapan satu materi Perda. Ada berbagai jenis Perda yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kota dan Propinsi antara lain[[6]](#footnote-7):

1. Pajak Daerah;
2. Retribusi Daerah;
3. Tata Ruang Wilayah Daerah;
4. APBD;
5. Rencana Program Jangka
6. Menengah Daerah;
7. Perangkat Daerah;
8. Pemerintahan Desa;
9. Pengaturan umum lainnya.
10. **Pengelolaan(Manajemen) Parkir**

Istilah pengelolaan sering di identikkan dengan istilah manajemen .Manajemen adalah suatu kemampuan dan ketelampilan khusus untuk melakukan suatu kegiatan baik bersama orang lain atau melalui orang lain dalam mencapi tujun organisasi Secara etimologi pengelolaan berasal dari kata “kelola” (*to manage*) yang berarti mengurus atau menangani sesuatu.

Menurut *Wardoyo (1980:41*) definisi pengelolaan adalah suatu rangkai kegiatan yang berintikan perencanaan,pengorganisasian pengerakan dan pengawasan dalam mencapai tujuan yang ditetapkan sebelumnya.

Menurut *Harsoyo (1977:121*) pengelolaan adalah suatu istilah yang berasal dari kata “kelola” mengandung arti serangkaian usaha yang bertujuan untuk menggali dan memanfaatkan segala potensi yang dimiliki secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan tertentu yang telah direncanakan sebelumnya.

Dari paparan di atas maka dapat di simpulkan bahwa manajemen atau pengelolaan adalah suatu seni untuk mengatur atau mengelola semua sumber daya yang di miliki oleh organisasi dalam rangka mencapai tujuan organisasi tersebut.

Pengelolaan parkir tepi jalan umum merupakan wewenang dari Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya yang didelegasikan oleh Walikota Makassar. Tujuan utama dari PD. Parkir untuk meningkatkan efektifitas dalam pemberian pelayanan perparkiran kepada masyarakat serta untuk lebih meningkatkan pendapatan asli daerah kota Makassar dari sektor retribusi parkir

Dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar, disebutkan bahwa parkir adalah memberhentikan dan menempatkan kendaraan bermotor ditepi jalan umum yang bersifat sementara pada tempat yang ditetapkan.

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Tidak resmi atau ilegal adalah tidak menurut hukum atau tidak sesuai aturan. Jadi parkir tidak resmi adalah parkir tidak yang tidak sesuai aturan yang ditetapkan dalam hal ini Peraturan Daerah Kota Makassar Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum.Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung.Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang.

Dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar tempat parkir adalah tempat yang berada ditepi jalan umum yang telah ditetapkan oleh Walikota sebagai tempat parkir. Pemakai tempat parkir adalah orang atau badan hukum yang mempunyai hak memakai tempat parkir berdasarkan atas pembayaran tarif jasa yang telah di tetapkan oleh Perusahaan Daerah.

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

Parkir di pinggir jalan merupakan kegiatan parkir yang dilakukan di tepi jalan yang tidak melarang kendaraan untuk berhenti. Parkir biasanya dilakukan secara parkir paralel atau parkir serong, bila dinyatakan demikian dengan rambu dan marka. Parkir di pinggir jalan biasanya penting untuk kegiatan bisnis yang ada di pinggir jalan seperti apotek, kantor kecil, atau kegiatan lainnya yang ada di pusat kota. [[7]](#footnote-8)

Selanjutnya dalam pengelolaan perparkiran terdapat tiga cara parkir, berdasarkan susunan kendaraan yaitu parkir paralel, parkir tegak lurus, dan parkir serong. Ini adalah konfigurasi dimana pengemudi kendaraan dapat mengakses parkir secara mandiri. Adapun mengenai ketiga cara parkir tersebut adalah sebagai berikut :

1. Parkir paralel

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

1. Parkir tegak lurus

Dengan cara ini mobil diparkir tegak lurus, berdampingan, menghadap tegak lurus ke lorong, trotoar, atau dinding. Jenis mobil ini parkir lebih terukur daripada parkir paralel dan karena itu biasanya digunakan di tempat di pelataran parkir atau gedung parkir. Sering kali, di tempat parkir mobil menggunakan parkir tegak lurus, dua baris tempat parkir dapat diatur berhadapan depan dengan depan, dengan atau tanpa gang di antara keduanya. Bisa juga parkir tegak lurus dilakukan dipinggir jalan sepanjang jalan dimana parkir ditempatkan cukup lebar untuk kendaraan keluar atau masuk ke ruang parkir.

1. Parkir serong

Salah satu cara parkir yang banyak digunakan dipinggir jalan ataupun di pelataran maupun gedung parkir adalah parkir serong yang memudahkan kendaraan masuk ataupun keluar dari ruang parkir pada pelataran atau gedung parkir yang luas di perlukan gang yang sempit bila dibaningkan dengan parkir tegak lurus

Pengendalian parkir dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan ke suatu kawasan yang perlu dibatasi lalu lintasnya.

Pengendalian parkir harus diatur dalam Peraturan Daerah tentang Parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudka rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan parkir.

Dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar telah diatur mengenai larangan dan kewajibannya bagi pengguna tempat dan juru parkir yaitu :

1. Pasal 9 mengenai larangan bagi pengguna dan juru parkir :
2. Dilarang menempatkan kendaraan bermotor dan atau alat angkut lainnya di luar tempat parkir yang ditetapkan.
3. Dilarang Mengotori/merusak tempat parkir.
4. Dilarang melakukan kegiatan lain selain kegiatan perparkiran pada tempat parkir kecuali mendapat izin Direksi
5. Pasal 10 mengenai kewajiban pengguna tempat parkir dan juru parkir:
6. Menjaga keamanan, ketertiban, dan kebersihan tempat parkir.
7. Menempatkan kendaraan dengan teratur sehingga tidak menggangu lalulintas orang, barang dan kendaraan.
8. Menaati ketentuan jasa dan tarif parkir yang berlaku.
9. Juru parkir wajib memberi karcis parkir kepada pengguna tempat parkir.
10. Juru parkir wajib menggunakan seragam dan atau tanda pengenal yang ditetapkan oleh Direksi.
11. **Ketentuan pidana**

Mengenai ketentuan pidana di atur dalam Pasal 13 yaitu :

1. Pelanggaran Pasal 9 dan 10 Peraturan Daerah ini diancam dengan hukuman kurungan selama-lamanya 6 (enam) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 50. 000.000,- (lima puluh juta rupiah);
2. Denda sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini disetor seluruhnya ke kas daerah;
3. Selain sanksi sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini pelanggaran atas Peraturan Daerah ini dijatuhkan sanksi administrasi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku
4. **Kerangka Pikir**

Pemerintah daerah kota Makassar telah menerbitkan peraturan daerah yang secara khusus mengatur tentang perpakiran yaitu Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 Tentang pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum dan Perwali nomor 64 tahun 2011 tentang kawasan larangan parkir di kota Makassar .Disebutkan dalam perda tersebut yang mengatur tentang pemakaian tempat parkir,larangan dan kewajiban yang harus di patuhi oleh pengguna tempat parkir dan juru parkir serta adanya sanksi yang di jatuhi bila melanggar perda tersebut .

Namun pada kenyataannya di lapangan masih banyaknya di temukan beberapa pelanggaran yang di lakukan oleh para juru parkir misalnya mengenakan tarif yang tidak sesuai dengan tarif yang telah di tetapkan,tidak memberikan karcis kepada para pengguna parkir,tidak memakai seragam dan tanda pengenal yang di tetapkan oleh Dereksi serta adanya aksi pemalakan dan premanisme yang kerap kali di lakukan oleh petugas parkir ada pula juru parkir yang mengalihkan tugas kepada anak di bawah umur untuk bertugas di lapangan serta banyaknya tempat parkir liar yang menggunakan bahu jalan yang tentunya dapat menimbulkan kemacetan.

