

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Parkir merupakan salah satu sarana yang sangat dibutuhkan masyarakat khususnya masyarakat di perkotaan. Fungsi dari parkir yaitu sebagai tempat penitipan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Perparkiran adalah permasalahan yang sudah sering terjadi di perkotaan baik masalah lahan parkir maupun pengelolaan parkir. Pengelolaan parkir adalah permasalahan utama dimana dalam pengelolaan adanya pengaturan dan penerapan yang efektif sangat dibutuhkan dan mejadi hal utama yang harus diperhatikan khususnya dalam pengelolaan.

Pengelolaan parkir yaitu salah satunya adanya keberadaan juru parkir yang sangat membantu dalam menjaga kendaraan yang kita miliki, dan bisa meninggalkan kendaraan di parkiran dengan tenang dan tidak terlalu mengkhawatirkan kendaraan hilang. Akan tetapi tidak jarang kita temukan juru parkir yang illegal yang sering meminta tarif parkir dengan nilai yang lebih besar dari biasanya. Juru parkir yang sering kita jumpai di tempat parkir seperti pasar dan lainnya juga tidak jarang adalah juru parkir yang sering melakukan pungutan liar (pungli) sehingga pengelolaan parkir kurang optimal bagi orang-orang yang memarkir kendaraannya.

Seiring dengan kemajuan teknologi yang serba digital di zaman sekarang ini diberbagai kota sudah banyak menggunakan parkir elektronik. Kemajuan teknologi merupakan faktor paling penting dalam

pertumbuhan ekonomi dalam bentuknya yang paling sederhana, kemajuan teknologi disebabkan oleh cara-cara baru dan cara-cara lama yang diperbaiki dalam melakukan pekerjaan-pekerjaan tradisional.

Kota Medan tepatnya di Jalan Palangkaraya telah menggunakan parkir elektronik (*E-parking*). Adanya parkir elektronik (*E-Parking*) bukan hanya menjadikan perpikiran yang tertib tetapi juga menghindari pungutan liar (pungli) atau penagihan diatas tarif resmi. Tarif parkir elektronik juga standar yang dimana sepeda motor Rp 2.000, becak Rp 3.000, mobil Rp 3.000, dan bus 4.000.

Kota Medan menjadi pelopor yang pertama kali menerapkan pungutan retribusi parkir dengan menggunakan sistem elektronik. Sistem *e-parking* ini merupakan inovasi dari Dinas Perhubungan Kota Medan sebagai dukungan Pemerintah Kota Medan terhadap Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT). Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT) adalah suatu gerakan penggunaan alat pembayaran Non Tunai yang dicanangkan oleh Bank Indonesia pada tanggal 14 Agustus 2014. Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT) bertujuan untuk menumbuhkan kesadaran sekaligus meningkatkan penggunaan Non Tunai dikalangan masyarakat, pelaku bisnis, dan lembaga-lembaga pemerintah. Sehingga berangsur-angsur terbentuk suatu komunitas yang lebih aktif dalam menggunakan nontunai (*less cash society*) di tanah air, dari Sabang sampai Merauke.

Sejalan dengan kondisi masyarakat Kota Medan yang cenderung lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi dari pada menggunakan angkutan umum serta jumlah penduduk yang banyak dengan

kepemilikan kendaraan yang cukup tinggi menyebabkan penerapan GNTT di Kota Medan menjadi sangat relevan terutama dalam ranah perparkiran. Hasil pra-penelitian awal yang dilakukan peneliti dengan bagian pengelolaan parkir di Kota Medan dalam pengelolaan parkir elektronik (*E-parking*), memperlihatkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Medan melaksanakan pengelolaan *E-parking* dengan sistem bagi hasil agar pengelolaan lebih baik dan lebih terkendali.

Melalui Peraturan Walikota Medan (PerWal) Nomor 45 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Parkir Umum, Pemerintah Kota Medan akan menggandeng pihak ketiga dalam pengelolaan parkir dengan sistem bagi hasil. Sistem bagi hasil ini tentunya memiliki kendala hukum tersendiri dalam pelaksanaan perparkiran di Kota Medan. Salah satu masalah hukum yang ada adalah mengenai sistem pertanggungjawaban adanya resiko kehilangan atau kerusakan yang terjadi terhadap kendaraan yang diparkirkan. Apakah menjadi tanggung jawab pengelola atau turut juga menjadi tanggung jawab Pemerintah yang turut mendapat keuntungan dari diparkirkannya kendaraan tersebut.

Masalah hukum lebih lanjut adalah perlindungan hukum juru parkir, sebagaimana yang diketahui tidak semua juru parkir menerima gaji tetap dari pengelola perparkiran. Sebagian juru parkir masih menerima upah berdasarkan komisi yang telah ditetapkan sebelumnya sebagai bentuk kerjasama dengan pengelola. Perlindungan hukum bagi juru parkir merupakan masalah yang sangat penting yang tidak pernah lepas dari kegiatan pengelolaan dan penertiban kendaraan yang parkir. Juru parkir

sebagai penyedia jasa layanan sangat membutuhkan perlindungan hukum. Perlindungan hukum bagi juru parkir perlu diwujudkan dalam kegiatan penerapan *e-parking*.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Juru Parkir Pada Penerapan *E-Parking* Di Jalan Palangkaraya Kota Medan”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang yang dikemukakan di atas, maka yang menjadi rumusan pada masalah ini adalah:

1. Bagaimana pengaturan pelaksanaan *e-parking* di Jalan Palangkaraya Kota Medan?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap juru parkir pada penerapan *e-parking* di Jalan Palangkaraya Kota Medan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan pelaksanaan *e-parking* di Jalan Palangkaraya Kota Medan.
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum terhadap juru parkir pada penerapan *e-parking* di Jalan Palangkaraya Kota Medan.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Melalui penelitian ini, peneliti berharap dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Diharapkan hasil dari penelitian ini akan memberikan tambahan pengetahuan kepada para pembaca, seperti mahasiswa dan akademisi mengenai topik perlindungan hukum terhadap juru parkir pada penerapan *e-parking*. Hasil penelitian juga diharapkan dapat dijadikan dasar pembandingan bagi penelitian-penelitian selanjutnya dengan topik yang sama.

##### **2. Manfaat Praktis**

Diharapkan hasil dari penelitian ini akan menjadi referensi bagi para praktisi hukum, khususnya pada perlindungan hukum juru parkir.

#### **E. Defenisi Operasional**

Untuk menghindari kesalahan pemahaman dalam penelitian ini, maka akan diuraikan pengertian dari variabel independen dan variabel dependen.

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah perlindungan hukum, juru parkir dan *e-parking*. Definisi dari masing-masing variabel yang digunakan, yaitu:

1. Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan.

2. Juru parkir adalah orang yang bekerja membantu mengatur kendaraan yang keluar masuk tempat parkir dan juga bekerja untuk mengumpulkan biaya parkir serta memberikan karcis kepada pengguna parkir pada saat akan keluar dari ruang parkir.
3. *E-parking* adalah solusi pengelolaan retribusi parkir secara elektronik untuk Pemerintah Daerah. Dengan memanfaatkan teknologi informasi pada sektor pemerintahan sebagai solusi dari permasalahan pelayanan pemerintahan dalam pelayanan parkir kendaraan.
4. Kota Medan adalah ibu kota provinsi Sumatera Utara, Indonesia yang merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia sekaligus kota terbesar di Pulau Sumatera.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Hukum

##### 1. Pengertian Perlindungan Hukum

Penafsiran terminologi hukum dalam Bahasa Indonesia bagi KBBI merupakan peraturan ataupun adat yang dengan cara sah dikira mengikat, yang dikukuhkan oleh penguasa, hukum, peraturan, serta serupanya buat menata pergaulan hidup warga, barometer ataupun kaidah mengenai insiden alam khusus, ketetapan ataupun estimasi yang diresmikan oleh juri dalam majelis hukum, ataupun putusan.

Perlindungan hukum dari pendapat Salmond kalau hukum bermaksud menggabungkan serta mengkoordinasikan bermacam kebutuhan warga sebab dalam sesuatu kemudian rute kebutuhan, proteksi kepada kebutuhan khusus hanya bisa dicoba dengan metode menghalangi bermacam kebutuhan dilain pihak.<sup>1</sup> Kebutuhan hukum merupakan mengelola hak serta kebutuhan orang, alhasil hukum mempunyai daulat paling tinggi untuk memastikan kebutuhan orang yang butuh diatur serta dilindungi.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>A. R. Nurmawan, Saadah, K., dan Suwondo, S. "Analisis Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik Sebagai Perwujudan Smart City Kota Bandung." *Prosiding Industrial Research Workshop and National Seminar*, vol. 10, no. 1, hlm. 1274–1284. Diunduh dari <https://jurnal.polban.ac.id/ojs-3.1.2/proceeding/article/view/1436> pada 8 Agustus 2022.

<sup>2</sup>F. Kesek, "Efektivitas Dan Kontribusi Penerimaan Pajak Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Manado." *Journal EMBA*, vol.1, no. 4. 2012. Hlm. 1922–1933.

## 2. Teori Perlindungan Hukum

Dalam aturan perlindungan konstitusi mempunyai konsep perlindungan konstitusi yang mempunyai kaitan langsung dalam bagaimana hukum dapat menegakkan keadilan seperti mengelola kuasa serta peran kepada objek konstitusi atau aturan, selain itu juga berhubungan dengan bagaimana keadilan dapat ditegakkan terhadap haknya seseorang telah ditempuh dan mempertahankan haknya sebagai subyek hukum.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti bisa merumuskan dalam membagikan usaha proteksi hukum tentunya tidak akan terbebas dari kesamarataan dalam menjamin hak serta peranan seseorang. dan bagaimana sesuatu hukum dalam meluruskan kesamarataan pada peranan yang sudah direbut oleh seorang dan menjaga haknya menurut dengan ketentuan yang berlaku. Dalam filosofi ini terdapat sebagian nilai berarti yang dimiliki oleh pengarang ialah bagaimana hukum bisa menjamin kesamarataan untuk hak serta peranan seorang dan bagaimana hukum membagikan usaha menjaga hak seseorang yang sudah dilanggar.

