

**KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA METRO DALAM
PENGALIHFUNCTIONIAN JALAN UMUM MENJADI
LAHAN PARKIR**

(Skripsi)

Oleh

Clara Yolanda



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

ABSTRACT

THE POLICY OF METRO GOVERNMENT IN SHIFTING PUBLIC ROADS INTO PARKING AREA

The aims to shift the public road into parking area are to optimize public service and increase revenue of the city. Additionally, by shifting the public road into parking area, it will provide adequate parking space for visitors of the city who might stop at the park or at Taqwa Mosque of Metro City. The regulation of the management of roads and parking area is regulated in Act Number 22/2009 regarding Traffic and Road Transportation, while the policy of the city has been set in Metro City Regional Regulation No. 1/2012 on Spatial Planning of Metro City from 2011-2031.

The problems in this research are: a. How is the implementation of the policy of Metro government in shifting public road into parking area? b. What are the inhibiting and supporting factors of government policy in shifting public road into parking area? The method used in this research is normative and empirical approaches. The data used in this study consisted of primary data and secondary data and were analyzed qualitatively.

The results showed that the implementation of policies in shifting public road into parking area was done through consultation meetings between relevant agencies by going through stages of parking area construction as has been listed in the legislation. The factors contributed to the implementation of shifting public road into parking area were the inhibiting and supporting factors. The inhibiting factors included: inadequate land or parking location, the traffic jams around the roads and the lack of legal certainty assembled the rules or the base regulation of shifting public roads into parking area in Metro City. While the supporting factors included the increase of city's revenue from parking retribution, therefore the government will expand the parking area for four wheels vehicles to provide a more adequate parking area.

Keywords: Policy, Shifting, Traffic, Street, and Parking.

ABSTRAK

KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA METRO DALAM PENGALIHFUNGSIAN JALAN UMUM MENJADI LAHAN PARKIR

**Oleh:
Clara Yolanda**

Tujuan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu untuk mengoptimalkan pelayanan publik serta menambah retribusi daerah Kota Metro. Tujuan dari pelaksanaan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu dengan penyediaan lahan parkir yang memadai bagi masyarakat yang singgah di Taman ataupun Masjid Taqwa Kota Metro. Aturan tentang pengelolaan jalan dan parkir sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga mengenai kebijakan yang ada di Kota Metro juga sudah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Metro No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011-2031.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah: a. Bagaimanakah pelaksanaan kebijakan Pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir? b. Faktor-faktor apakah yang menjadi penghambat dan pendukung kebijakan Pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir? Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan normatif dan pendekatan empiris. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder dan dianalisis secara kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir dilakukan secara rapat musyawarah antara dinas-dinas terkait dengan melalui tahapan-tahapan pembuatan lahan parkir yang sudah tercantum di dalam peraturan perundang-undangan. Faktor-faktor yang menunjang pelaksanaan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu faktor penghambat dan faktor pendorong. Faktor penghambat pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu lahan atau lokasi parkir yang kurang, sering terjadi kemacetan dan tidak adanya kepastian hukum yang jelas terkait aturan yang mengatur atau dasar dari pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir di Kota Metro. Faktor pendorong pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam

pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu menambah pendapatan asli daerah dari retribusi parkir serta memperluas tempat parkir bagi kendaraan roda empat sehingga tersedianya lahan parkir yang memadai.

Kata Kunci: Kebijakan, Pengalihfungsian, Lalu Lintas, Jalan, dan Parkir.

**KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA METRO DALAM
PENGALIHFUNGSIAN JALAN UMUM MENJADI
LAHAN PARKIR**

Oleh

Clara Yolanda

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Administrasi Negara
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

Judul Skripsi : **KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA METRO DALAM
PENGALIHFUNGSIAN JALAN UMUM MENJADI
LAHAN PARKIR**

Nama Mahasiswa : **Clara Yolanda**

No. Pokok Mahasiswa : 1212011078

Bagian : **Hukum Administrasi Negara**

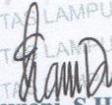
Fakultas : **Hukum**

MENYETUJUI

1. **Komis Pembimbing**

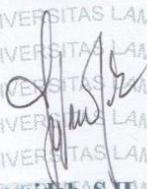


Elman Eddy Patra, S.H., M.H.
NIP 19600714 198603 1 002



Eka Deviani, S.H., M.H.
NIP 19731020 200501 2 002

2. **Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara**



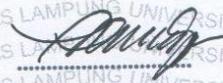
Upik Hamidah, S.H., M.H.
NIP 19600606 198703 2 012

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

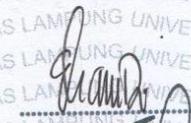
Ketua

: **Elman Eddy Patra, S.H., M.H.**



Sekretaris

: **Eka Deviani, S.H., M.H.**



Penguji

Bukan Pembimbing

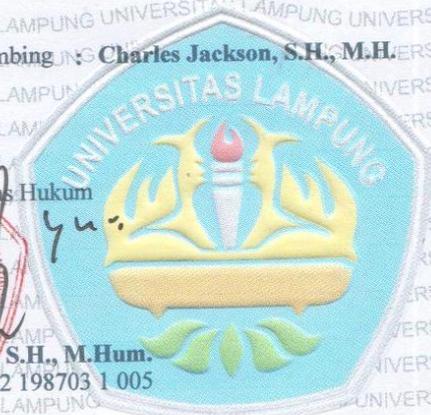
: **Charles Jackson, S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum



Armen Yasin, S.H., M.Hum.
NIP. 19620622 198703 1 005



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **26 Oktober 2016**

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Tanjung Karang pada tanggal 03 Juni 1994, penulis terlahir dengan nama Clara Yolanda sebagai anak pertama dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Sagianto dan Ibu Sumiati.

Pendidikan formal yang pernah ditempuh oleh penulis, yaitu :

1. TK PKK Margo Asih 1 Margototo, diselesaikan tahun 2001
2. SD Negeri 4 Margototo, diselesaikan tahun 2007
3. SMP Negeri 1 Metro Kibang, diselesaikan tahun 2009
4. SMA Krida Kartikatama Metro, diselesaikan tahun 2012

Selanjutnya pada tahun 2012 penulis diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur Undangan Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN), program pendidikan strata 1 (S1) dan mengambil bagian Hukum Administrasi Negara (HAN). Selama menjadi mahasiswa penulis pernah menjadi anggota Unit Kegiatan Mahasiswa Fakultas Pusat Studi Bantuan Hukum (UKMF PSBH) pada tahun 2013/2014. Kemudian pada tahun 2015 penulis mengikuti Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Kibang Yekti Jaya Kecamatan Lambu Kibang Kabupaten Tulang Bawang Barat.

MOTO

*“Ilmu adalah harta yang sangat berharga dan sebaik-bainya
ilmu adalah ilmu yang bermanfaat bagi orang lain.
Jangan pernah merasa takut untuk membagikan ilmu
kepada orang lain”*

(H.R. Ad-Daylani)

*“Seluruh manusia akan binasa, kecuali orang yang berilmu.
Orang yang berilmu akan binasa kecuali yang mengamalkan
ilmunya. Dan orang yang mengamalkan ilmunya akan
binasa kecuali yang ikhlas”.*

(Imam Al Ghazali)

PERSEMBAHAN

Sujud syukur kepada Allah SWT,

*Dengan segala kerendahan hati kupersembahkan skripsiku
yang sederhana ini kepada:*

*Papa dan Mama tercinta, Terimakasih untuk semua kasih
sayang dan pengorbanannya dalam setiap do'anya yang
telah membesarkan, mendidik, mendukung dan memberi
dorongan untuk menanti keberhasilanku. Serta kepada
adikku tersayang yang selalu memotivasiku, mendo'akan
dan memberi kekuatan dan inspirasi setiap saat.*

Para dosen yang telah mendidikku.

Almamater tercinta.

*dan para sahabat-sahabat tersayang yang memberikan
semangat dan pengalaman berarti dalam hidup.*

SANWACANA

Alhamdulillahirobbil'alaamiin. Segala puji hanyalah milik Allah SWT, yang telah memberikan begitu banyak nikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul **“Kebijakan Pemerintah Kota Metro dalam Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir”** sebagai salah satu syarat dalam meraih gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung dengan harapan agar hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi upaya pengembangan hukum lingkungan di Indonesia pada umumnya.