Dengan adanya Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006 Tentang pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum dan Perwali nomor 64 tahun 2011 tentang Larangan parkir di bahu jalan maka diharapakan apa yang diatur di dalamnya dapat dijalankan dengan sungguh-sungguh oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya selaku pihak yang berwenang dalam mengatasi permasalahan parkir agar Pemerintah kota makassar dapat berindak tegas dengan memberikan sanksi kepada Juru parkir yang melanggar Peraturan Daerah tersebut agar setiap masyarakat mendapatkan kenyamanan dalam melaksanakan aktivitasnya. Adapun hal yang akan diteliti lebih lanjut yaitu terkait masalah Efektivitas pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Makassar serta Faktor yang menghambat pemerintah dalam mengatasi pelanggaran aturan parkir untuk lebih jelasnya mengenai hal tersebut maka dapat dilihat skema kerangka pikir berikut ini :

**Peraturan Daerah NO 17 tahun 2006 tentang pengelolaan tepi jalan umum kota Makassar**

**Gambaran Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di kota Makassar mengenai pelanggaran aturan parkir**

**Faktor yang menghambat pemerintah dalam mengatasi pelanggaran parkir**

**Pengelolaan Parkir yang Efektif**

**BAB III**

**METODE PENELITIAN**

1. **Variabel dan Desain Penelitian**
2. Variabel Penelitian

Suharsimi Arikunto mengemukakan, bahwa variabel penelitian adalah sesuatu yang menjadi objek sasaran atau titik pandang dari kegiatan penelitian. Adapun yang menjadi variabel dalam penelitian ini adalah Efektivitas pelaksanaan Peraturan daerah terhadap pengelolaan Parkir.

1. Desain Penelitian

Metode yang dipilih adalah metode Analisis Deskriptif. Metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat dan dimaksudkan untuk pengukuran yang cermat terhadap fenomena sosial.Dengan demikian, maka metode deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang menerangkan hasil penelitian yang bersifat memaparkan sejelas-jelasnya tentang apa yang diperoleh dilapangan, dengan cara peneliti melukiskan, memaparkan, dan menyusun suatu keadaan secara sistematis sesuai dengan teori yang ada untuk menarik kesimpulan dalam upaya pemecahan masalah. Metode penelitian ini dipilih karena permasalahan yang dikaji dalam penelitian tentang Efektivitas suatu Peraturan Daerah yang membutuhkan sejumlah data lapangan yang sifatnya aktual dan kontekstual.

28

1. **Definisi Operasional Variabel**

Untuk menghindari kesalah pahaman terhadap istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian ini, maka berikut akan dijelaskan terlebih dahulu mengenai istilah-istilah tersebut, diantaranya:

1. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan karena di tinggal oleh pengemudi.
2. Efektivitas pengelolaan parkir yang parkir tepi jalan umum yang di maksud dalam penelitian ini adalah berupa suatu keberhasilan dari pencapaian tujuan yang telah di tetapkan oleh pemerintah kota Makasaar dalam melakukan kerjasama pengelolaan parkir tepi jalan umum dengan pihak PD Parkir Makassar raya sesuai dengan peraturan daerah Makassar No 17 tahun 2006 dalam wewenang pengelolaan parkir tepi jalan umum di delegasikan walikota kepada kepada PD Parkir Makassar Raya.Adapun indicator dari efektivitas pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar yang di maksud adalah larangan dan kewajiban pengguna parkir dan juru parkir
3. Faktor-faktor yang menghambat pemerintah dalam mengatasi pelanggaran aturan parkir di kota Makassar adalah sejumlah faktor yang memberikan pengaruh penghambat pemerintah kota Makassar dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar.

**C. Populasi dan Sampel**

1. Populasi

Suatu penelitian senantiasa berkaitan dengan data yang relevan dengan objek yang dikaji. Oleh karena itu dibutuhkan suatu objek penelitian yang biasa disebut “populasi”. Untuk melengkapi pengertian dari istilah tersebut maka pada uraian di bawah ini, penulis menyajikan beberapa pengertian tentang populasi menurut tanggapan para ahli.

Hadari Nawawi menjelaskan populasi sebagai berikut:

“Populasi adalah keseluruhan objek penelitian yang terdiri dari manusia, benda, hewan, tumbuhan, gejala, nilai tes, atau peristiwa sebagai sumber data yang memiliki karakteristik tertentu di dalam suatu penelitian.”[[8]](#footnote-9)

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah adalah Pihak Perusahaan Daerah Parkir Makassar,Pihak Dinas Perhubungan kota Makassar ,juru parkir resmi dan tidak resmi serta masyarakat pengguna parkir di seluruh kawasan sampel yang di teliti.

2. Sampel

Menurut Hadari Nawawi, sampel adalah sebagian kecil dari populasi yang menjadi bagian dari populasi yang menjadi sumber data sebenarnya dalam suatu penelitian.[[9]](#footnote-10).adapun teknik penarikan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan *“purposive sampling”* yaitu memilih secara sengaja dengan pertimbangan bahwa responden yang dipilih dianggap banyak mengetahui dan berkompeten terhadap masalah yang dihadapi dan diharapkan agar responden yang dipilih mewakili populasi.

Adapun sample yang membantu memberikan data dan informasi yang tepat dan akurat didalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

* 1. Direktur Utama PD. Parkir Makassar Raya
  2. Kepala Seksi Perparkiran Dinas Perhubungan Makassar
  3. Masyarakat Pengguna Parkir
  4. Juru parkir resmi
  5. Juru parkir tidak resmi

Adapun titik Zona kawasan larangan parkir yang akan di jadikan sebagai lokasi sample penelitian yakni

-Wilayah timur : beberapa ruas jalan di Jalan.AP.Pettarani, di Jalan Sultan Allauddin ,

-wilayah barat : depan RS Wahidin Sudirohuso, Makassar Town Square(Mtos),

-wilayah selatan: Jalan cendrawasih, Jalan sulawesi

-wilayah utara :daerah Panakukkang.Jalan Hertasning.

**D. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan instrument sebagai berikut :

1. Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan metode tanya jawab secara langsung kepada responden dan narasumber kepada pihak anggota Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya, beberapa juru parkir resmi dan tidak resmi dan beberapa pengguna parkir.
2. Observasi yaitu proses pengambilan data dalam penelitian di mana peneliti atau pengamat dengan mengamati kondisi yang berkaitan dengan obyek penelitian
3. Dokumen yaitu diperoleh dari berbagi pihak yang berkaitan dengan objek penelitian, dapat berupa foto, arsip buku-buku, surat kabar, internet, majalah, peraturan perundang-undangan, yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti serta data dari kantor terkait.

**E.Teknik Analisa Data**

Teknik analisis data yang di gunakan dalam penelitian ini adalah teknik deskriptif kualitatif. Pemilihan teknik ini karena penelitian ini ingin mempelajari masalah-masalah, fakta-fakta atau fenomena yang terjadi di masyarakat dan membuat gambaran terhadap situasi yang ada. Setelah itu data dianalisis secara kualitatif. Data kualitatif adalah gambaran dari suatu fakta yang terjadi ketika penelitian berlangsung sehingga kesimpulan yang ditarik sesuai dengan kejadian sebenarnya.

**BAB IV**

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

1. **GAMBARAN LOKASI PENELITIAN**
2. **Profil Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya**

Sebelum mengurai lebih lanjut mengenai fungsi PD. Parir Makassar dalam mengtasi pelanggaran, maka ada baiknya dikemukakan sekilas profil tentang PD. Parkir Makassar raya. Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya dibentuk melalui Peraturan Daerah Ujung Pandang No. 5 Tahun 1999 tentang Pendirian Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang. Sebelum pembentukan Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya, perparkiran di kota Makassar dikelola oleh Badan Pengawas Perparkiran (BPP) dibawah struktur organisasi unit-unit Pelaksanaan Tetap Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.