Proteksi hukum senantiasa berhubungan dengan rancangan *rechstaat* ataupun rancangan *rule of law* sebab lahirnya konsep-konsep itu tidak bebas dari kemauan membagikan pengakuan serta proteksi kepada hak asas orang, rancangan *rechsaat* timbul di era ke-19 yang awal kali dicetuskan oleh Julius Stahl. Pada saat yang nyaris bersamaan timbul pula rancangan negeri hukum (*rule of law*)



yang dipelopori oleh A. V. Dicey. Rancangan *rechstaat* bagi Julius Stahl dengan cara simpel dimaksudkan dengan negeri hukum merupakan negeri yang menyelenggarakan kewenangan pemerintahannya didasarkan pada hukum. Rancangan negeri hukum ataupun *rechstaat* bagi Julius Stahl melingkupi empat bagian, yaitu proteksi hak asas orang, penjatahan kewenangan, rezim bersumber pada hukum, peradilan benar.

Philipus Meter Hadjon merumuskan prinsip proteksi hukum untuk orang Indonesia dengan metode mencampurkan pandangan hidup Pancasila dengan rancangan proteksi hukum orang barat.<sup>3</sup> Atas dasar penjelasan di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa upaya penawaran di bidang perlindungan hukum tentu tidak dilihat secara terpisah dari kesamarataan terhadap perlindungan hak dan kewajiban seorang. dan bagaimana hukum dalam menjaga kesamarataan untuk hak-hak yang diambil oleh seseorang dan mempertahankan hak-hak mereka sesuai dengan aturan yang berlaku. Dalam filosofi ini terdapat sejumlah poin pokok yang penyusun peroleh, yaitu bagaimana hukum bisa menjamin kesamarataan untuk hak serta peranan mereka dan bagaimana konstitusi berusaha untuk membela hak-hak seorang yang sudah tidak dipatuhi.

---

<sup>3</sup>Rahman, R. N., Ispriyarso, B., & Adiyanta, F. C. S. "Penerapan Parkir Elektronik (E-Parking) Di Kota Surakarta Sebagai Implementasi Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/1867/Sj Tentang Implementasi Transaksi Non Tunai Pada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota." *Diponegoro Law Journal*, vol. 8, no. 4, 2019. hlm. 2706–2718.

Wujud dari proteksi hukum dapat diklarifikasikan jadi 2 hal, yaitu:<sup>4</sup>

- a. Proteksi Hukum Melindungi (pencegahan), yakni bentuk proteksi yang ditawarkan oleh penguasa dengan tujuan menghindari pelanggaran. Ini ditetapkan oleh hukum dengan arti buat menghindari pelanggaran serta membagikan prinsip ataupun batas dikala melaksanakan peranan.
- b. Proteksi Hukum Represif (penindakan), yakni merupakan proteksi definitif dalam bentuk ganjaran semacam kompensasi, bui serta ganjaran bonus yang diserahkan jika sengketa telah terlaksana ataupun pelanggaran sudah terjadi. Penulis menggunakan filosofi perlindungan hukum dalam menganalisisnya sebagai landasan untuk penyelesaian permasalahan dalam skripsi ini.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Parkir**

### **1. Pengertian Parkir**

Parkir adalah lalu lintas berhenti yang ditinggal pengemudi saat mencapai suatu tempat tujuan dengan jangka waktu tertentu. Perilaku pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya tidak jauh dengan tempat kegiatannya.

---

<sup>4</sup>Qohar, M. T. "Analisis Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik Di Kota Bandung". *Jurnal Wacana Kinerja: Kajian Praktis-Akademis Kinerja Dan Administrasi Pelayanan Publik*, vol. 21, no. 2, 2018.Hlm. 108.Diunduh dari <https://doi.org/10.31845/jwk.v21i2>.pada 10 Agustus 2022

Parkir menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah menaruh barang atau benda beberapa saat pada suatu tempat.<sup>5</sup> Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik kendaraan roda dua maupun roda empat, mengakibatkan kebutuhan terhadap lahan parkir yang ada di tepi jalan umum juga meningkat. Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap lahan parkir di tepi jalan umum juga harus disesuaikan dengan kondisi jalan yang ada di suatu wilayah.

Parkir merupakan kondisi suatu kendaraan yang tidak bergerak dan memiliki sifat sementara sebab ditinggalkan oleh pengemudinya. Setiap pengendara kendaraan bermotor, memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan, atau aktivitasnya. Pembangunan sejumlah gedung, atau tempat-tempat kegiatan umum, sering kali tidak menyediakan area parkir yang cukup, sehingga berakibat pada sebagian lebar badan jalan dipergunakan untuk parkir kendaraan.<sup>6</sup>

Mengenai parkir telah diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi : “Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya”.<sup>7</sup>

Kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus, pada saatnya harus berhenti sementara atau berhenti lama (parkir), yaitu

---

<sup>5</sup>Alwi, H. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka. Hal. 7.

<sup>6</sup>Warpani, P. Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.

<sup>7</sup>Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Fasilitas parkir harus tersedia di tempat tujuan (perkantoran, perbelanjaan, tempat hiburan atau rekreasi, dan lain-lain) dan di rumah (berupa garansi atau latar parkir). Apabila tidak tersedia, maka ruang jalan akan menjadi tempat parkir.

Perparkiran telah menimbulkan persoalan pelik di banyak kota besar karena keterbatasan ruang kota. Meskipun demikian, perparkiran justru dapat dimanfaatkan sebagai peluang dan potensi atau salah satu alat pengelola peralulintasan kota. Di banyak kota besar di Eropa, banyak pemilik kendaraan pribadi lebih suka menggunakan pelayanan AUP (Angkutan Umum Penumpang) karena kebijakan tarif parkir yang tinggi.