Segala kemampuan telah penulis curahkan guna menyelesaikan skripsi ini, namun penulis menyadari masih terdapat kekurangan baik dari segi substansi maupun penulisannya. Oleh karena itu, berbagai saran, koreksi, dan kritik yang membangun dari berbagai pihak sangat penulis harapkan demi perbaikan dan kesempurnaan skripsi ini.

Penulis menyadari ini bukanlah hasil jerih payah sendiri akan tetapi berkat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak baik moril maupun materiil sehingga penulisan skripsi ini dapat selesai. Oleh karena itu, di dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa hormat dan ucapan terimakasih yang tulus kepada:

1. Bapak Armen Yasir, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung beserta staf yang telah memberikan bantuan dan kemudahan kepada Penulis selama mengikuti pendidikan;
2. Ibu Upik Hamidah, S.H., M.H. selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara yang telah banyak membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini;
3. Bapak Satria Prayoga, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Administrasi Negara;
4. Bapak Elman Eddy Patra, S.H., M.H. pembimbing satu, yang telah meluangkan waktu, pikiran, serta memberi dorongan semangat dan pengarahan kepada penulis dalam upaya penyusunan skripsi ini;
5. Ibu Eka Deviani, S.H., M.H. pembimbing dua, yang telah meluangkan waktu, pikiran, serta memberi dorongan semangat dan pengarahan kepada penulis dalam upaya penyusunan skripsi ini;
6. Bapak Charles Jackson, S.H., M.H. pembahas satu dan juga penguji utama yang telah memberikan bimbingan, kritik, saran dan pengarahannya dalam penulisan skripsi ini.
7. Ibu Marlia Eka Putri, S.H., M.H. pembahas dua yang telah memberikan bimbingan, kritik, saran dan pengarahannya dalam penulisan skripsi ini;
8. Bapak Dr. Wahyu Sasongko, S.H., M.H. dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini;
9. Seluruh Dosen Hukum Universitas Lampung yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan kepada penulis, serta kepada staf administrasi Fakultas Hukum Universitas Lampung;

10. Seluruh Informan yang telah meluangkan waktu dan memberikan informasi terimakasih atas kesediannya untuk memperlancar penelitian dari skripsi ini.
11. Untuk Papa dan Mama tercinta, tersayang, dan terkasih, tiada kata yang dapat kutulis untuk semua pengorbanan, cucuran keringat, dan kasih sayang serta doa yang selalu menyertai setiap langkahku dalam menyelesaikan kuliah ini hingga mencapai gelar Sarjana Hukum lulusan Fakultas Hukum Universitas Lampung. Gelar ini untuk Papa dan Mama;
12. Untuk Adikku Clarita Nadya, yang telah memberikan do'a dan dukungan untuk mengantarkanku meraih gelar ini;
13. Keluarga Besarku, yang telah mendukung dan membantu serta memberikan semangat kepada penulis;
14. Teruntuk Dedy Ardiansyah yang selalu mengisi keseharianku, terimakasih atas dukungan yang selalu ada untuk mendampingi, membantuku, menjadikanku selalu semangat, serta semua yang telah kamu korbankan dan usahakan dalam menyelesaikan skripsi ini;
15. Sahabat-sahabatku, Aldi Kace, April (Ebol), Tebe, Siwi, Retno, dan Paska yang tidak dapat disebutkan satu persatu terimakasih banyak atas dukungan serta do'anya;
16. Sahabat-sahabatku selama berada di Fakultas Hukum Universitas Lampung, Alike, Dea, Fika, Teta, Nana, dian, dll terimakasih banyak selama ini telah menjadi sahabat terbaik dalam berbagai keluh kesah dalam susah dan senang. Syukur kepada Allah SWT telah dipertemukan dengan kalian sejak beberapa tahun terakhir;

17. Teman-teman satu kontrakan Residen Hijau, Firma, Risda, Fia, Tiwi, Indah, Mae, terimakasih telah mendukung baik suka dan duka;
18. Keluarga Besar Bapak Eblek yang telah bersedia mengizinkan saya dan teman-teman selama 40 hari tinggal dirumah keluarga beliau pada saat Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Desa Kibang Yekti Jaya, Kecamatan Lambu Kibang, Tulang Bawang Barat dan Bapak Lurah serta seluruh warga Kampung Kibang Yekti Jaya yang telah menerima kami. Serta terimakasih kepada Sohib, Ayu, Vema, Bang Hafiz, Bang Moran, dan Bang Eko, yang selalu mendukung dan memberi semangat;
19. Almamaterku tercinta, Universitas Lampung;
20. Serta semua pihak dan rekan-rekan yang telah membantu dalam penyusunan dan penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Semoga Allah SWT mencatat dan mengganti semuanya sebagai amal sholeh.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini kurang sempurna, oleh karenanya kritik dan saran apapun bentuknya penulis hargai guna melengkapi kekurangan-kekurangan yang ada, berakhirnya studi ini adalah awal dari perjuangan panjang untuk menjalani kehidupan yang sesungguhnya. Demikian penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Aamiin allahumma aamiin

Bandar Lampung, Oktober 2016
Penulis,

Clara Yolanda

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	11
1.3. Tujuan Penelitian	11
1.4. Manfaat Penelitian	11

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Kebijakan	13
2.1.1. Peraturan Kebijakan.....	15
2.1.2. Ciri-Ciri Peraturan Kebijakan.....	16
2.1.3. Kebijakan Menurut Para Ahli.....	17
2.2. Otonomi Daerah.....	21
2.2.1. Pengertian Otonomi Daerah.....	21
2.2.2. Otonomi Daerah yang Berbasis <i>Good Local Governance</i>	22
2.2.3. Pengertian Pemerintah Daerah dan Pemerintahan Daerah	23
2.3. Pengalihfungsian dan Jalan.....	24
2.3.1. Pengertian Pengalihfungsian.....	24
2.3.2. Pengertian Jalan	25
2.3.3. Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi	27
2.3.4. Peranan Jaringan Sebagai Infrastruktur Transportasi	30
2.4. Retribusi Daerah	31
2.5. Parkir.....	34
2.5.1. Tipe-Tipe Parkir.....	35
2.5.2. Fasilitas Parkir Untuk Umum	37
2.5.3. Tarif Parkir.....	38
2.5.4. Larangan Parkir	39

BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Masalah.....	41
3.2. Sumber Data.....	42
3.3. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data	44
3.4. Analisis Data.....	45

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Kondisi Geografis	47
4.1.1. Kondisi Transportasi	49
4.1.2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Informasi dan Telekomunikasi Kota Metro	51
4.2. Kebijakan Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir	57
4.2.1 Hal-Hal yang Dilakukan Pemerintah Kota Metro dalam Pengalihfungsian Jalan Umum Menjadi Lahan Parkir	63
4.2.2 Pelaksanaan Kebijakan Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir	72
4.3. Faktor Penghambat dan Pendukung Terhadap Pelaksanaan Kebijakan Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir	87

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan	90
5.2. Saran	92

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Metro adalah salah satu daerah di Provinsi Lampung yang kini menjadi kota madya. Berjarak 45 kilometer dari Kota Bandar Lampung (ibukota provinsi), kota ini merupakan kota terbesar kedua di provinsi tersebut. Saat ini Metro sedang meletakkan dasar bagi perkembangan sebuah kota masa depan. Kota yang berbasis pembangunan nasional dengan melakukan penataan ruang wilayah. Kota Metro terus melakukan pembenahan disana sini guna menjadikan Kota Metro sebagai kota yang asri serta sebagai panutan bagi kota otonom lain. Sebelum menjadi kota otonom, Metro merupakan kota administratif yang berfungsi sebagai ibukota Kabupaten Lampung Tengah hingga 1999.