Pemikiran pemerintah kota Makassar untuk membentuk Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya didasari atas prinsip-prinsip efesiensi dan efektifitas pencapaian tujuan pelayanan dari sektor perparkiran kepada masyarakat kota Makassar. Disamping itu, kegiatan perparkiran di kota Makassar merupakan salah satu objek yang mempunyai prospek untuk dapat menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) kota Makassar dengan dibetuknya perusahaan daerah yang khusus menangani perparkiran, selain itu diharapkan dapat menunjang pelaksanaan otonomi daerah juga diharapkan dapat meningkatkan pemberian jasa pelayanan perparkiran kepada masyarakat serta meningkatkan pendapatan asli daerah.

33

Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya efektif melaksanakan tugasnya pada tanggal 1 september 2000, yaitu setelah dilaksanakan pengangkatan tiga orang direksi. Pada awal pelaksanaan tugas Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya, dilakukan suatu kebijakan pengorganisasian unit kerja yang berada dibawah struktur organisasi Perusahaan Daerah Parkir, seperti mendata dan memberikan legalitas kepada 98 juru parkir. Jumlah juru parkir tersebut terus berkembang sehingga berjumlah 125 orang dalam waktu empat bulan pada awal operasinya, yaitu pada bulan September hingga Desember tahun 2000. Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya dapat menghimpun pendapatan dari hasil retribusi parkir sebesar Rp. 200 juta. Angka pendapatan tersebut cukup signifikan jika dibandingkan dengan pendapatan yang dapat dihimpun oleh pengelola parkir sebelumnya yanghanya dapat menghimpun pendapatan dari bulan Januari sampai Agustus tahun 2000 sebesar Rp. 45 juta. Dengan di tetapkannya Peraturan Daerah No. 13 Tahun 2009 Tentang Pajak Parkir, maka objek-objek parkir khusus seperti Mall Ratu Indah dan Tanjung Akkarena yang sebelumnya dikelola oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya sekarang sudah menjadi objek parkir dan pemungutan pajaknya dikelola langsung oleh Dinas Pendapatan Daerah Kota Makassar. Dengan demikian, Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya sekarang hanya mengelola parkir di tepi jalan umum kota Makassar.

**A.2.1. Visi dan Misi Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya**

PD Parkir Makassar Raya sebagai salah satu badan usaha dalam lingkup Pemerintah Kota Makassar merupakan manifestasi dan perpanjangan tangan Pemerintah Kota dalam mengelola sektor perparkiran. Untuk itu perusahaan ini telah merumuskan visi dan misi sebagai berikut :

- **Visi**

Menjadikan PD. Parkir Kota Makassar sebagai perusda terbaik dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dan terbesar dalam memberikan kontribusi terhadap PAD Kota Makassar.

- **Misi**

Untuk mewujudkan visi tersebut dirumuskan ke dalam 4 misi utama

sebagai berikut :

1. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia (pegawai) di lingkungan PD. Parkir Kota Makassar pada semua tingkatan dan jabatan;

2. Meningkatkan kuantitas dan kualitas sarana dan prasarana perparkiran guna menunjang kinerja perusahaan.

3. Menggali areal kawasan perparkiran baru yang potensial secara terus menerus, seiring dengan arah perkembangan Kota Makassar menujukota maritim dan perdagangan dunia.

4. Meningkatkan kesejahtraan karyawan PD. Parkir Kota Makassar sebagai stimulan dalam rangka meningkatkan motivasi. Loyalitas, kreativitas dan responsibilitas karyawan terhadap perusahaan.

Misi merupakan dan perwujudan dari visi yang telah dirumuskan PD Parkir Makassar Raya. Untuk mencapai misi telah dirumuskan diatas, PD Parkir Makassar Raya perlu untuk membuat langkah-langkah yang dituangkan dalam misi perusahaan. Visi dan misi harus sejalan sehingga dapat tercapai tujuan yang diinginkan. Visi dan misi ini dirumuskan setelah perusahaan mengetahui kekuatan, kelemahan serta lebih dapat mengidentifikasi peluang dan ancaman yang dihadapi perusahaan.PD Parkir Makassar Raya meyakini bahwa untuk menjadi salah satu perusahaan daerah yang terbaik kinerjanya, maka perusahaan harus melakukan langkah-langkah sebagai berikut :

Mengembangkan kemampuan SDM sebagai aset strategis perusahaan, menerapkan prinsip-psrinsip *Good Governance* dan menerapkan budaya-budaya perusahaan secara konsekuen dan terus menerus pada semua level organisasi yang ada dilingkungan internal perusahaan. Disadari bahwa implementasi misis yang telah dirumuskan tidak mungkin berjalan tanpa adanya hambatan maupun tantangan.

**A.2.2. Nilai dan Sasaran**

Dalam melaksanakan tugas, tanggungjawab dan fungsi sebagai sebuah perusahaan daerah, PD Parkir Makassar Raya senantiasa menganut prinsip-prinsip nilai budaya perusahaan (*corporate culture*) dengan berlandaskan budaya kualitas (*quality culture*), budaya bisnis(*business culture*). Sasaran yang ingin dicapai adalah sebagai berikut :

1. Mewujudkan Perusahaan Daerah yang mampu memberikan pelayanan jasa perparkiran kepada masyarakat secara optimal dan memuaskan.

2.Mengoptimalkan pendapatan dalam rangka upaya untuk menjadikan perusahaan daerah yang terbesar dalam memberikan kontribusi terhadap PAD Kota Makassar.

3. Meningkatkan mutu fasilitas, prasarana, sarana dan teknologi perparkiran.

4. Menertibkan kawasan-kawasan/areal perparkiran di seluruh Kota Makassar Raya menjadi lebih mana, nyaman dan memuaskan.

5. Melakukan penertiban juru parkir liar.

6. Memupuk dan mengembangkan kerjasama kemitraan dengan dunia usaha, perguruan tinggi dan lebaga-lembaga iptek baik di dalam maupun diluar negeri dalam rangka pengembangan organisasi perusda perparkiran dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat

**B. DESKRIFTIF HASIL PENELITIAN**

**1. Gambaran Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Makassar dalam Kaitannya dengan Pelanggaran Aturan Parkir**

Kota Makassar adalah kota berkembang yang tingkat pembangunannya terus meningkat. Hal ini menyebabkan kota Makassar semakin padat oleh banyaknya tempat-tempat seperti gedung, toko, demi memenuhi kebutuhan masyarakat Makassar yang semakin banyak.Dengan adanya tempat-tempat yang semakin banyak menyebabkan lahan parkir yang semakin berkurang. Sehingga memanfaatkan tempat parkir ditepi jalan umum. Pembangunan gedung-gedung berlokasi di tepi jalan raya yang digunakan untuk kegiatan publik berupa kantor, sekolah, toko swalayan, ruko, hotel, restoran, dan rumah-rumah makan yang diijinkan dibangun sekalipun tidak dilengkapi analisa dampak lalu-lintas atau tidak memiliki lahan parkir. Lokasi perkantoran baik swasta maupun pemerintah menjadi titik macet setiap hari.Lantaran pegawai atau karyawannya menggunakan badan jalan di sekitar kantor untuk memarkir kendaraan.

1.1 Parkir tepi jalan umum

Dalam pemanfaatan tepi jalan umum sebagai tempat parkir,maka pemerintah kota Makassar telah memberikan wewenang kepada PD Parkir Makassar Raya untuk mengelola perparkiran ditepi jalan umum sesuai dengan Perda No. 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum. PD Parkir Makassar Raya sebagai salah satu perusahaan daerah yang memberikan pelayanan publik dalam hal pemungutan retribusi parkir, mengelola empat jenis retribusi parkir yaitu :

a. Retribusi parkir tepi jalan umum

b. Retribusi parkir insidentil adalah retribusi yang dipungut ketika ada acara tertentu,misalnya pesta perkawinan dan lain-lain

c. Retribusi parkir komersial adalah retribusi parkir yang atas angkutan truck/barang yang melewati perbatasan kota

d. Retribusi parkir langganan bulanan adalah retribusi parkir yang dipungut atas kompleks pertokoan setiap bulan. Sedangkan pemungutan retribusi parkir yang di supermarket atau mall pemungutannya dikelola langsung oleh Dinas Pendapatan Daerah.

Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya adalah perusahaan daerah yang didirikan oleh pemerintah kota Makassar sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah untuk mengelola perparkiran di wilayah kota Makassar. Tujuan utama dari pendirian PD Parkir Makassar Raya adalah untuk meningkatkan efisiensi efektivitas dalam pemberian pelayanan perparkiran kepada masyarakat serta untuk lebih meningkatkan pendapatan asli daerah dari sektor retribusi parkir. Sesuai dengan Perda No. 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum ketentuan tarif parkir yang telah ditetapkan dan masih berlaku sampai saat ini yaitu tarif untuk sepeda motor yaitu Rp 1000 dan untuk mobil yaitu Rp 2000.adapun sanksi jika melanggar aturan tersebut akan di kenakan sanksi pidana dengan ancaman hukuman kurungan selama 6(enam) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 50.000.000,(lima puluh juta rupiah)

**Tabel 1 : Data Perkembangan Penerimaan retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Makassar**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **NO** | **Tahun** | **Jumlah penerimaan dalam rupiah** |
| 1 | 2011 | Rp3.167.885.624 |
| 2 | 2012 | Rp3.811.722.400 |
| 3 | 2013 | Rp4.054.100.279 |

Sumber : Data PD Parkir Makassar Raya tahun 2011, 2012 dan 2013

Melihat tabel diatas bahwa penerimaan dari sektor parkir tepi jalan umum kota makassar terus meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini merupakan hal yang positif bagi pendapatan asli daerah kota Makassar. Hal ini membuktikan bahwa pendapatan dari sektor parkir sangat menjanjikan jika dikelola secara baik dan benar.Jika melihat mekanisme pemungutan retribusi dari para jukir, yaitu pihak PD Parkir yaitu tim kolektor/pengawas yang secara langsung setiap hari mendatangi para juru parkir di tempat perparkiran.Ini dilakukan agar pelaksanaan retribusi parkir terkoordinir dengan baik agar para juru parkir tidak perlu mendatangi PD Parkir untuk menyerahkan penghasilan mereka dan memastikan bahwa tidak ada juru parkir yang tidak menyerahkan, hasil retribusi parkir. Semua hasil dari retribusi parkir tersebut akan masuk ke kas PD Parkir yang kemudian akan diserahkan ke daerah yakni Dispenda selaku instansi yang mengelola Pendapatan Asli Daerah.

Dalam mengelola perparkiran tepi jalan umum di Kota Makassar, PD Parkir Makassar raya berkewajiban untuk memberikan pelatihan kepada para juru parkir. Dari data yang penulis peroleh dari PD Parkir Makassar Raya mengenai jumlah juru parkir resmi yaitu 1.266 di 940 titik.

**Tabel 2 : Data Perkembangan Titik dan Juru Parkir Tahun 2014**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **WILAYAH** | **JUMLAH** | | | | **KET** |
| **TITIK PARKIR** | | **JURU PARKIR** | |
| **I** | **46** |  | **63** |  |  |
| **II** |  | **45** |  | **59** |  |
| **III** | **56** |  | **72** |  |  |
| **IV** |  | **44** |  | **61** |  |
| **V** | **30** |  | **45** |  |  |
| **VI** |  | **103** |  | **175** |  |
| **VII** | **66** |  | **93** |  |  |
| **VIII** |  | **54** |  | **77** |  |
| **IX** | **42** |  | **81** |  |  |
| **X** |  | **56** |  | **76** |  |
| **XI** | **42** |  | **51** |  |  |
| **XII** |  | **56** |  | **56** |  |
| **XIII** | **27** |  | **34** |  |  |
| **XIV** |  | **30** |  | **45** |  |
| **XV** | **127** |  | **184** |  |  |
| **XVI(PASAR)** |  | **83** |  | **84** |  |
| **SEKOLAH** | **15** |  | **10** |  |  |
| **JUMLAH** | **940** | | **1266** | |  |

Sumber : Data PD Parkir Makassar Raya tahun 2014

Sesuai dengan data di atas bahwa banyaknya juru parkir yang telah terdaftar di PD Parkir, namun hal itu belum menjamin tidak terjadinya tindakan ilegal oleh juru parkir. Oleh sebab itu diperlukan pengawasan dan pelatihan serta pemberian sanksi yang tegas oleh pemerintah dalam menindak kasus tersebut. Pada dasarnya parkir di bahu jalan ini dapat berdampak pada kemacetan jika tidak dikelola secara benar. Oleh sebab itu pemerintah kota Makassar membatasi adanya kegiatan parkir di bahu jalan ini dengan tujuan untuk meminimalisir kemacetan. Sesuai dengan peraturan Wali Kota (Perwali) Makassar nomor 64/2011 tentang kawasan larangan parkir di bahu jalan pada lima ruas jalan yaitu Jalan Urip Sumoharjo, AP Pettarani, DR Ratulangi, Jl. Perintis Kemerdekaan dan Ahmad Yani yang diberlakukan efektif 2014.

Dalam Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum,mengatur mengenai kewajiban juru parkir yaitu wajib mengenakan seragam dan tanda pengenal, wajib memberikan karcis parkir, serta wajib mematuhi aturan tarif parkir . Selain itu ada juga kewajiban bagi pengguna parkir yaitu dilarang memarkir di luar tempat parkir yang telah ditetapkan dan wajib mematuhi aturan tarif parkir. Sesuai dengan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis maka penulis melakukan pengamatan di salah lokasi titik parkir liar yang berada di jalan hertasning tepatnya di depan kantor Dinas Pendidikan kota Makassar dan menemukan sebanyak 50 kendaraan roda empat dan 30 sepeda motor terparkir pinggir kiri dan kanan jalan ini bahkan taman yang ada di jalan ini juga di jadikan tempat parkir yang tentunya membuat median jalan menyempit sehingga pengendara yang lewat tampak merayap ketika melintas dan kemudian penulis juga berhasil wewancarai saudara Ibrahim salah seorang masyarakat pengguna parkir yang berada di depan Dinas Pendidikan kota Makassar mengatakan bahwa

‘’Cukup banyaknya kendaraan yang parkir secara liar yang terjadi di jalan hertasning ini di sebabkan karena keterbatasan lahan parkir yang di miliki kantor tersebut sangat terbatas namun pengunjunnya sangat ramai sehingga banyak yang memarkir kendaraannya di tengah jalan sehingga kemacetan hampir tiap hari terjadi di jalan ini’’[[10]](#footnote-11)

Ibrahim juga menambahkan bahwa:

‘’Sudah lama aktivitas parkir liar ini di tempat ini namun sampai saat ini belum ada tindakan tegas dan solusi yang mampu di berikan oleh pemerintah kota Makassar’’

Hal ini membuktikan bahwa pelanggaran aturan parkir di kota Makassar masih saja terjadi salah satunya di sebabkan masih minimnya fasilitas parkir yang di sediakan pemerintah kota Makassar, yang menjadi akar permasalahan sebenarnya adalah peningkatan jumlah volume kendaraan dan ketersediaan lahan parkir yang tidak memadai seharusnya pemerintah kota Makassar tidak hanya melakukan penegakan aturan terhadap parkir liar tetapai juga harus melakukan penegakan hukum terhadap kantor pemerintahan,kantor swasta serta gedung-gedung atau ruko yang tidak memiliki lahan parkir yang memadai.

Selanjutnya adalah kewajiban juru parkir untuk memberikan karcis parkir kepada pengguna parkir. Karcis parkir digunakan sebagai bukti bahwa pengguna tempat parkir telah membayar retribusi parkir yang digunakan sebagai salah satu Pendapatan Asli Daerah Kota Makassar. Oleh sebab itu maka penulis kewajiban dari juru parkir sesuai dengan Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum menyatakan bahwa juru parkir wajib memberikan karcis parkir kepada pengguna tempat parkir. Untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai karcis parkir tersebut maka penulis mewawancarai salah seorang juru parkir yang bernama daeng Kulle yaitu seberapa seringkah anda memberikan karcis parkir kepada pengguna tempat parkir?