Ketiadaan fasilitas parkir (pelataran atau gedung) di kawasan tertentu dalam kota, menyebabkan jalan menjadi tempat parkir, yang berarti mengurangi lebar efektif jalan dan dengan sendirinya menurunkan kapasitas ruas jalan yang bersangkutan. Akibat selanjutnya adalah kemacetan lalu lintas.<sup>8</sup>

## 2. Kebutuhan Ruang Parkir

Satuan ruang parkir merupakan ukuran luas efektif untuk meletakkan satu buah kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor). Di dalamnya sudah termasuk ruang bebas di kiri dan

---

<sup>8</sup>Pradana, M. F., Bethary, R. T., & Amir, A. L. "Analisis Pengaturan Pola Parkir Dan Kebutuhan Parkir (Studi Kasus Stasiun Tangerang)." *Jurnal Fondasi*, vol. 7, no. 2, 2018. hlm. 41–52. Diunduh dari <https://doi.org/10.36055/jft.v7i2.4074> pada 10 Agustus 2022.

kanan kendaraan dengan pengertian pintu bisa dibuka untuk turun naik penumpang serta hal-hal tertentu seperti ruang gerak untuk kursi roda khusus untuk parkir kendaraan bagi penderita cacat serta ruang bebas depan dan belakang.

Perparkiran berkaitan erat dengan kebutuhan ruang, sedangkan sediaan ruang terutama dalam perkotaan sangat terbatas bergantung pada luas wilayah kota, tata guna lahan, dan dibagian wilayah kota yang mana bila ruang parkir dibutuhkan di wilayah pusat kegiatan, maka sediaan lahan merupakan masalah yang sangat sulit, kecuali dengan mengubah sebagian peruntukannya. Jumlah kendaraan yang bertambah setiap tahun terutama jenis kendaraan pribadi jelas menjadi penyebab utama meningkatnya kebutuhan akan ruang parkir. Kota-kota lama yang dibangun sebelum era parkir tanpa pengorbanan besar, apalagi di pusat kegiatan kota. Di pusat-pusat kegiatan di kota seperti Medan, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, serta Makassar, sangat sulit memperoleh ruang parkir yang memadai sehingga penggunaan lahan pinggir jalan untuk parkir kendaraan tak terhindarkan lagi.

Menurut perhitungan kasar, setiap kendaraan dianggap berada di rumah selama 10 jam/hari, di tempat kerja 5 jam/hari, di jalan 6 jam/hari, di tempat parkir 3 jam/hari. Apabila kendaraan tersebut parkir di ruas jalan, maka ia sudah menyita kurang lebih 20 m<sup>2</sup> permukaan jalan dan mengganggu kelancaran lalu lintas. Oleh

karena itu, perlu dilakukan pengendalian terhadap kendaraan yang parkir di jalan dengan berbagai macam cara, antar lain dengan pembatasan waktu atau lama parkir dan penerapan denda bagi yang lewat batas waktu, larangan parkir disejumlah ruas jalan, serta penerapan tarif serta denda yang tinggi.

Dengan demikian pengendalian parkir di jalan mempunyai banyak dimensi tujuan, yaitu:<sup>9</sup>

- a. Mengurangi kemacetan lalu lintas.
- b. Meningkatkan kapasitas ruas jalan.
- c. Mendayagunakan fasilitas parkir di luar jalan-besar tarif harus mampu bersaing dengan tarif parkir di jalan.
- d. Mempengaruhi orang agar menggunakan kendaraan umum untuk bepergian ke mana saja, hal ini harus dibarengi dengan upaya meningkatkan keandalan, keamanan, dan kenyamanan kendaraan umum.
- e. Mengelola perlalulintasan.
- f. Menghasikan uang sebagai pendapatan asli daerah, karena perparkiran dapat menghasilkan uang yang cukup banyak.

### **3. Jenis-JenisTempat Parkir**

Tempat parkir terdiri dari dua jenis yaitu badan jalan (*on-street parking*) dan di luar badan jalan (*off-street parking*), sebagai berikut:

---

<sup>9</sup>Rizwan, M. A., Basor, Y. F. F., & Sampurna, R. H. "Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Sukabumi." *Dinamika: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara*, vol. 8, no. 3, 2021, hlm. 371–385.

a. Parkir di Tepi Jalan (*on street parking*)

Parkir di tepi jalan sudah pasti mengurangi kapasitas ruas jalan yang bersangkutan, dan karena itu tidak dapat dibiarkan begitu saja. Di beberapa negara diberlakukan beberapa ketentuan, diantaranya parkir di jalan dikenai tarif dan denda sangat tinggi sehingga pengemudi memarkir kendaraannya seperlunya saja, sebelum dikenai denda karena melewati batas waktu, atau parkir di bangunan parkir meskipun tarifnya agak mahal, atau menggunakan kendaraan umum. Dimensi ruang parkir (luas dan tinggi ruang) yang dibutuhkan bergantung pada dimensi kendaraan yang akan diparkir (lebar, panjang, tinggi). Ruang yang dibutuhkan untuk tempat parkir satu kendaraan disebut Petak Parkir atau Satuan Ruang Parkir (SRP). Sudut parkir, SRP, serta kebutuhan ruang untuk olah gerak kendaraan akan menentukan dimensi ruang pelataran parkir. Selanjutnya faktor ini menjadi acuan dalam menentukan luas lahan yang dibutuhkan untuk bangunan parkir atau taman parkir.