Kota Metro mempunyai kedudukan sangat penting dalam perekonomian. Kota Metro menjadi pusat pertumbuhan utama bagi daerah-daerah sekitarnya, seperti Lampung Timur dan Lampung Tengah yang membentuk suatu pola ruang dan saling memacu pertumbuhan kota. Keadaan ini menyebabkan adanya kecenderungan penduduk dari daerah sekitarnya untuk melakukan urbanisasi ke dalam Kota Metro, sehingga mengakibatkan meningkatnya jumlah penduduk di

Kota Metro. Peningkatan penduduk ini menyebabkan meningkatnya kegiatan pergerakan di Kota Metro, yang selanjutnya dapat mempengaruhi pola lalu lintas yang ada. Peningkatan pergerakan penduduk menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan ketersediaan prasarana dan sarana angkutan. Kebutuhan prasarana dan sarana angkutan meliputi penambahan lebar jalan, peningkatan kualitas jalan yang sudah ada, lahan parkir yang memadai, penambahan jumlah kendaraan serta fasilitas lainnya yang dibutuhkan untuk menunjang kegiatan tersebut. Dalam menentukan kebutuhan prasarana dan sarana angkutan memerlukan perencanaan yang matang dan data aktual tentang kondisi lalu lintas daerah tersebut.

Transportasi memang memiliki peranan dan fungsi yang sangat penting dalam perekonomian dan pembangunan di daerah, dapat diibaratkan sebagai urat nadi (urat darah) yang mengalir ke seluruh bagian tubuh manusia. Salah satu pendukung suatu negara yang maju dan kuat adalah transportasi. Oleh karena itu, transportasi secara nasional, regional dan perkotaan harus diatur, diselenggarakan dan diorganisasikan secara kesisteman, agar dapat melayani kebutuhan transportasi secara efektif dan efisien, untuk melaksanakan berbagai kegiatan ekonomi sosial administrasi pemerintahan dan politik dalam kerangka mewujudkan kehidupan masyarakat yang dinamis, berkeadilan, dan penunjang serta sebagai fasilitas pendorong. Sebagai fasilitas penunjang, dimaksudkan akan meningkatkan pengembangan berbagai kegiatan di sektor-sektor lain di luar sektor transportasi. Sebagai fasilitas pendorong diharapkan akan membantu membuka daerah-daerah terisolasi.¹

¹Raharjo Adisasmita & Sakti Adji Adisasmita, *Manajemen Transportasi Darat*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011), hlm. 6

Transportasi atau pengangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan ataupun mesin. Salah satu unsur dasar transportasi adalah jalan umum, yang mana jalan umum yaitu sebagai prasarana transportasi. Sistem transportasi dan jalan umum memiliki hubungan yang erat terutama dalam mencapai standar kehidupan yang tinggi. Dalam hal ini, jalan adalah prasarana transportasi darat yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lain.

Jalan raya adalah sebagian tanah yang dibangun dengan pengerasan, penguatan, dan pengamanan untuk menghubungkan tempat yang satu ke tempat yang lain atau yang saling menghubungkan sehingga merupakan jaringan perhubungan untuk kepentingan umum.² Pengertian jalan ini juga jelas ada pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang dalam undang-undang tersebut menyebutkan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Sedangkan jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

Dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan, dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-

² Charles Jackson, *Hukum Lalu Lintas Angkutan Jalan*, (Bandarlampung: FH UNILA, 2013), hlm.10

besarnya kemakmuran rakyat. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat bangsa dan negara. Jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia. Fungsi dari jalan itu sendiri yaitu sebagai penghubung secara menerus pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai pusat kegiatan lingkungan dan juga menghubungkan antarpusat kegiatan nasional.

Semakin meningkatnya transportasi darat, maka kebutuhan akan tempat parkir juga semakin meningkat. Salah satu permasalahan yang sering terjadi di daerah perkotaan yaitu kurangnya lahan parkir yang memadai. Oleh sebab itu, masalah parkir ini juga diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena keberadaan tempat parkir memang sangat membantu masyarakat khususnya bagi mereka yang memiliki kendaraan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga menjelaskan pengertian parkir, yaitu keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Fungsi dari tempat parkir adalah untuk memberhentikan atau mengistirahatkan kendaraan saat pengemudi ingin masuk ke tempat tertentu.

Tempat parkir dirasa memang masalah yang krusial yang membutuhkan perhatian lebih dari pemerintah daerah karena lahan parkir kini sering dijadikan ladang bisnis yang menjanjikan. Bahkan, hal ini mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat diantara pengelola parkir, kebocoran retribusi parkir pemerintah daerah dan perkelahian antar kelompok preman yang seringkali memperebutkan lahan parkir yang dapat berujung pada peristiwa tragis. Maka, dengan adanya pengaturan

mengenai tertib di jalan raya tersebut dapat mengurangi permasalahan-permasalahan yang disebutkan diatas.

Terkait dengan permasalahan-permasalahan krusial yang sering terjadi di jalan raya baik dari segi keadaan jalan maupun kurangnya tempat parkir yang kini bukan menjadi hal asing bagi masyarakat khususnya di daerah-daerah, maka perlu adanya peran pemerintah dalam menanggulangi hal tersebut yang dalam hal ini, pemerintah daerahlah yang wajib mencari solusi terkait permasalahan yang terjadi, karena Pemerintah Daerah adalah bagian utama yang dianggap paling penting dalam menjalankan roda pemerintahan di daerah. Berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 1 angka (3) menyatakan Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom. Dari pengertian tersebut dapat dilihat bahwa Pemerintah Daerah memiliki peran khusus untuk dapat mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan kehendak dan kepentingan masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menjelaskan bahwa hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia disebut Otonomi Daerah.

Penerapan otonomi daerah sesungguhnya ditujukan untuk mendekatkan proses pengambilan keputusan kepada kelompok masyarakat yang paling bawah, dengan memperhatikan ciri khas budaya dan lingkungan setempat, sehingga kebijakan

publik dapat diterima dan produktif dalam memilih kebutuhan serta rasa keadilan masyarakat.³

Pembangunan daerah sebagai bagian integritas dari pembangunan nasional tidak bisa dilepaskan dari prinsip otonomi daerah. Sebagai daerah otonom, suatu daerah harus memiliki kewenangan dan tanggungjawab dalam menyelenggarakan kepentingan masyarakat berdasarkan prinsip keterbukaan, partisipasi, dan pertanggung jawaban kepada masyarakat.⁴ Implementasi pembangunan daerah adalah pembangunan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Kota Metro memiliki fasilitas yang sudah memadai baik dari rumah sakit, perpustakaan, pasar modern maupun pasar tradisional, dan banyaknya tempat rekreasi bagi keluarga. Salah satunya adalah *icon* yang dimiliki oleh Kota Metro, yaitu Taman Kota Metro dan Masjid Taqwa. Belum lama ini, Kota Metro juga membuat kebijakan baru yang mana pedagang kaki lima, fasilitas rekreasi anak-anak dan lain sebagainya yang biasanya selalu ada di Taman Kota Metro, baik siang, sore, maupun malam hari, kini hanya boleh beroperasi setelah jam 5 sore sampai dengan waktu malam. Jadi ketika pagi sampai menjelang Maghrib, taman kota harus bersih dari pedagang dan lain sebagainya. Kebijakan itu diambil oleh pemerintah daerah Kota Metro demi menjaga kerapihan serta keasrian Taman Kota Metro itu sendiri.

³ Noer Fauzi, *Otonomi Daerah Sumber Daya Alam Lingkungan*, (Jakarta: Lipera Pustaka Utama, 2003), hlm. 7

⁴ Juniarso Ridwan & Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*, (Bandung: Penerbit NUANSA, 2012), hlm. 116

Masjid Taqwa dan Taman Kota Metro memang menjadi pusat perhatian bagi siapapun yang baru datang ataupun hanya melewati Kota Metro dikarenakan kedua *icon* itu adalah *icon* kebanggaan yang dimiliki oleh Kota Metro. Diantara Masjid dan taman, dipisahkan oleh jalan umum yang biasa digunakan oleh para pengendara, baik roda dua maupun roda empat yang ingin pergi ke ke Jalan Diponegoro ke Jalan Letjend Alamsyah R. Prawira Negara atau sebaliknya.

Jalan umum yang berada di antara masjid dan taman tersebut terletak tepat di muka Masjid Taqwa. Hal ini yang membuat para pejabat pemerintah dalam hal ini Pemerintah Daerah Kota Metro untuk mengeluarkan kebijakan yaitu menjadikan jalan umum tersebut menjadi lahan parkir. Pembuatan kebijakan ini dirasa sudah dapat menyelesaikan beberapa permasalahan di Kota Metro. Kebijakan mengenai pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir ini dibuat karena memang kurangnya lahan parkir yang ada di daerah Taman maupun Masjid Taqwa Kota Metro. Sedangkan dari data yang ada, tingkat kepadatan penduduk di Kota Metro selalu bertambah .