Hasil wawancara dengan daeng Kulle salah satu juru parkir resmi mengatakan bahwa:

‘’Saya terkadang tidak memberikan karcis kepada para pengguna parkir lantaran pengguna parkir tidak pernah meminta dan cenderung tidak peduli dengan hal tersebut.’’ (wawancara pada 8 Juli 2014)

Dari hasil wawancara yang diperoleh penulis diatas dapat dikatakan bahwa juru parkir jarang memberikan karcis parkir kepada pengguna tempat parkir. Padahal jika melihat kewajiban dari juru parkir sesuai dengan Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum menyatakan bahwa juru parkir wajib memberikan karcis parkir kepada pengguna tempat parkir.kebanyakan alasan dari juru parkir tersebut dengan tidak memberikan karcis parkir karena pengguna parkir tidak memintanya. Jika melihat alasan tersebut sebenarnya juru parkirlah yang wajib memberikan karcis parkir kepada pengguna tempat parkir tanpa ada permintaan oleh pengguna tempat parkir.

Selain itu adanya juru parkir tidak resmi yang memanfaatkan tempat – tempat yang dilarang untuk mengadakan kegiatan perparkiran menjadi masalah yang cukup sulit untuk diatasi karena kegiatan ini bersifat tidak tetap. Oleh karena itu penulis melakukan wawancara pada seorang juru parkir tidak resmi bernama Herman ( 34 tahun) yang berada di depan RS Wahidin Sudirohusodo pintu 2 Unhas[[11]](#footnote-12). Adapun hasil wawancara tersebut yaitu bahwa ada pihak yang memanfaatkan tempat tersebut yaitu tukang ojek yang menyuruh untuk menjadi juru parkir dan memberikan setoran kepadanya yaitu sebesar Rp 30.000 per hari. Selain itu Herman juga menetapkan tarif parkir sebesar Rp 3.000 dan tidak pernah memberikan karcis parkir kepada pengguna parkir. Lebih lanjut bahwa lokasi tempat parkir Herman tersebut terdapat rambu larangan parkir

. Sesuai dengan hasil wawanacara diatas ternyata masih banyak juru parkir yang melakukan tindakan tidak resmi (ilegal) dengan memungut biaya parkir yang tidak sesuai dengan tarif resmi dari pemerintah. Hal ini tentu saja bertentangan dengan Pasal 10 (c) Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum, yang menyatakan bahwa juru parkir wajib menaati ketentuan jasa dan tarif parkir yang berlaku.

Adanya hal tersebut tentu saja dipengaruhi oleh banyak faktor diantara adanya pihak-pihak yang memanfaatkan situasi untuk kepentingan pribadi. Yang banyak penulis temukan dilapangan adalah adanya juru parkir yang tidak resmi yang mengatas namakan PD Parkir Makassar Raya. Dari hasil pengamatan dan wawancara beberapa juru parkir penulis dapat berpendapat bahwa ada pihak-pihak yang menggunakan atribut PD Parkir akan tetapi mereka tidak terdaftar sebagai juru parkir resmi di PD Parkir Makassar Raya. Hal inilah yang menjadi ketidaktahuan dari masyarakat pengguna tempat parkir mengenai juru parkir tidak resmi yang menggunakan atribut PD Parkir sehingga sering terjadi tindakan ilegal oleh juru parkir tersebut dengan memungut retribusi parkir yang tidak sesuai dengan tarif resmi.Selain itu adanya juru parkir tidak resmi yang memanfaatkan tempat – tempat yang dilarang untuk mengadakan kegiatan perparkiran menjadi masalah yang cukup sulit untuk diatasi karena kegiatan ini bersifat tidak tetap. Oleh karena itu penulis melakukan penelusuran dan wawancarai salah seorang juru parkir tidak resmi bernama Anton ( 34 tahun) yang berada di Pasar butung adapun hasil wawancara tersebut yaitu bahwa ada pihak yang menjadi beking tempat tersebut yaitu adanya oknum kepolisian yang menyuruh juru parkir untuk membayar tarif yang tidak sesuai aturan dan memberikan setoran kepadanya, hal itu di ungkapkan oleh Anton yang mengatakan

‘’tarif parkir di tempat ini sudah naik Rp 5000 di sebabkan karena sebagaian dari hasi parkirnya jatahnya juga oknum polisi’’ (wawancara pada 15 oktober 2014)[[12]](#footnote-13)

Hal itu juga di benarkan oleh salah satu pegawai PD Parkir Makassar yang enggang di sebut namanya mengatakan bahwa :

‘’Salah satu penyebab sulitnya untuk membrantas juru parkir liar di Makassar di sebabkan karena adanya oknum aparat kepolisian dan preman yang membekingi tempat tersebut lantaran merupakan wilayah kekuasannya”

Akibat kenaikan tarif tersebut pun banyak pelanggang pasar butung yang kaget dan hanya pasrah membayar tarif tersebut lantaran tidak ingin berurusan panjang dengan para juru parkir yang terkadang berbuat nekat jika tidak di turuti keinginannya.

Selanjutanya peneliti juga melakukan wawancara dengan Direktur Utama PD Parkir Makassar Bapak Drs Aryanto Dammar MM menegaskan mengenai tarif resmi yang masih berlaku hingga saat ini

‘’Bahwa tarif resmi yang telah di tetapkan oleh pemerintah sesuai dengan perda no 17 tahun 2006 yaitu untuk sepeda motor Rp 1000 rupiah dan untuk mobil Rp 2000 itu masih berlaku hingga saat ini ‘’

Direktur Utama PD parkir Makassar juga menambahkan

‘’Memang ada beberapa titik yang sering di laporkan masyarakat kepada kami namun kami meminta agar dalam laporannya di perjelas kapan waktunya dan dimana titiknya tentunya kita pasti akan tindak juru parkir tidak menaati tarif yang berlaku “

Adapun mengenai titik lokasi parkir tidak resmi yang penulis temukan selama melakukan penelitian di lapangan berhasil menemukan sebanyak 74 titik parkir liar yang ada sepanjang jalan di kota Makassar adapun di antaranya yaitu :

* Jl Perintis kemerdekaan: Sekitar RS Wahidin Sudirohusodo,Makassar Town Square,
* Jl AP Pettarani : Kantor BPJS Kesehatan,Sekitar kantor PT Telkom dan

Depan SD IKIP Gunung sari

* Jl Sulawesi : Sekitar Pasar butung
* Jl Cendrawasih :Pasar Senggol Pada Malam hari
* Jl Pengayoman : Sekitar Mall Panakukkang,Alaska.
* Jl Hertasning :Depan RS Stella Maris,Depan kantor Dinas Pendidikan makassar

Kebanyakan di beberapa lokasi tersebut banyak terjadi pelanggaran parkir diantaranya yaitu tarif parkir yang tidak sesuai dengan yang ditetapkan oleh pemerintah, tidak diberikan karcis parkir,serta lokasi yang tidak diperbolehkan untuk memarkirkan kendaraan yang tentunya sangatlah merugikan masyarakat dan membuat ruas jalan semakin sempit yang kemudian dapat menimbulkan kemacetan.

**2. Faktor – Faktor yang Menghambat Pemerintah dalam Mengatasi Pelanggaran Aturan Parkir di Kota Makassar.**

Setelah mengetahui aturan parkir yang diatur dalam Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum telah berjalan efektif atau belum. Maka berikut yang harus diketahui adalah faktor-faktor yang menjadi masalah aturan tersebut tidak dapat berjalan dengan semestinya atau tidak mencapai tujuan hukum atau keberhasilan hukum itu sendiri.