Kawasan pusat kegiatan kota, sirkulasi kendaraan relatif paling banyak dan dengan demikian juga memerlukan fasilitas parkir lebih banyak, sedangkan ruang parkir di jalan sangat terbatas.<sup>10</sup> Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya pemanfaatan ruang parkir secara efisien dengan cara membatasi lamanya

---

<sup>10</sup>Rizky Pradipta dan Dyah Hariani "Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di DKI Jakarta (Studi Kasus Jalan H. Agus Salim atau Jalan Sabang Jakarta Pusat)." *Journal of Public Policy and Management Review*. Vol. 6, no. 2, 2017. hlm. 1-10.

parkir dan sistem tarif progresif untuk “memaksa” parkir seperlunya. Dengan demikian, dapat diperoleh manfaat yang optimal dari sistem perparkiran. Pada ruas-ruas jalan tertentu di pusat kegiatan kota perlu diterapkan kebijakan “bebas parkir”, artinya pada ruas-ruas jalan tersebut dilarang memarkirkan kendaraan, sedangkan pada ruas-ruas jalan lain yang tidak terlalu mengganggu sirkulasi lalu lintas dapat diterapkan kebijakan “parkir bebas”, dalam pengertian tetap ada batasan waktu dan bisa diterapkan pembebanan biaya parkir.

Pertimbangan untuk menerapkan ruas jalan bebas parkir hendaknya tidak semata-mata didasarkan atas kepentingan kelancaran lalu lintas tetapi juga perlu mempertimbangkan kepentingan guna lahan di sepanjang ruas jalan tersebut ada toko-toko atau pusat jalan, maka kebijakan bebas parkir tidak tepat. Lebih bijaksana membiarkan lalu lintas berjalan kurang lancar dari pada toko-toko dan pusat jalan sepi pengunjung. Pengendalian parkir di kawasan permukiman kurang begitu penting karena lalu lintas di kawasan ini dapat dikatakan terbatas. Laju kendaraan memang tetap terganggu, namun di kawasan permukiman tidak dituntut kecepatan tinggi, untuk keselamatan. Jadi, bisa saja diterapkan kebijakan parkir bebas, bahkan gratis. Kebijakan ini penting artinya bagi kawasan perumahan sederhana yang tidak mungkin memiliki garasi karena tipe pekarangannya kecil, sehingga ruas jalan juga



menjadi tempat parkir di malam hari (menggantikan fungsi garasi).

b. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

Perparkiran yang ideal adalah parkir diluar jalan berupa fasilitas pelataran (taman) parkir atau bangunan (gedung) parkir. Di pusat kegiatan kota yang sulit memperoleh lahan yang cukup luas, fasilitas yang sesuai adalah gedung parkir yang dapat dibangun bertingkat sesuai dengan kebutuhan. Taman parkir maupun gedung parkir memerlukan biaya investasi yang cukup besar, namun pengembaliannya dapat diharapkan tidak terlalu lama dan bisa menjadi lahan usaha.

Fasilitas parkir di luar jalan dapat diselenggarakan oleh pemerintah melalui badan usaha milik pemerintah, atau badan hukum Indonesia, atau warga Negara Indonesia. Dalam hal ini orientasi badan usaha tersebut adalah memperoleh keuntungan dari perparkiran, dan dengan demikian Pemerintah Daerah dapat menarik pajak dari usaha ini sebagai bagian dari PAD.<sup>11</sup>

Selain itu, gedung atau pelataran parkir dapat pula diselenggarakan oleh lembaga pemerintah atau swasta untuk keperluan khusus atau kepentingan sendiri, bukan ditunjukan untuk memperoleh keuntungan finansial melainkan memberikan fasilitas untuk menunjang kegiatannya. Misalnya gedung parkir atau pelataran parkir kantor tertentu, pelataran parkir sebuah

---

<sup>11</sup> Alfi Rahmi, "Evaluasi Sistem Transportasi Sampah Kota Pasir Pengaraian Kabupaten Rokan Hulu." *Jurnal Imiah Aplikasi Teknologi*, vol. 5, no. 1, 2013, hlm. 28–35.

toko atau rumah makan, pelataran atau gedung parkir gedung pertemuan.

## 5. Sistem-Sistem Parkir

### a. Parkir Konvensional

Parkir konvensional adalah sebuah prosedur operasional perparkiran dimana pengguna jasa parkir membayar langsung tarif parkir yang berlaku di lokasi parkir. Sehingga adanya transaksi yang transparan dan langsung dari kedua belah pihak. Namun, tidak menutup kemungkinan adanya pungutan liar yang berpotensi dilakukan oleh juru parkir.