Dampak dari pertambahan penduduk ini juga akan berdampak pada bertambahnya penduduk yang ingin berkunjung ke *icon* Kota Metro. Banyaknya pengunjung baik dari dalam kota maupun luar Kota Metro yang semata-mata hanya ingin berfoto atau ingin beristirahat baik di Taman Metro maupun Masjid Taqwa, juga berdampak pada infrastruktur jalan raya dikarenakan daerah sekitar taman kota dan masjid tersebut minim akan lahan parkir khususnya bagi pengendara roda empat. Terlebih lagi, pembuatan kebijakan mengenai pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir ini juga melihat karena banyaknya kendaraan roda

empat yang parkir disembarang tempat di sekitar taman dan masjid Kota Metro. Sebelum dibuat kebijakan ini, kendaraan roda empat memang sedikit mengganggu karena mereka parkir pada badan-badan jalan yang dapat mengganggu kenyamanan pengendara lain bahkan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan apa bila pengendara lain tidak berhati-hati atau tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan lain yang berhenti.

Lahan parkir di daerah Taman dan Masjid tersebut sebelumnya memang sudah ada namun tetap saja tidak dapat menampung kendaraan yang ada khususnya kendaraan roda empat. Kekurangan lahan parkir semacam ini memang menjadi permasalahan baik di Kota Metro maupun di kota-kota lain. Lahan tempat parkir yang kurang memadai tersebut membuat maraknya parkir liar yang notabene merugikan pemerintah Kota Metro. Maka dari itu, pemerintah Kota Metro membuat kebijakan tentang pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir karena hal ini dirasa pemerintah Kota Metro merupakan langkah yang tepat, guna menanggulangi maraknya parkir liar di sekitar taman Kota Metro. Pembuatan kebijakan ini bertujuan agar dapat meningkatkan target retribusi tempat parkir, karena target retribusi parkir ini memang belum bisa memenuhi target yang diinginkan. Belum terpenuhinya target retribusi ini juga berdampak pada berkurangnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Metro. Hal inilah yang menjadi alasan utama dibentuknya kebijakan mengenai pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir, yaitu agar pendapatan Kota Metro semakin bertambah. Kemudian, kurang tersedianya lahan parkir disekitar Taman Kota dan Masjid Taqwa juga menjadi alasan lebih lanjut terkait pembuatan kebijakan ini. Minimnya lahan parkir sering membuat pengendara khususnya pengendara roda

empat bingung untuk mencari tempat parkir. Oleh karena itu, pemerintah Kota Metro kini mengalihfungsikan jalan raya tersebut untuk memperluas pekarangan Masjid Taqwa sebagai tempat parkir yang sesuai tanpa adanya parkir liar lagi di sekitar taman dan masjid Kota Metro, serta memudahkan masyarakat yang ingin berkunjung baik ke taman maupun masjid Taqwa Kota Metro. Maka dengan adanya kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kota Metro, dapat menambah pendapatan Kota Metro serta dapat memperluas lahan parkir disekitar taman dan Masjid Taqwa Kota Metro.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Metro itu sendiri memang bertujuan untuk pemberian pelayanan umum bagi masyarakat. Penyelenggaraan pelayanan umum ini sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan bagi penerima pelayanan. Ukuran keberhasilan dari pelayanan yang diberikan akan tergambar pada kepuasan yang diterima oleh para penerima pelayanan sehingga pemberi pelayanan dapat menilai bahwa kebutuhan akan pelayanan sudah terpenuhi. Pembentukan kebijakan ini pula biasanya tidak selalu berdasarkan pada peraturan perundang-undangan.⁵

Tugas utama pemerintah yaitu untuk merealisasikan tujuan negara seperti yang tercantum dalam alinea keempat Pembukaan UUD 1945 yaitu memberikan pelayanan bagi warga negara, kemudian muncullah prinsip “Pemerintah tidak boleh menolak untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan alasan tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengaturnya atau belum/tidak ada

⁵Marcus Lukman, “*Eksistensi Peraturan Kebijakan dalam Bidang Perencanaan, dan Pelaksanaan Rencana Pembangunan di Daerah serta Dampaknya terhadap Pembangunan Materi Hukum Tertulis Nasional*”, Disertasi, Universitas Padjajaran, Bandung, 1996, hlm. 205

peraturan perundang-perundangan yang dijadikan dasar kewenangan untuk melakukan perbuatan hukum.”⁶

Dikeluarkannya kebijakan mengenai pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir di Kota Metro didasarkan pada musyawarah bersama antara kepala daerah dengan dinas-dinasnya dalam hal ini Walikota Metro serta Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Perhubungan serta dinas-dinas terkait lainnya yang mana tujuan dari kebijakan tersebut yaitu demi kepentingan umum. Maksud dari kepentingan umum adalah kepentingan masyarakat yang didahulukan dari pada kepentingan pribadi dan golongan. Kepentingan umum juga dimaksudkan agar kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dapat dirasakan manfaatnya serta tepat “peruntukkannya” bagi masyarakat luas, karena masyarakat sering dipusingkan dengan minimnya lahan parkir sehingga terkadang banyak masyarakat yang parkir jauh dari tempat yang ingin dituju. Jadi Kebijakan ini diambil karena kurangnya fasilitas parkir yang memadai di daerah tersebut, maka dibentuklah kebijakan yang memang dirasa pemerintah dapat menyelesaikan permasalahan yang terjadi.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka penulis tertarik untuk mendalami lebih lanjut mengenai permasalahan tersebut dengan judul “Kebijakan Pemerintah Kota Metro Dalam Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir”.

⁶Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hlm. 181

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan kebijakan Pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir?
2. Faktor-faktor apakah yang menjadi penghambat dan pendukung kebijakan Pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir.
- b. Untuk mengetahui faktor penghambat dan pendukung kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penulisan skripsi ini antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memperluas juga memperdalam ilmu Hukum Administrasi Negara dan memberikan kontribusi kepada Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya mengenai pembahasan Kebijakan

Pemerintah Kota Metro dalam Pengalihfungsian Jalan Umum menjadi Lahan Parkir.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi masyarakat umum dan peneliti khususnya dapat mengetahui bagaimana pelaksanaan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir.
- b. Bagi peneliti dan masyarakat untuk dapat mengetahui lebih jelas mengenai faktor penghambat dan faktor pendukung yang dihadapi serta aturan mana yang mengatur agar mendapatkan solusi terbaik bagi masyarakat agar pelaksanaan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir tersebut dapat berjalan dengan lancar.
- c. Dapat menjadi masukan pada pemerintah dalam hal ini pemerintah Kota Metro dalam melaksanakan kebijakan terkait pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Kebijakan

Kebijakan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran.

Kebijakan dalam praktik mempunyai 2 (dua) arti, yaitu sebagai berikut:⁷

1. Kebijakan dalam arti kebebasan, yang ada pada subjek tertentu (atau yang disamakan dengan subjek), untuk memiliki alternatif yang diterima sebagai yang terbaik berdasarkan nilai-nilai hidup bersama atau negara tertentu dalam penggunaan kekuasaan tertentu yang ada pada subjek tersebut dalam mengatasi problematik manusia dalam hubungan dengan hidup bersama dalam negara tersebut.
2. Kebijakan dalam arti jalan keluar, untuk mengatasi problematik manusia dalam hubungan dengan hidup bersama atau negara tertentu, sebagai hasil penggunaan kebebasan memilih yang diterima sebagai yang terbaik berdasarkan nilai-nilai hidup bersama atau negara tertentu.

⁷Willy D.S. Voll, “*Dasar-Dasar Ilmu Hukum Administrasi Negara*”, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm. 140.

Untuk mengeluarkan sebuah kebijakan, seorang pejabat bisa menggunakan kewenangan diskresinya. Menurut Kamus Hukum, Diskresi berarti kebebasan mengambil keputusan dalam setiap situasi yang dihadapi menurut pendapatnya sendiri.