Berikut adalah faktor-faktor yang dijadikan indikator oleh penulis untuk mengetahui hambatan dalam mengatasi parkir tidak resmi di kota Makassar.

a. Faktor hukumnya sendiri

Dalam Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum telah diatur mengenai penetapan sanksi bagi pengguna tempat parkir dan juru parkir yang tidak menaati aturan tersebut. Menurut pendapat penulis besarnya sanksi tidak sebanding dengan kondisi masyarakat pengguna tempat parkir dan juru parkir itu sendiri. Oleh sebab itu penulis wewawancarai kepada juru parkir yaitu apakah mereka setuju bahwa tidak memberikan karcis kepada pengguna parkir dan tidak menggunakan seragam atau tanda pengenal akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 6 bulan dan denda paling banyak Rp 50.000.000(Lima puluh juta) Maka didapatkan hasil sebagai berikut Mengatakan :

‘’Saya tidak setuju dengan pemberlakuan denda Rp 50.000 .0000(Lima puluh juta) karena denda itu terlalu berat buat kami yang hanya berprofesi sebagai juru parkir’’(wawancara 15 oktober)

Maka dapat dikatakan bahwa sebagian besar juru parkir tidak setuju dengan aturan tersebut, karena besaran sanksi yang tidak sesuai dengan kondisi masyarakat yang ada sehingga penegakan hukum terhadap pelanggaran aturan tersebut tidak berjalan efektif. Hal juga dikatakan oleh Aryanto Dammar selaku Direkrur Utama PD Parkir Makassar mengatakan bahwa:

‘’Sejauh ini belum ada yang pernah diberikan penerapan sanksi tersebut baik juru parkir maupun pengguna tempat parkir semuanya hanya sebatas diberikan teguran dan peringatan saja’’(wawancara pada 13 Oktober 2014),

Sanksi yang tinggi memang bermaksud untuk memberikan efek jera namun penetapan sanksi juga harus memperhatikan kondisi masyarakatnya sehingga aturan tersebut dapat ditegakkan. Selain hal itu, penulis melakukan wawancarai Direktur Utama PD Parkir Makassar Aryanto Dammar mengenai ganti kerugian apabila terjadi kehilangan oleh pengguna tempat parkir. Adapun hasilnya yaitu:

‘’tidak ada ganti kerugian oleh PD Parkir Makassar Raya sesuai dengan Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum jika ada laporan mengenai kehilangan oleh pengguna tempat parkir tersebut’’. (wawancara pada 13 Oktober 2014)

Jika melihat hasil wawancara di atas bahwa tidak adanya ganti kerugian yang di atur dalam Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum menyebabkan tidak adanya bentuk tanggung jawab oleh pemerintah selaku penyelenggara dalam hal ini PD Parkir Makassar Raya. Pemerintah terkesan berlepas tangan dalam hal tanggung jawab dan hanya ingin mengambil keuntungan dari retribusi parkir tersebut padahal telah keluar keputusan Mahkamah Agung yang mengharuskan bahwa setiap pengelola parkir wajib mengganti kendaraan yang hilang di wilayahnya dan jelas terbukti itu kesalahan dari pihak pengelola parkir selain itu tentunya di perkuat dengan adanya undang undang No 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.tentunya hal ini dapat menyebabkan kepercayaan masyarakat akan berkurang pada pemerintah khususnya pengelola perparkiran di kota Makassar karena sejauh ini belum adanya ganti rugi yang di berikan.

b. Faktor penegak hukum

Penegak hukum atau orang yang bertugas menerapkan hukum mempunyai ruang lingkup yang sangat luas karena mencakup mereka yang secara langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum. Setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan.Oleh karena itu,seorang penegak hukum yang mempunyai kedudukan tertentu dengan sendirinya memiliki wewenang untuk melakukan sesuatu berdasarkan jabatannya. Penegak hukum yang dimaksud dalam hal ini adalah pihak PD Parkir Makassar Raya sesuai dengan Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum yang memberikan wewenang untuk mengelola dan melakukan pengawasan.Apabila peraturan perundang-undangan sudah baik, akan tetapi jika mental penegak hukum kurang baik, maka akan menimbulkan efek pada sistem penegakan hukum. Aturan yang sudah baik tapi tidak didukung oleh penegak hukum maka cukup sulit untuk meningkatkan kesadaran masyarakat. Dalam hal ini PD Parkir Makassar Raya mempunyai kewajiban untuk melakukan pengawasan terhadap pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar. Untuk mengetahui sejauh mana peranan PD Parkir Makassar Raya dalam menangani adanya pelanggaran parkir sesuai dengan dengan Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum, maka penulis melakukan wawancara pada Aryanto Dammar selaku Direktur PD Parkir Makassar . Adapun hasil wawancara yaitu

‘’Bahwa sejauh ini belum ada penerapan sanksi sesuai yang tercantum pada pasal 13 Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum. Jika ada ditemukan pelanggaran maka hanya sebatas diberikan teguran dan pembinaan.’’ (wawancara pada 13 Oktober 2014)

Selanjutnya jika ditemukan juru parkir tidak resmi maka akan diberikan pembinaan dan diajak untuk diresmikan. Bahwa untuk melakukan pengawasan pihak PD Parkir rutin tiap hari melakukan Patlori untuk menindak juru parkir yang tidak resmi selain itu juga PD Parkir bekerja sama dengan Kepolisian tiga kali dalam seminggu untuk melakukan penertiban juru parkir tidak resmi. Dan jika ada laporan mengenai juru parkir tidak resmi maka Kepolisian akan menangkap kemudian dibina dan menghubungi pihak PD Parkir Makassar Raya.Senada dengan yang diterangkan oleh pihak PD Parkir diatas, salah satu Juru parkir liar di Pasar Butung yang bernama Anton yang penulis wawancarai menegaskan bahwa :

‘’ Tiga hari dalam seminggu selalu ada patroli dari PD Parkir untuk menertibkan kami jukir liar, namun salah satu keuntungan adalah mereka menertibkan tanpa memberikan sanksi sehingga para jukir kembali meraub keuntungan dengan mengambil tarif parkir yang tidak sesuai aturan dan masyarakat pula tidak menuntutnya’’. (Wawancara 15 Oktober 2013)

Dari wawancara diatas penulis menyimpulkan bahwa para juru parkir liar bisa mengambil tarif parkir dengan leluasa, meskipun telah dilakukan patroli tetapi masih banyak para juru parkir yang bandel dan tetap melancarkan aksinya. Dan dalam hal ini masyarakat sebagai pihak yang dirugikan menerima hal itu. Penertiban dan pengawasan yang dilakukan PD Parkir dengan melakukan patroli setiap 3 hari dalam seminggu dinilai belum cukup untuk membrantas para juru parkir liar. Seharusnya diberikan sanksi tegas agar mereka jera dan pihak PD Parkir harus mewajibkan masyarakat untuk mengambil karcis setelah menggunakan jasa parkir, sehingga diketahui jika para juru parkir liar tidak memiliki karcis dan masyarakat tidak perlu memberikan retribusi. Pendataan terhadap juru parkir juga telah berusaha dioptimalkan oleh PD Parkir sehingga meminimalisir petugas juru parkir liar. terlihat bahwa PD Parkir Makassar Raya kurang memberikan pengawasan terhadap pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar. Dan melihat bahwa hanya ada sepuluh (10) tim pengawas untuk mengawasi 940 titik parkir dengan 1.266 juru parkir yang tersebar di berbagai tempat di kota Makassar. Selain itu belum adanya penerapan sanksi bagi kasus pelanggaran yang terjadi padahal sudah jelas telah ada sanksi bagi para pelanggar baik juru parkir maupun pengguna tempat parkir. Lebih lagi tidak adanya data yang tercatat oleh PD Parkir mengenai kasus pelanggaran juru parkir dan pengguna parkir padahal telah ada laporan yang masuk dan telah ditemukan pelanggaran tiap bulan akan tetapi tidak tercatat sehingga tidak bisa dijadikan bahan evaluasi untuk kedepannya.Jika melihat bahwa belum adanya penerapan sanksi bagi para pelanggar tentu hal ini tidak dapat dibiarkan. Karena tidak dapat memberikan efek jera kepada para pelanggar tersebut. Oleh sebab itu diperlukan tindakan tegas oleh PD Parkir Makassar Raya untuk menindak para pelanggar untuk memberikan kesadaran dan ketaatan masyarakat terhadap hukum itu sendiri. Sesuai penjelasan di atas, faktor penegak hukum yang dalam hal ini yaitu pihak PD Parkir Makassar Raya mempunyai peran yang penting dalam memfungsikan hukum. Ketika peraturannya sudah baik tetapi kualitas penegak hukum rendah maka aturan hukum tersebut tidak akan berlaku sebagaimana mestinya. Lebih lanjut sesuai hasil wawancara dengan pihak PD Parkir Makassar Raya bahwa telah ada sosialisasi mengenai Perda Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum dan ada pembinaan tiap tahun yang bekerja sama dengan Kepolisian.