### b. Parkir Elektronik

Parkir elektronik atau sering disebut *e-parking* adalah sistem parkir berbasis meter yang bekerja secara elektronik dan dirancang dengan sistem komputerisasi secara *real time*. Parkir elektronik dilengkapi dengan fitur layar video berwarna, pembayaran dengan pemindai kartu, tombol yang dikendalikan *software*, *keyboard alfanumerik* dan pengantar suara.<sup>12</sup>

*E-parking* merupakan keinginan pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi dan syarat menuju *smart city*.<sup>13</sup> *E-parking* dilaksanakan untuk mendukung program

---

<sup>12</sup>L.S. Tatura. ***Analisis Penataan Ruang Parkir Pasar Central Kota Gorontalo***. Fakultas Teknik Universitas Gorontalo, Gorontalo, 2011, hlm. 35.

<sup>13</sup>Artamalia, D. E., & Prabawati, I. *Evaluasi Program E-Parking*. 2019. Surabaya: Publika. Hal. 3.

elektronifikasi nasional melalui SE Mendagri Nomor 910/1867/SJ tentang Implementasi Transaksi Non Tunai pada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.

*Smart parking system* memiliki tujuan yaitu untuk memudahkan pengelolaan parkir. Terdapat elemen dasar dan manfaat di dalam *smart parking system* sebagai berikut:

1) *Easier Payment Methods*

Mesin parkir elektronik dapat memudahkan pembayaran, karena dalam proses pembayarannya menggunakan uang digital yang berada dalam kartu parkir.

2) *Improved Muni Speed and Reability*

Membantu dalam mempercepat proses parkir dan pembayaran parkir, terutama pada komersil yang ramai.

3) *Reduced Illegal Parking*

Mengurangi para pengemudi yang terbiasa untuk melakukan parkir liar atau illegal, karena sudah disiapkan tempat parkirnya didekat mesin parkir elektronik.

4) *Improved Safety for all road users*

Menanggulangi bahaya kecelakaan yang biasa terjadi di jalan, terutama bagi pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengemudi lainnya.

5) *Increasing economic vitality and competitiveness*

Meningkatkan akses ke area komersial yang ramai. Hal ini akan membantu mengubah persepsi masyarakat tentang

keadaan parkir di suatu tempat dan meningkatkan daya saing di daerah tersebut.<sup>14</sup>

## 6. Konsep Parkir

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia definisi parkir ialah menghentikan atau menaruh (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat ditempat yang sudah disediakan. Pengertian di atas memiliki definisi dari penyedia jasa layanan parkir yaitu penyedia tempat untuk menerima penghentian atau penaruhan (kendaraan bermotor) untuk beberapa saat. Jika melihat fungsi dari perparkiran terdapat juga asumsi parkir digunakan sebagai tempat penitipan barang yang memiliki arti apabila seseorang menerima sesuatu barang dari orang lain, dengan syarat bahwa ia akan menyimpannya dan mengembalikannya dalam wujud asalnya menurut Pasal 1694 KUH Perdata.

### a. Parkir Legal dan Parkir Liar

Menurut isi Pasal 1694 KUH Perdata, penitipan adalah suatu perjanjian "rill" yang berarti bahwa ia baru terjadi dengan dilakukannya suatu perbuatan yang nyata, yaitu diserahkan barang yang dititipkan. Jadi, bentuk dari jasa parkir ini tidak seperti perjanjian-perjanjian lainnya yang pada umumnya bersifat

---

<sup>14</sup>Sumina danr Krisnawati, E. "Analisis Kebutuhan Dan Kapasitas Area Parkir Di Areal Perbelanjaan Kota Surakarta." *Jurnal Teknik Sipil Dan Arsitektur*, vol. 26,no. 1, 2021,hlm. 12–24. Diunduh dari <https://doi.org/10.36728/jtsa.v26i1.1253> pada 9 Agustus 2022.

konseksual yaitu sudah dilahirkan pada saat terciptanya sepakat tentang hal-hal yang pokok dari perjanjian itu.<sup>15</sup>

Sehingga parkir dapat diartikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya, namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang.<sup>16</sup>

Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan kota tarif lebih tinggi, demikian juga semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah parkir di pusat kota, pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum. Pembatasan ruang parkir, terutama di daerah pusat kota ataupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus

---

<sup>15</sup>R. Subekti. 2002. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT Intermasa. Hal. 107.

<sup>16</sup>David M. L Tobing. 2015. *Parkir Perlindungan Hukum Konsumen*. Jakarta: Timpani. Hal. 18.

lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui Ijin Mendirikan Bangunan.<sup>17</sup>

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 pengguna fasilitas yang diusahakan.

Penggunaan lahan parkir namun tetap memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna untuk memarkirkan kendaraan. Penyediaan fasilitas parkir kendaraan pada prinsipnya dapat dilakukan di badan jalan (*on-street parking*) dan di luar badan jalan (*off-street parking*). Pada kondisi parkir di badan jalan manuver kendaraan yang hendak memasuki atau meninggalkan ruang parkir berpotensi menimbulkan gangguan terhadap kelancaran lalu-lintas.