Nata Saputra menyatakan bahwa suatu kebebasan yang diberikan kepada alat administrasi, yaitu kebebasan yang pada dasarnya memperkenankan alat administrasi negara mengutamakan keefektifan tercapainya suatu tujuan dari pada berpegang teguh pada ketentuan hukum, atau kewenangan yang sah untuk turut campur dalam kegiatan sosial guna melaksanakan tugas-tugas menyelenggarakan kepentingan umum.⁸

Kebijakan ialah pedoman untuk bertindak. Pedoman itu bisa saja amat sederhana atau kompleks, bersifat umum atau khusus, luas atau sempit, kabur atau jelas, longgar atau terperinci, bersifat kualitatif atau kuantitatif, publik atau privat. Kebijakan dalam maknanya seperti ini mungkin berupa suatu deklarasi mengenai suatu dasar pedoman bertindak, suatu arah tindakan tertentu, suatu program mengenai aktivitas-aktivitas tertentu, atau suatu rencana. Kebijakan pada hakikatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling terkait dan berpola, mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah, dan bukan keputusan-keputusan yang berdiri sendiri. Car Friedrich menyatakan bahwa kebijakan ialah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu

⁸SF. Marbun, "*Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara*", UII Press, Yogyakarta, 2001, hlm. 46.

sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.⁹

2.1.1. Peraturan Kebijakan

Menurut PJP Tak, dalam buku Ridwan HR, menjelaskan bahwa peraturan kebijakan adalah peraturan umum yang dikeluarkan oleh instansi pemerintahan berkenaan dengan pelaksanaan wewenang pemerintahan terhadap warga negara atau terhadap instansi pemerintahan lainnya dan pembuatan peraturan tersebut tidak memiliki dasar yang tegas dalam UUD dan undang-undang formal baik langsung maupun tidak langsung, disini berarti peraturan kebijakan tidak didasarkan pada kewenangan pembuatan undang-undang dan oleh karena itu tidak termasuk peraturan perundang-undangan yang mengikat umum tetapi diletakkan pada wewenang pemerintahan suatu organ administrasi negara dan terikat dengan pelaksanaan kewenangannya.¹⁰ *Commissie Wetgevingsvraagstukken*¹¹ merumuskan peraturan kebijakan sebagai suatu peraturan umum tentang pelaksanaan wewenang pemerintahan terhadap warga negara ditetapkan berdasarkan kekuasaan sendiri oleh instansi pemerintahan yang berwenang atau instansi pemerintahan yang secara hirarki lebih tinggi.

⁹Solichin Abdul Wahab, “*Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*”, Bumi Aksara: Jakarta, 2014, hlm. 9.

¹⁰Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2003, hlm. 135.

¹¹*Ibid*, hlm. 136.

2.1.2. Ciri-Ciri Peraturan Kebijakan

JH. Van Kreveld menyebutkan ciri dari peraturan kebijakan sebagai berikut:¹²

- a. Peraturan itu langsung ataupun tidak langsung, tidak didasarkan pada ketentuan undang-undang formal atau UUD yang memberikan kewenangan mengatur, dengan kata lain peraturan itu tidak ditemukan dasarnya dalam undang-undang.
- b. Peraturan itu tidak tertulis dan muncul melalui serangkaian keputusan-keputusan instansi pemerintahan dalam melaksanakan kewenangan pemerintahan yang bebas terhadap warga negara atau ditetapkan secara tertulis oleh instansi pemerintahan tersebut.
- c. Peraturan itu memberikan petunjuk secara umum, dengan kata lain tanpa pernyataan dari individu warga negara mengenai bagaimana instansi pemerintahan melaksanakan kewenangan pemerintahannya yang bebas terhadap setiap individu warga negara yang berada dalam situasi yang dirumuskan dalam peraturan itu.

Bagir Manan menyebutkan ciri-ciri peraturan kebijakan sebagai berikut:¹³

- a. Peraturan kebijakan bukan merupakan peraturan perundang-undangan.
- b. Azas-azas pembatasan dan pengujian terhadap peraturan perundang-undangan tidak dapat diberlakukan pada peraturan kebijakan.
- c. Peraturan kebijakan tidak dapat diuji secara *wetmatigheid*, karena memang tidak ada dasar peraturan perundang-undangan untuk membuat keputusan peraturan kebijakan tersebut.

¹²Sadjidjono, *Memahami Beberapa Bab Hukum Administrasi*, Laksbang, Yogyakarta, 2008, hlm. 76.

¹³Bagir Manan, "Peraturan Kebijakan", makalah, Jakarta, 1994, hlm. 16-17.

- d. Peraturan kebijakan dibuat berdasarkan ketiadaan wewenang administrasi bersangkutan membuat peraturan perundang-undangan.
- e. Pengujian terhadap peraturan kebijakan lebih diserahkan kepada *doelmatigheid* sehingga batu ujinya adalah azas-azas umum pemerintahan yang layak.
- f. Dalam praktik diberi format dalam berbagai bentuk dan jenis aturan yakni, keputusan, instruksi, surat edaran, pengumuman, dan lain-lain, bahkan dapat dijumpai dalam bentuk peraturan.

2.1.3. Kebijakan Menurut Para Ahli

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia kebijakan adalah pernyataan cita-cita, tujuan, prinsip, atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran. Kebijakan adalah jenis Tidak Administrasi Negara berasal dari kewenangan diskresi yang pada umumnya digunakan untuk menetapkan kebijaksanaan pelaksanaan ketentuan undang-undang.¹⁴ Kemudian menurut Philipus M. Hadjon :

Peraturan kebijaksanaan pada hakikatnya merupakan produk dari perbuatan tata usaha negara yang bertujuan yaitu menampakkan keluar suatu kebijakan tertulis dan hanya berfungsi sebagai bagian dari operasional penyelenggaraan tugas-tugas pemerintahan, sehingga tidak dapat mengubah ataupun menyimpangi peraturan perundang-undangan.¹⁵

Van Kreveld mengatakan kebijakan ini harus memenuhi syarat-syarat tertentu untuk kemudian dapat berlaku. Syarat-syarat tersebut antara lain:¹⁶

¹⁴Safri Nugraha dkk, *Hukum Administras Negara*, Depok: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005. Hlm. 93

¹⁵Philipus M. Hadjon, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994. Hal. 152

¹⁶Indroharto, *Perbuatan Pemerintah Menurut Hukum Publik dan Hukum Perdata* , Jakarta: Universitas Indonesia, 1992. hlm 92-93

- a. Tidak dapat bertentangan dengan peraturan dasar yang mengandung wewenang diskresioner yang dijabarkannya;
- b. Tidak dapat bertentangan dengan nalar sehat;
- c. Harus dipersiapkan dengan cermat, kalau perlu meminta advis teknis dari instansi yang berwenang, rembukan dengan para pihak yang terkait dan mempertimbangkan alternatif yang ada;
- d. Isi kebijakan harus jelas memuat hak dan kewajiban warga masyarakat yang terkena dan ada kepastian tindakan yang akan dilakukan oleh instansi yang bersangkutan (kepastian hukum formal).
- e. Pertimbangan tidak harus rinci, asalkan jalan tujuan dan dasar petimbangannya; dan
- f. Harus memenuhi syarat kepastian hukum materiil, artinya hak yang telah diperoleh dari warga yang terkena harus dihormati, kemudian harapan yang telah ditimbulkan jangan sampai diingkari.

Pada saat ini, perhatian terhadap implementasi atau pelaksanaan kebijakan publik di banyak bidang agak kurang efektif, dan ketidakefektifan ini disebabkan oleh masalah-masalah yang timbul pada implementasi kebijakan itu sendiri. Implementasi kebijakan merupakan suatu upaya untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dengan sarana-sarana tertentu dan dalam urutan waktu tertentu. Dengan demikian, yang diperlukan dalam implementasi kebijakan itu adalah tindakan-tindakan seperti tindakan-tindakan yang sah atau implementasi suatu rencana peruntukan. Peraturan perundang-undangan merupakan sarana bagi implementasi kebijakan publik. Suatu peraturan perundang-undangan akan menjadi efektif apabila dalam pembuatan maupun implementasinya didukung oleh sarana-sarana

yang memadai agar hukum (dalam hal ini peraturan perundang-undangan) dapat digunakan secara efektif sebagai suatu instrumen (kebijaksanaan publik).¹⁷ Ada beberapa pengertian kebijakan yang didefinisikan oleh para ahli. Pengertian tersebut antara lain:¹⁸

- a. Menurut Lasswell: kebijakan adalah sebagai suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktik-praktik yang terarah (*a projected program of goals values and practices*).
- b. Menurut Anderson: kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang mesti diikuti dan dilakukan oleh para pelakunya untuk memecahkan suatu masalah (*a purposive course of problem or matter of concern*).
- c. Menurut Hecl: kebijakan adalah cara bertindak yang sengaja dilaksanakan untuk menyelesaikan masalah-masalah.
- d. Menurut Eulau: kebijakan adalah keputusan tetap, dicirikan oleh tindakan yang bersinambung dan berulang-ulang pada mereka yang membuat dan melaksanakan kebijakan.
- e. Menurut Amara Raksasa Taya: kebijakan adalah suatu taktik atau strategi yang diarahkan untuk mencapai tujuan.
- f. Menurut Friedrik: kebijakan adalah serangkaian tindakan yang diajukan seseorang, grup, dan pemerintah dalam lingkungan tertentu dengan mencantumkan kendala-kendala yang dihadapi serta kesempatan yang memungkinkan pelaksanaan usulan tersebut dalam upaya mencapai tujuan.