Berdasarkan wawancara di atas maka peneliti mengajukan pertanyaan kepada salah satu pengguna parkir apakah pernah mengikuti sosiolisasi perda No 17 tahun 2006 tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum lebih lanjut salah satu pengguna parkir bahwa sampai sejauh ini belum pernah mengikuti sosialisasi yang diberikan oleh pemerintah kota Makassar ,Hal ini menyebabkan pengetahuan hukum tentang aturan parkir tersebut masih rendah akibat dari masih kurangnya sosialisasi pada masyarakat kota Makassar. Serta penerapan sanksi akan diterima oleh masyarakat jika telah ada sosialisasi terlebih dahulu.Untuk lebih mengetahui dan memperjelas hasil di atas mengenai kualitas juru parkir yang disediakan oleh pemerintah. Maka penulis melakukan wawancara kepada juru parkir yang bernama daeng kulle yaitu apakah mereka pernah mengikuti pelatihan yang dilakukan oleh pemerintah adapun hasil wawancara diperoleh sebagai berikut

‘’Bahwa sampai sejauh ini saya belum pernah mengikuti pelatihan juru parkir yang di laksanakan oleh PD Parkir’’(wawancara pada 13 Oktober 2014),

Dari hasil wawancara tersebut tampak bahwa sebagian besar juru parkir tidak pernah mengikuti pelatihan juru parkir yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini PD Parkir Makassar Raya. Melihat bahwa sebagian besar juru parkir tidak pernah mengikuti pelatihan juru parkir maka ada kemungkinan para juru parkir tidak siap untuk menjadi juru parkir yang mempunyai kualitas baik. Sehingga dapat terjadi berbagai tindakan-tindakan tidak resmi seperti juru parkir yang meminta biaya parkir yang tidak sesuai dengan tarif resmi, tidak memberikan karcis parkir ataupun melakukan tindakan-tindakan tidak resmi lainnya. . Jadi diperoleh hasil bahwa untuk mengetahui efektifnya aturan parkir yang diatur dalam Perda No. 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum dipengaruhi oleh kualitas juru parkir yang telah disediakan oleh pemerintah. Dan diperoleh hasil bahwa kualitas juru parkir kurang baik atau tidak sesuai dengan apa yang diharapkan.

c. Faktor sarana atau fasilitas

Faktor sarana atau fasilitas merupakan faktor yang sangat penting untuk mengefektifkan suatu aturan itu sendiri.Untuk memperoleh keberhasilan hukum atau efektivitas hukum maka diperlukan sarana atau fasilitas yang mendukung dalam menjalankan aturan tersebut. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.[[13]](#footnote-14).maka dari itu penulis melakukan wawancara dengan Sugiono Kepala Seksi Perparkiran Dinas Perhubungan Makassar mengatakan bahwa

‘’kami akui memang perwali belum sepenuhnya efektif kami tegakkan oleh karena keterbatasan anggaran serta peralatan yang belum mamadai sehingga masih banyak di temukan pengendara yang parkir sembarangan’’(wawancara 20 Oktober 2014)

Oleh karena itu tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar.Sarana dan fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil,organisasi yang baik,peralatan yang mamadai ,keuangan yang cukup dan seterusnya .kalau hal ini tidak terpenuhi maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya

Dalam hal pengadaan tempat parkir yang berada di tepi jalan umum ataupun terkait badan usaha yang tidak mempunyai pelataran parkir maka penetapan titik parkir ditetapkan oleh PD Parkir Makassar Raya melalui keputusan direksi dan tidak bertentangan dengan rambu larangan parkir.

Sehubungan dengan hal itu maka penulis mengajukan pertanyaan mengenai fasilitas parkir yang ada di makassar kepada saudara Ibrahim selaku masyarakat pengguna tempat parkir berpendapat bahwa kondisi fasilitas tempat parkir masih kurang baik. Hal ini juga sesuai dengan pengamatan penulis bahwa tempat-tempat parkir dianggap kurang aman, karena tidak adanya jaminan keamanan yang diberikan kepada pengguna parkir, selain itu kurangnya rambu-rambu yang membolehkan untuk parkir. Lebih lanjut bahwa kurangnya rambu-rambu mengenai tarif parkir resmi yang ditetapkan oleh PD Parkir Makassar Raya, yang ada di kota Makassar dan itupun hanya beberapa buah saja. Padahal rambu ini cukup penting untuk memberikan pengetahuan kepada pengguna tempat parkir akan tarif resmi agar terhindar dari tindakan parkir tidak resmi. Menurut hasil wawancara dengan beberapa pengguna parkir bahwa ada beberapa tempat yang juru parkirnya melarang untuk mengunci stang motor karena untuk memudahkan keluar masuknya kendaraan lain. Dengan begitu terlihat bahwa sarana atau fasilitas kurang baik karena dalam aturan parkir saja tidak ada bentuk tanggung jawab atau ganti kerugian oleh pemerintah sedangkan di tempat parkir, para juru parkir justru melarang untuk mengunci stang motor. Jika tempat parkir memungkinkan untuk menampung kendaraan serta jalur keluar masuknya maka seharusnya setiap kendaraan diperbolehkan untuk mengunci stang motornya demi keamanan kendaraan. Hal ini lah yang menyebabkan kepercayaan masyarakat yang kurang akan keamanan tempat parkir akibat buruknya fasilitas parkir.

d. Faktor masyarakatnya

Masyarakat dalam hal ini menjadi suatu faktor yang cukup mempengaruhi juga didalam efektivitas hukum. Apabila masyarakat tidak sadar hukum dan atau tidak patuh hukum maka tidak ada keefektifan. Kesadaran yang dimaksud adalah kesadaran hukum yang positif atau disebut ketaatan terhadap hukum, sedangkan kesadaran hukum yang negatif disebut ketidaktaatan hukum. Kesadaran hukum konsepsi abstrak di dalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dan ketentraman yang dikehendaki atau sepantasnya. Kesadaran hukum merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat dalam manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan. Untuk mengetahui kesadaran hukum maka penulis mewawancarai Drs Sugiono MM selaku Kepala Seksi Perparkiran mengatakan bahwa

‘’Hingga saat ini banyaknnya di temukan pelanggaran parkir di sepanjang jalan di Makassar lebih disebabkan karena masih rendahnya kesadaran masyarakat untuk memarkirkan kendarannya secara tertib dan teratur ‘’.

Hal ini dapat menyebabkan kemacetan karena banyak masyarakat yang memarkirkan kendaraannya disembarang tempat, tentu saja ini merugikan berbagai pihak. Seperti yang terdapat di jalan depan RS. Wahidin Sudirohusodo yang selalu dipenuhi oleh kendaraan yang parkir di tepi jalan sedangkan di sepanjang jalan tersebut telah ada rambu larangan parkir. Hal ini tentu merugikan banyak pihak, terlebih lagi jalan itu adalah jalan utama menuju ke rumah sakit yang banyak warga beraktivitas akan tetapi justru sering terjadi kemacetan akibat banyaknya kendaraan yang parkir di tepi jalan. Hal ini membuktikan bahwa ketaatan pengguna parkir yang kurang karena masih banyak masyarakat yang tidak mematuhinya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masyarakat memiliki kesadaran hukum yang negatif atau disebut ketidaktaatan terhadap hukum. . Oleh sebab itu pemerintah diharapkan untuk lebih aktif lagi dalam memberikan sosialisasi kepada masyarakat agar pengetahuan hukum masyarakat lebih tinggi lagi.