Permasalahan parkir dapat dilihat dimana banyaknya parkir-parkir liar yang bermunculan yang mana badan jalan pun kerap digunakan sebagai lahan parkir dan cenderung

---

<sup>17</sup>Digilib Unila. <http://digilib.unila.ac.id/9258/2/bab%202.pdf>. (Diakses pada tanggal 26 April 2018).

pengelolaan parkirnya bekerjasama antara pemilik toko dengan pemerintah serta banyaknya pembangunan ruko-ruko atau pun toko-toko yang mempunyai lahan parkir yang minim yang mana tidak bisa menampung kendaraan pengunjung tokonya sehingga parkirnya pun memakai badan jalan. Pemanfaatan lahan untuk parkir liar ini sebenarnya tidaklah dibenarkan. Akan tetapi, tidak adanya langkah tegas dari pihak pemerintah kota atau pemerintah daerah untuk mengatasi masalah ini padahal hal ini yang cenderung menjadi penyebab utama terjadinya kemacetan. Bertambahnya volume kendaraan dan pembangunan fasilitas-fasilitas pedagang dan pelayanan umum yang tidak diikuti dengan pembuatan lahan parkir, maka menyebabkan ketidakseimbangan antara volume kendaraan dengan lahan parkir yang ada dan bisa dikatakan kurang memiliki lahan parkir.

#### b. Lahan dan Pelataran Parkir

Pada awalnya pengelolaan parkir di pinggir jalan dilakukan oleh Pemerintah Daerah melalui perusahaan daerah, kemudian mulai berkembang pelataran dan gedung parkir yang juga dikelola oleh Pemerintah Daerah. Karena pengelola biasanya tidak efisien akhirnya pengelolaan mulai dikerjasamakan dengan perusahaan swasta, seperti yang banyak ditemukan saat ini diberbagai lokasi parkir umum.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup>Harmono. 2009. *Manajemen Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara. Hal. 23.

Sebagian besar vendor (perusahaan swasta) mengelola parkir disuatu pusat perbelanjaan, perkantoran atau pelataran parkir. Perusahaan ini dibayar atas dasar jumlah transaksi yang dilakukan ataupun berdasarkan persentase pendapatan yang diperoleh yang berkisar antara 2 sampai 5%.

c. Juru Parkir

Juru parkir adalah orang yang bertugas menjaga kendaraan yang telah dititipkan (diparkirkan) pemilik kendaraan di pelataran parkir yang telah disediakan.

## **C. Tinjauan Umum Tentang Juru Parkir**

### **1. Pengertian Juru Parkir**

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, juru parkir adalah orang yang pekerjaannya mengatur mobil yang parkir. Secara defenitif, daerah yang merupakan larangan parkir adalah sepanjang enam meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang sudah ditentukan sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam, sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan, sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan, sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah pelintasan sebidang, sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa juru parkir atau tukang parkir ini mempunyai tugas untuk mengendalikan dan



mengatur area perparkiran yang ada disuatu tempat atau di area parkir. Juru parkir atau tukang parkir biasanya mempunyai ciri khas sendiri, yaitu dengan memakai rompi juru parkir, membawa peluit, membawa senter parkir, dan karcis parkir biasanya berisi tarif parkir dan plat nomor kendaraan. Juru parkir ini pula yang berhak menerima upah atas tarif dari orang yang memarkiran kendaraannya di wilayah kekuasaan juru parkir tersebut.

## **2. Jenis-Jenis Juru Parkir**

Juru parkir terbagi menjadi 2 (dua) yaitu:

### **a. Juru Parkir Resmi**

Juru parkir resmi adalah juru parkir yang namanya terdaftar diceklis kordinator dari Perusahaan Daerah dan dikolektor wilayahnya masing-masing, memenuhi syarat yang sudah ada dan mengikuti pelatihan, pada saat bertugas dilengkapi identitas resmi dari Perusahaan Daerah Parkir berupa Id.card, rompi dan karcis parkir.

Juru parkir resmi disebut juga juru parkir legal. Juru parkir legal yaitu juru parkir di bawah naungan atau pengawasan dari pemerintah setempat yang telah mengikuti seleksi sebagai juru parkir, pelatihan juru parkir, dan pemberian atribut parkir seperti rompi parkir dari pemerintah, peluit parkir, dan karcis resmi dari pemerintah setempat.

Juru parkir resmi memiliki sebuah organisasi dimana juru parkir resmi berada dibawah kendali Perusahaan Daerah. Pihak-pihak yang berhubungan langsung di lapangan atau lokasi perparkiran bekerja sama dengan seorang kolektor. Kolektor adalah orang yang memiliki tugas untuk menasih ke juru parkir yang dianggap resmi. Setiap wilayah berbeda kolektornya. Kolektor hanya mengambil setoran ke juru parkir lalu menandai catatannya jika juru parkir sudah menyetor. Hasil yang didapat oleh kolektor akan disetor ke Perusahaan Daerah.

Sebelum resmi menjadi juru parkir mereka harus memenuhi syarat-syarat yang telah di buat oleh pihak Perusahaan Daerah Parkir. Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh para calon juru parkir sebagai berikut:

- 1) Bersedia mematuhi segala ketentuan yang tertuang dalam Peraturan Daerah.
- 2) Sehat jasmani dan rohani dan standar umur 17 tahun sampai masih mampu melakukan tugas-tugasnya dengan baik.
- 3) Bersedia memberikan karcis parkir kepada pengguna jasa parkir setiap melakukan pemungutan dan memberikan pelayanan dengan baik serta tidak bersifat arogansi kepada pengguna jasa parkir.
- 4) Bersedia melaksanakan tugas perparkiran seperti tidak akan memarkir kendaraan di atas trotoar atau melampaui garis marka parkir.