¹⁷Bambang Sunggono, 1994, *Hukum dan Kebijakan Publik*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 137-138

¹⁸<http://www.pengertianahli.com/2014/08/pengertian-kebijakan-menurut-para-ahli.html>

- g. Menurut Budiardjo: kebijakan adalah sekumpulan keputusan yang diambil oleh seorang pelaku atau kelompok politik dalam usaha memilih tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut.
- h. Menurut Carter V. Good: kebijakan adalah sebuah pertimbangan yang didasarkan atas suatu nilai dan beberapa penilaian terhadap faktor-faktor yang bersifat situasional, untuk mengoperasikan perencanaan yang bersifat umum dan memberikan bimbingan dalam pengambilan keputusan demi tercapainya tujuan.
- i. Menurut Indrafachrudi: kebijakan adalah suatu ketentuan pokok yang menjadi dasar dan arah dalam melaksanakan kegiatan administrasi atau pengelolaan.
- j. Menurut Carl Friedrich: Kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.
- k. Menurut PBB: Kebijakan adalah suatu deklarasi mengenai dasar pedoman (untuk) bertindak, suatu arah tindakan tertentu, suatu program mengenai aktivitas-aktivitas tertentu atau suatu rencana.
- l. Menurut KBBI: Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis dan dasar rencana dalam pelaksanaan pekerjaan, kepemimpinan, serta cara bertindak (tentang perintah, organisasi, dan sebagainya).
- m. Menurut Anderson: Kebijakan adalah suatu tindakan yang mempunyai tujuan yang dilakukan seseorang pelaku atau sejumlah pelaku untuk memecahkan suatu masalah.

- n. Menurut Mustopadidjaja: Kebijakan adalah keputusan suatu organisasi yang dimaksudkan untuk mengatasi permasalahan tertentu sebagai keputusan atau untuk mencapai tujuan tertentu, berisikan ketentuan-ketentuan yang dapat dijadikan pedoman perilaku dalam (1) pengambilan keputusan lebih lanjut, yang harus dilakukan baik kelompok sasaran ataupun (unit) organisasi pelaksana kebijakan, (2) penerapan atau pelaksanaan dari suatu kebijakan yang telah ditetapkan baik dalam hubungan dengan (unit) organisasi pelaksana maupun dengan kelompok sasaran yang dimaksudkan.

Dari beberapa pengertian para ahli yang sudah penulis jabarkan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pengertian kebijakan adalah suatu tindakan atau keputusan dari seseorang maupun badan yang memiliki tujuan tertentu demi penyelesaian hambatan atau permasalahan yang kemudian dilaksanakan dan menjadi pedoman dalam bertindak.

2.2. Otonomi Daerah

2.2.1. Pengertian Otonomi Daerah

Desentralisasi kewenangan pemerintahan yang diberikan pusat pada daerah dimaksudkan sebagai upaya untuk mendorong pemberdayaan masyarakat, pertumbuhan aspirasi dan kreativitas, peningkatan peran serta masyarakat lokal dalam penyelenggaraan pemerintah daerah. Menurut Hari Sabarno, pengertian otonomi daerah dimaknai sebagai kewenangan daerah otonom untuk mengatur

dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan.¹⁹

Oleh karena itu, kebijakan otonomi daerah ini tidak hanya berkaitan dengan agenda pengalihan kewenangan dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah, akan tetapi juga menyangkut pengalihan kewenangan dari pemerintahan kepada warga masyarakat. Justru inilah yang harus dilihat sebagai esensi pokok kebijakan otonomi daerah sebagai arti yang sesungguhnya. Otonomi daerah berarti otonomi warga masyarakat daerah yang diharapkan dapat terus tumbuh dan berkembang keperkasaan dan kemandiriannya dalam iklim demokrasi dewasa ini.²⁰

2.2.2. Otonomi Daerah yang Berbasis *Good Local Governance*

Dalam kaitannya dengan otonomi daerah, prinsip *Good Governance* dalam praktiknya adalah dengan menerapkan prinsip penyelenggaraan pemerintahan yang baik dalam setiap pembuatan kebijakan dan pengambilan keputusan serta tindakan yang dilakukan oleh birokrasi pemerintahan daerah dalam melaksanakan fungsi pelayanan publik. Dalam hal ini, warga masyarakat daerah didorong untuk berpartisipasi secara konstruktif dalam pengambilan kebijakan di daerah. Selain itu, penegakan hukum dilaksanakan guna mendukung otonomi daerah dalam konsepsi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Juga, para pengambil kebijakan di daerah bertanggung jawab kepada publik dalam menentukan arah kebijakan daerah sehingga tidak satu lembaga publik mana pun di daerah yang tidak berada di dalam jangkauan pengawasan publik.²¹

¹⁹Hari Sabarno, "*Memandu Otonomi Daerah Menjaga Kesatuan Bangsa*", Sinar Grafika, Jakarta, 2000, hlm 7.

²⁰*Ibid*, hlm. 28.

²¹*Ibid*, Hlm 18.

2.2.3. Pengertian Pemerintah Daerah dan Pemerintahan Daerah

Pemerintahan daerah merupakan subsistem dari Negara Kesatuan Republik Indonesia, untuk itu maka tugas-tugas negara/pemerintah merupakan tugas-tugas pemerintah daerah juga namun tidak semua tugas-tugas ataupun urusan-urusan pemerintahan diserahkan kepada daerah dengan pertimbangan keadaan dan kemampuan daerah serta kepentingan nasional. Dalam praktek penyelenggaraan pemerintahan dan masyarakat sebagai pihak yang diperintah seyogyanya berada pada posisi seimbang.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, menjelaskan bahwa pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati, atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintah daerah. Sedangkan pemerintahan daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Ketentuan di atas dapat diartikan bahwa pemerintahan daerah adalah kegiatan atau aktivitas yang dilakukan oleh pemerintah daerah dan DPRD.²²

Menurut Bagir Manan, ditinjau dari isi wewenang, pemerintahan daerah otonom menyelenggarakan sekaligus dua aspek otonomi, yaitu:²³

²²Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah*, Penerbit Universitas Lampung, Bandarlampung, 2009, hlm. 3

²³Bagir Manan, *Hubungan Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1994. Hlm. 34

- a. Otonomi penuh, yaitu semua fungsi pemerintahan yang menyangkut baik isi substansi maupun tata cara pelaksanaannya. Urusan ini disebut otonomi.
- b. Otonomi tidak penuh, daerah hanya menguasai tata cara penyelenggaraan, tetapi tidak menguasai isi pemerintahan. Urusan ini lazim disebut tugas pembantuan.

2.3. Pengertian Pengalihfungsian dan Jalan

2.3.1. Pengertian Pengalihfungsian

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengalihfungsian berasal dari kata alihfungsi yang berarti berpindah fungsi, berganti fungsi. Jadi pengalihfungsian dapat dikatakan sebagai pergantian fungsi dari fungsi yang satu ke fungsi yang lain karena adanya kepentingan tersendiri. Apabila dikaitkan dengan pengalihfungsian yang terdapat dalam judul skripsi ini, maka maksudnya adalah adanya pergantian fungsi yang sebelumnya adalah jalan umum diubah menjadi lahan parkir.