**BAB V**

**PENUTUP**

**A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan mengenai efektivitas pengelolaan parkir di tepi jalan umum di kota Makassar dapat di simpulkan sebagai berikut:

1.Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Makassar menunjukkan pengelolaan yang tidak efektif . Hal tersebut terjadi karena masih banyaknya di temukan pelanggaran parkir selama peneliti melakukan pengamatan di lapangan sebagian besar masyarakat pengguna parkir yang memarkir kendarannya di lokasi yang tidak di perbolehkan untuk parkir dan juru parkir tidak menaati aturan tarif parkir yang telah ditetapkan oleh pemerintah serta Pemerintah masih kurang tegas dalam menangani kasus pelanggaran parkir di kota Makassar.

2. Faktor hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas dan faktor kesadaran masyarakat yang menjadi hambatan dalam mengatasi pelanggaran aturan parkir di kota Makassar. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi penerapan Peraturan Daerah No. 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum agar dapat mencapai hasil maksimal dalam mengatasi pelangaran parkir sehingga aturan tersebut bisa berjalan dengan efektif.

59

**B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan penelitian, maka dikemukakan beberapa saran sebagai berikut :

1. Pemerintah kota Makassar seharusnya memberikan solusi alternatif jauh sebelum pemberlakuan aturan pelarangan parkir di berlakukan salah satunya dengan menyediakan lahan parkir atau membangun gedung berlantai (bila perlu berlantai belasan) khusus untuk tempat parkir.
2. Pengelola perparkiran di kota Makassar dalam hal ini PD Parkir Makassar Raya seharusnya memberikan sanksi tegas bagi para pelanggar baik pemilik kendaraan maupun juru parkir yang melakukan tindakan tidak resmi sesuai dengan Peraturan Daerah No. 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum sehingga akan timbul efek jera bagi para pelanggar
3. PD Parkir juga sebaiknya melakukan pendataan mengenai kasus juru parkir tidak resmi dan adanya tindakan tidak resmi oleh pengguna tempat parkir dan juru parkir, karena tidak ada data yang bisa dijadikan bahan evaluasi kedepannya bagi pihak PD Parkir dalam mengatasi pelanggaran tersebut, sedangkan setiap bulan ditemukan kasus pelanggaran.
4. Pemasangan tanda atau garis tempat parkir diperbanyak lagi jumlahnya agar lebih memudahkan masyarakat pengguna parkir dalam perparkiran.
5. Seharusnya Pemerintah kota Makassar tidak memberikan izin usaha kepada para pengusaha yang tidak menyediakan lahan parkir yang cukup .
6. Kepada juru parkir resmi lebih ditekankan untuk mengefektifkan pemberian karcis sebagai bukti pembayaran bagi setiap pengguna parkir.
7. Sebaiknya diadakan kegiatan sosialisasi perparkiran agar masyarakat memahami kondisi perparkiran sehingga proses penggunaan karcis lebih diefektifkan dalam menunjang pelaksanaan perparkiran dan pemungutan retribusi parkir.
8. Lebih berperan aktif dalam melakukan pengawasan dan pelatihan terhadap juru parkir untuk bersikap ramah terhadap pengguna parkir Sehingga pelanggaran aturan parkir dapat diatasi.
9. PD Parkir juga harus memperhatikan kondisi fasilitas tempat parkir yang ada dengan lebih memperhatikan mengenai penentuan titik-titik tempat parkir dan memberikan jaminan keamanan bagi pengguna tempat parkir tersebut.
10. Kesadaran hukum harus lebih ditingkatkan oleh masyarakat pengguna tempat parkir dan para juru parkir. Meningkatkan kesadaran yang ada dalam diri setiap individu akan pentingnya menaati suatu aturan demi kepentingan bersama. Kesadaran ini lahir dari nilai-nilai yang terdapat dalam diri manusia, tentang hukum yang ada atau yang diharapkan ada.

**DAFTAR PUSTAKA**

* **Buku**

Achmad Ali. Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum,Jakarta,Yarsif

Watampone,1998

Ni’Matul Huda.Hukum Tata Negara Indonesia,Raja Grafindo,Jakarta,2013

Refleksi Sosiologi Hukum, , refika aditama. Jakarta.2006 .

Satjipto Rahardjo . Ilmu Hukum, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000

Satjipto Raharjo.Hukum dan Masyarakat,PT Angkasa,Bandung

Bachsan Mustafa. *Sistem Hukum Indonesia Terpadu*, PT. Citra Aditya Bakti. Bandung,. 2003

Sarundajang ,Arus Balik Kekuasaan Pusat Ke Daerah,Pustaka Sinar Harapan,Jakarta,2000

Moenir,Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia,Bumi Aksara,Jakarta,2000

* **Peraturan Perundang-Undangan**

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Pengelolan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar

Peraturan Wali Kota Makassar Nomor 64 Tahun 2011 tentang larangan parkir pada lima ruas jalan kota makassar

Undang Undang Dasar Nomor 32 tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah

* **Internet**

[http://pdparkirmakassarraya.blogspot.com/2009/03/perusahaan- daerah-parkir-makassar-raya.html](http://pdparkirmakassarraya.blogspot.com/2009/03/perusahaan-%20daerah-parkir-makassar-raya.html)

,http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir

<http://en.tempo.co/read/news/2010/06/10/176254197/Perusahaan-Daerah-Parkir-Lamban-Data-Petugas-Tidakresmi>.

Yunitaardha.blogspot.com/2012/04/kumpulan-teori-efektivitas.html

Dian Eko Prakoso . 2014. Peraturan Daerah no 17 tahun 2006 tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum di kota Makassar*.* Fakultas Hukum UNHAS

**FATHURRAHMAN,** lahir di Kabupaten Pangkep pada tanggal 15 November 1991, anak pertama dari empat beraudara , buah cinta dari pasangan ayahanda Drs Lauki hasri dan Raoda S.Ag. Jenjang pendidikan yang ditempuh penulis mulai dari bangku Sekolah Dasar di SD Negeri 28 Tumampua II Kabupaten Pangkep pada tahun 1999 dan tamat pada tahun 2004, kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 2 Pangkajene Kab Pangkep pada tahun 2004 dan tamat pada tahun 2007, selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Bungoro Kabupaten Pangkep dan tamat pada tahun 2010. Pada tahun 2010 penulis melanjutkan studi S1 di Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan pada Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Makassar. Selama duduk di bangku perkuliahan, penulis pernah aktif di beberapa Oganisasi Kegiatan Mahasiswa, di HIMA Civics Hukum,

**LAMPIRAN**

1. http://pdparkirmakassarraya.blogspot.com/2009/03/perusahaan-daerah-parkir-makassar- raya.html

   [↑](#footnote-ref-2)
2. Yunitaardha.blogspot.com/2012/04/kumpulan-teori-efektivitas.html [↑](#footnote-ref-3)
3. Soerjono Soekanto, Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi,(Bandung: Remadja Karya,

   1985), hlm 1-2. [↑](#footnote-ref-4)
4. Soerjono Soekanto, 2013, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Jakarta, Rajawali Pers, Hlm. 8 [↑](#footnote-ref-5)
5. Sucipto Raharjo,ilmu Hukum,PT.Citra Aditya Bakti,Bandung,2000,hlm.70 [↑](#footnote-ref-6)
6. Ni’Matul, Huda. 2005. *Hukum Tata Negara Indonesia edisi revisi* Rajawali Pers. Makassar. [↑](#footnote-ref-7)
7. http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir [↑](#footnote-ref-8)
8. Nurul Zuriah.2005, *Op.cit.* Hal.116 [↑](#footnote-ref-9)
9. Ibid. Hal.119 [↑](#footnote-ref-10)
10. Hasil wawancara tanggal 15 oktober 2014 [↑](#footnote-ref-11)
11. Wawancara pada tanggal 16 oktober 2014 [↑](#footnote-ref-12)
12. Hasil wawancara Anton juru parkir liar pada tanggal 15 oktober 2014 [↑](#footnote-ref-13)
13. Achmad Ali, 2009, Menguak Teori Hukum (Legal Theory) & Teori Peradilan Judicialprudence)*Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence).* Jakarta, Kencana Prenada Media Group, [↑](#footnote-ref-14)