- 5) Bersedia tidak akan melakukan kegiatan lain selain perparkiran pada tempat parkir kecuali mendapat izin dari Direksi Perusahaan Daerah.
- 6) Bersedia tidak akan meninggalkan lokasi parkir dan tidak menyerahkan rompi dan *Id. Card* ke orang lain tanpa persetujuan dari pihak Perusahaan Daerah.
- 7) Bersedia mematuhi target setoran setiap hari yang telah ditetapkan oleh Perusahaan Daerah Parkir.

b. Juru Parkir Liar/Tidak Resmi

Juru parkir tidak resmi (jukir liar) adalah juru parkir yang tidak terdaftar di ceklis kordinator, tidak pernah mengikuti pelatihan hanya bermodalkan pengalaman dalam bertugas dan atributnya tidak dari Perusahaan Daerah Parkir. Juru parkir tidak resmi adalah julukan bagi mereka yang bertindak sebagai juru parkir di sebuah tempat perparkiran kendaraan bermotor. Mereka ini bukan petugas juru parkir resmi dari Peraturan Daerah Parkir, mereka bertindak sendiri menjadi juru parkir. Otomatis, segala pendapatan dari hasil parkir diambil sendiri. Tidak masuk ke kas daerah melalui Peraturan Daerah Parkir.

Juru parkir tidak resmi (jukir liar) juga disebut juru parkir ilegal. Juru parkir ilegal atau liar adalah juru parkir tanpa adanya perekrutan dari pemerintah setempat, tanpa adanya pelatihan khusus, dan semuanya serba otodidak. Biasanya pula juru parkir liar ini hanya memberikan nomor parkir atau kartu parkir yang

tidak resmi dari pemerintah yang hanya dibuat sendiri oleh juru parkir atau bahkan juru parkir liar ini tidak memberikan dokumen parkir sama sekali seperti karcis dan sebagainya.

Parkir liar merupakan parkir yang muncul secara illegal atau tidak resmi dengan klaim lahan parkir secara sepihak, tidak berada dalam pembinaan pemerintah maupun kabupaten atau kota. serta uang hasil parkir tidak masuk ke pemerintah sebagai bentuk pendapatan asli daerah (PAD).

Juru parkir tidak resmi bertindak sendiri sebagai juru parkir. Mereka hanya memanfaatkan peluang adanya lahan parkir yang kosong dan tidak memiliki juru parkir resmi, seperti yang kita lihat saat ini juru parkir tidak resmi tidak hanya dilakukan oleh orang dewasa, namun anak-anak yang masih dibawah umur juga berperan sebagai juru parkir tidak resmi, dengan alasan bisa mendapatkan uang dengan mudah sebagai juru parkir tidak resmi, keuntungannya pun bervariasi mulai dari 50 ribu sampai 100 ribu perharinya. Di tempat itulah mereka menarik tarif parkir. Juru parkir tidak resmi ini dengan menarik retribusi liar sesuka hatinya. Tarif parkir yang mereka pasang antara Rp 2.000 hingga Rp 3.000 per kendaraan.

Adapun tiga cara yang umum digunakan untuk mengumpulkan pendapatan yaitu:

- 1) Berdasarkan persentase karcis yang terpakai, masalah yang sering ditemukan adalah juru parkir tidak memberikan karcis,

bahkan pura-pura lupa memberikan karcis sehingga pendapatan tidak masuk ke kas daerah.

2) Borongan untuk satu kawasan.

3) Dalam pelaksanaan perparkiran yang dilakukan oleh juru parkir, terkadang ditemukan juru parkir tidak resmi yang melakukan pelanggaran-pelanggaran.

### **3. Kewajiban dan Larangan Juru Parkir**

Kewajiban juru parkir adalah:

- a. Memberikan pelayanan optimal dengan penuh sopan santun kepada masyarakat pengguna jasa parkir, baik parkir berlangganan atau parkir harian.
- b. Menjaga keamanan dan ketertiban tempat parkir serta bertanggung jawab atas keamanan kendaraan beserta perlengkapannya.
- c. Menciptakan kelancaran dan ketertiban lalu lintas.
- d. Melakukan pengendalian dan penataan parkir berlangganan.
- e. Menajaga kebersihan, keindahan, dan kenyamanan lingkungan parkir.
- f. Memungut retribusi parkir sesuai dengan tarif yang ditentukan dari wajib retribusi parkir harian dan wajib memberikan karcis parkir serta menyetorkan ke kas umum daerah melalui Dinas.
- g. Mematuhi dan melaksanakan setiap ketentuan yang berlaku.

h. Melaksanakan tugas lain sesuai arahan dan petunjuk yang diberikan oleh Dinas.

Juru parkir dilarang:

- a. Melakukan pungutan dalam bentuk apapun kepada pengguna jasa parkir berlangganan.
- b. Memungut retribusi parkir harian bagi yang tidak bertugas.
- c. Memakai atau menunda penyetoran uang retribusi parkir harian sesuai yang ditugaskan.
- d. Meninggalkan tugas tanpa ijin Dinas.
- e. Mengalihkan tugas dan tanggung jawabnya kepada pihak lain.
- f. Melanggar tata tertib, norma sosial, serta adat dan budaya yang berlaku dimasyarakat.
- g. Melanggar larangan lain sesuai arahan dan petunjuk yang diberikan dinas berdasarkan situasi dan kondisi di lapangan.