Pelaku konversi lahan dapat dibedakan menjadi dua. Pertama, alih fungsi secara langsung oleh pemilik lahan yang bersangkutan. Lazimnya, motif tindakan ada 3:²⁴

- a. Untuk pemenuhan kebutuhan akan tempat tinggal,
- b. Dalam rangka meningkatkan pendapatan melalui alih usaha
- c. Kombinasi dari a dan b misalnya untuk membangun rumah tinggal yang sekaligus dijadikan tempat usaha

²⁴Sumaryanto, dkk, *Masalah Pertanahan di Indonesia dan Implikasinya Terhadap Tindak Lanjut Pembaruan Agraria*. Jurnal Penelitian Agro Ekonomi, Volume 20 (2). Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Pertanian. Bogor, 2002. Hlm. 21.

Dari satu sisi, proses alih fungsi lahan pada dasarnya dapat dipandang merupakan suatu bentuk konsekuensi logis dari adanya pertumbuhan dan transformasi perubahan struktur sosial ekonomi masyarakat yang sedang berkembang. Perkembangan yang dimaksud tercermin dari :²⁵

- a. Pertumbuhan aktifitas pemanfaatan sumberdaya alam akibat meningkatnya permintaan kebutuhan terhadap penggunaan lahan sebagai dampak peningkatan jumlah penduduk dan kebutuhan per kapita, serta
- b. Adanya pergeseran kontribusi sektor-sektor pembangunan dari sektor-sektor primer khususnya dari sektor-sektor pertanian dan pengolahan sumberdaya alam ke aktifitas sektor-sektor sekunder (manufaktur) dan tersier (jasa).

2.3.2. Pengertian Jalan

Jalan merupakan faktor penting dalam menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain demi meningkatkan kegiatan ekonomi di suatu tempat. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.²⁶ Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pasal 1 angka (4), Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan juga dapat di klasifikasi menjadi jalan menurut fungsi.

²⁵Novita Dinaryanti, 2014, *Skripsi mengenai Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Alihfungsi Lahan Pertanian*, Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro, hlm. 34

²⁶<https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan>

Jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat utama dalam mendukung pergerakan, baik pergerakan manusia atau barang. Sistem jaringan transportasi jalan memberikan kontribusi yang sangat penting terhadap sistem transportasi darat maupun sistem transportasi secara keseluruhan.²⁷

Dalam undang-undang nomor 38 tahun 2004 disebutkan bahwa penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilan serta kebersamaan dan kemitraan. Selanjutnya disebutkan tujuan dari penyelenggaraan jalan adalah untuk:

- a. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
- b. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- c. Mewujudkan peran penyelenggaraan jalan secara optimal dalam pemberian layanan untuk masyarakat;
- d. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan rakyat;
- e. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu; dan
- f. Mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Prasarana jalan digunakan sebagai sarana lalu lintas untuk melayani pergerakan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Ketersediaan prasarana jalan menjadi sesuatu yang sangat penting dalam mendukung berkembangnya suatu wilayah yang ditandai dengan lancarnya distribusi pergerakan manusia,

²⁷ Sakti Aji Adisasmita, 2012, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm.79

barang dan jasa sehingga kegiatan perekonomian wilayah tersebut menjadi lebih maju. Manfaat prasarana jalan dalam perkembangan dan pembangunan bersifat multidimensi. Terdapat tiga manfaat utama dari prasarana jalan, yaitu:²⁸

- a. Membuka keterisolasian suatu wilayah atau daerah;
- b. Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran roda perekonomian suatu daerah atau wilayah;
- c. Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial bagi masyarakat.

2.3.3. Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi

Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang terwujud dalam pusat-pusat kegiatan, sedang sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan. Jalan umum menurut fungsinya di kelompokkan:²⁹

1. Jalan Arteri

Jalan Arteri Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota jenjang kesatu yang berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. Jalan ini berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi

²⁸*Ibid*, hlm. 80

²⁹R. Desutama. 2007. "*Bahan Ajar Mata Kuliah Teknik Lalu Lintas*." Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bandung, Bandung, 2007. Hlm. 29.

secara efisien. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Arteri Primer adalah :

1. Kecepatan rencana > 60 km/jam.
2. Lebar badan jalan $> 8,0$ m.
3. Kapasitas jalan lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
4. Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan dapat tercapai.
5. Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
6. Jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kota.

Jalan *Arteri Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder lainnya atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Arteri Sekunder adalah :

1. Kecepatan rencana > 30 km/jam.
2. Lebar jalan $> 8,0$ m.
3. Kapasitas jalan lebih besar atau sama dari volume lalu lintas rata-rata.
4. Tidak boleh diganggu oleh lalu lintas lambat.

2. Jalan Kolektor

Jalan *Kolektor Primer* adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota kedua dengan kota jenjang kedua, atau kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ketiga. Jalan ini berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk

dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Kolektor Primer adalah :

1. Kecepatan rencana > 40 km/jam.
2. Lebar badan jalan $> 7,0$ m.
3. Kapasitas jalan lebih besar atau sama dengan volume lalu lintas rata-rata.
4. Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan tidak terganggu.
5. Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
6. Jalan kolektor primer tidak terputus walaupun memasuki daerah kota.

Jalan *Kolektor Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder lainnya atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Kolektor Sekunder adalah :

1. Kecepatan rencana > 20 km/jam.
2. Lebar jalan $> 7,0$ m.

3. Jalan Lokal

Jalan *Lokal Primer* adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, kota jenjang kedua dengan persil, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga lainnya, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya. Jalan ini berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Lokal Primer adalah :

1. Kecepatan rencana > 20 km/jam.
2. Lebar badan jalan $> 6,0$ m.
3. Jalan lokal primer tidak terputus walaupun memasuki desa

Jalan *Lokal Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, atau kawasan sekunder kedua dengan perumahan, atau kawasan sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Lokal Sekunder adalah :

1. Kecepatan rencana > 10 km/jam.
2. Lebar jalan $> 5,0$ m.

4. Jalan Lingkungan

Jalan Lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.³⁰

2.3.4. Peranan Jaringan Sebagai Infrastruktur Transportasi

Berdasarkan fungsinya, prasarana jalan diklasifikasikan dari jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan, yang tersusun dalam suatu kesatuan jaringan jalan yang melayani transportasi keseluruhan wilayah. Penduduk tersebar keseluruhan wilayah, membutuhkan tersedianya prasarana jalan di seluruh wilayah. Tersedianya prasarana jalan di seluruh wilayah adalah melayani berbagai kegiatan penduduk, baik kegiatan ekonomi dan pembangunan maupun kegiatan sosial kemasyarakatan. Fungsi transportasi jalan adalah sebagai fasilitas penunjang,

³⁰*Ibid*, hlm.80-81

yaitu menunjang berkembangnya berbagai kegiatan di sektor-sektor lain (pembangunan sektor pertanian, perkebunan, perikanan, peternakan, industri kecil, pendidikan, kesehatan dan lainnya). Bukan hanya sektor ekonomi, tetapi meliputi pula kegiatan di bidang sosial, politik, administrasi pemerintahan dan pertahanan keamanan. Prasarana jalan sebagai fasilitas penunjang pembangunan yang sangat luas aspeknya. Dengan tersusunnya sistem jaringan jalan ke seluruh tanah air, yang berarti telah mampu melayani kegiatan penduduk dalam berbagai bidang kehidupan ekonomi dan social. Tersedianya jaringan jalan mendorong interkoneksi pembangunan lintas sektoral, lintas regional, dan lintas spasial (tata ruang), demikian pula menunjang interaksi sosial (masyarakat) antar daerah (wilayah) dan antar kawasan, serta mendukung kelancaran pengembangan wilayah dan menggerakkan dinamika pembangunan, berdasarkan azas manfaat, adil dan merata, keseimbangan, keterpaduan, dan azas kepentingan umum.³¹

2.4. Retribusi Daerah

Pada prinsipnya, pungutan yang bersifat paksaan oleh negara kepada rakyatnya haruslah didasarkan pada peraturan perundang-undangan, sehingga di dalam negara hukum tidak dikenal adanya “pungli” (pungutan liar), karena setiap pungutan harus berdasarkan kewenangan peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh pemerintah bersama dengan wakil rakyat. Dalam hal ini, pemerintah tidak hanya dipahami sebagai pemerintah (pusat), karena berjalannya konsep otonomi daerah meniscayakan adanya pemerintahan daerah yang otonom.

³¹*Ibid*, hlm. 84

Pemerintah daerah melaksanakan fungsi pemerintahan yang *concurrent* dengan pemerintah pusat.³²

Ada beberapa urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah kabupaten/kota adalah:

- a. Urusan Pemerintahan yang lokasinya dalam Daerah kabupaten/kota;
- b. Urusan Pemerintahan yang penggunaannya dalam dalam Daerah kabupaten/kota;
- c. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah kabupaten/kota; dan/atau
- d. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah kabupaten/kota.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah juga memberikan wewenang kepada pemerintah daerah untuk melakukan pungutan-pungutan yang bersifat memaksa. Pungutan-pungutan ini harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang pada tingkat pemerintah daerah didasarkan pada peraturan daerah (Perda). Perda yang mengatur pungutan yang bersifat wajib berupa pajak daerah dan retribusi daerah (PDRD) menghendaki adanya pengumpulan dana dari masyarakat ke kas daerah. Dengan demikian, perda pajak daerah dan retribusi daerah menjadi norma yang menjamin pedoman pemungutan dapat berjalan. Konsep retribusi adalah imbal balik terhadap pelayanan yang telah diberikan. Retribusi selalu didasarkan pada pelayanan yang telah diberikan oleh negara (dalam hal ini pemerintah) kepada masyarakat. Oleh sebab itu, pungutan dalam retribusi bersifat pasti besarannya. Kalau dapat dianalogikan, retribusi merupakan uang pengganti

³²Dr. Yuswanto, SH. MH., 2010. *Hukum Pajak Daerah*. Program Pascasarjana Program Magister Hukum Fakultas Hukum UNILA. Hlm. 1-2.

(kontraprestasi langsung) atas jasa yang telah diberikan oleh pemerintah. Akan berbeda halnya bila konsep ini diterapkan pada pajak, karena pajak tidak dimaksudkan sebagai kontraprestasi langsung kepada wajib pajak. Pajak dimaksudkan sebagai penghimpunan dana untuk kebutuhan “mengisi kas negara”, untuk kemudian dipergunakan untuk belanja negara.³³

Pasal 1 angka 64 UU Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah menyatakan bahwa Retribusi Daerah, yang selanjutnya disebut Retribusi, adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. Pajak biasanya harus dibayar oleh anggota masyarakat sebagai suatu kewajiban hukum tanpa pertimbangan secara pribadi mereka mendapat manfaat atau tidak dari pelayanan yang mereka biayai.

Sebaliknya retribusi dibayar langsung oleh mereka yang menikmati suatu pelayanan yang biasanya dimaksudkan untuk menutup seluruhnya atau sebagian dari biaya pelayanan tersebut. Meskipun demikian, dalam praktik perbedaan antara keduanya tidak selalu jelas. Pertama, retribusi dapat dikenakan lebih besar melebihi biaya jasa-jasa yang diberikan. Kedua, suatu jasa mungkin hanya sebagian dibiayai oleh retribusi, sisanya berasal dari subsidi khusus atau terselubung dari penerimaan pajak. Salah satu contoh retribusi daerah yaitu pelayanan parkir.³⁴

³³*Ibid*, hlm. 3-5.

³⁴*Ibid*, hlm. 9

2.5. Pengertian Parkir

Parkir adalah salah satu dari retribusi daerah. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 ayat (15) yang menyatakan parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Parkir merupakan salah satu unsur sarana yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan. Dengan meningkatnya jumlah penduduk kota akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan melakukan berbagai macam kegiatan. Kebanyakan penduduk di kota-kota besar melakukan kegiatan atau bepergian dengan menggunakan kendaraan pribadi sehingga secara tidak langsung diperlukan jumlah lahan parkir yang memadai.

Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi perkotaan. Masalah perparkiran tersebut terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, di mana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktifitas tinggi, laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan. Pada umumnya kendaraan yang parkir di pinggir jalan berada sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti : perkantoran, sekolah, pasar, rumah makan dan lain-lain. Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut, maka diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup. Masalah parkir ini sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, fasilitas parkir harus cukup memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar.

2.5.1. Tipe-Tipe Parkir

Parkir memang dianggap hal yang penting dalam transportasi karena tempat kendaraan berhenti atau beristirahat yaitu pada tempat parkir. Ada beberapa tipe parkir yang di kelompokkan ke dalam beberapa bagian, yaitu dari parkir menurut tempat, status parkir dan parkir menurut jenis tujuan parkir. Berikut penjelasan masing-masing tipe tersebut.³⁵

2.5.1.1. Parkir Menurut Tempat

A. Parkir di Tepi Jalan

Parkir di tepi jalan ini mengambil tempat disepanjang jalan, dengan atau melebarkan jalan untuk fasilitas parkir. Parkir dengan tipe ini dapat ditemui di kawasan perumahan maupun pusat kegiatan, dan juga kawasan lama yang pada umumnya tidak siap menampung perkembangan sejumlah kendaraan. Parkir di tepi ini menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan dekat dengan tempat yang dituju. Tetapi idealnya, parkir sistem ini harus dihindari, dengan alasan:

- a. Mengurangi kapasitas jalan;
- b. Menimbulkan kemacetan dan kebingungan pemudi;
- c. Memperpanjang waktu tempuh dan memperbesar kecelakaan.

B. Parkir di luar jalan

Cara ini menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan baik halaman terbuka atau di dalam bangunan khusus untuk parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk untuk tempat mengambil karcis parkir dan pintu pelayanan

³⁵Eprints.undip.ac.id

keluar untuk menyerahkan karcis parkir sehingga dapat diketahui secara pasti jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir.

2.5.1.2. Status Parkir

Menurut statusnya, parkir dapat dibedakan menjadi:

a. Parkir umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, atau lapangan-lapangan yang dimiliki/dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

b. Parkir khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga

c. Parkir darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum, baik menggunakan tanah, jalan ataupun lapangan milik atau penguasaan Pemerintah Daerah atau swasta karena kegiatan insidental.

d. Taman parkir

Taman parkir adalah suatu areal bangunan perparkiran yang dilengkapi dengan fasilitas sarana perparkiran yang pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

e. Gedung parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh Pemerintah Daerah atau pihak yang mendapat izin dari Pemerintah Daerah.

2.5.1.3. Parkir Menurut Jenis Tujuan Parkir

Menurut jenis tujuan parkir dapat digolongkan menjadi:

- a. Parkir penumpang, yaitu parkir yang menaikkan dan menurunkan penumpang,
- b. Parkir barang, yaitu parkir untuk bongkar muat barang.

Keduanya sengaja dipisahkan agar satu sama lain masing-masing kegiatannya tidak saling mengganggu.

2.5.2. Fasilitas Parkir Untuk Umum

Demi menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, maka dapat diadakan fasilitas parkir untuk umum. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan, mengakibatkan terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif. Bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya kepemilikan kendaraan menambah permintaan akan ruang jalan untuk kegiatan lalu lintas. Fasilitas parkir untuk umum juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Fasilitas parkir untuk umum seperti ini antara lain dapat berupa gedung parkir dan taman parkir. Tidak termasuk dalam pengertian ini adalah parkir yang merupakan penunjang dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok dari gedung perkantoran, pertokoan dan lain sebagainya.

Fasilitas parkir untuk umum dapat diselenggarakan oleh pemerintah, badan hukum Indonesia, atau warga Negara Indonesia. Mengingat keterbatasan biaya pembangunan dan untuk meningkatkan peran serta masyarakat dalam penyediaan fasilitas parkir untuk umum maka usaha ini terbuka bagi warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia.³⁶

2.5.3. Tarif Parkir

Berdasarkan UU No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Tarif parkir merupakan retribusi atas penggunaan lahan parkir dipinggir jalan yang besarnya ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota berdasarkan UU tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah yang selanjutnya ditetapkan di tingkat Kabupaten/Kota dengan Peraturan Daerah. Penetapan tarif parkir merupakan salah satu perangkat yang digunakan sebagai alat dalam kebijakan manajemen lalu lintas di suatu kawasan/kota untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi menuju ke suatu kawasan tertentu yang perlu dikendalikan lalu lintasnya dan merupakan salah satu pendapatan asli daerah yang penting.

1. Cara Penetapan tarif parkir

Beberapa cara penetapan tarif parkir adalah sebagai berikut:³⁷

- a. *Flat* atau sama sepanjang hari, cara ini masih banyak ditemukan di kota Indonesia, biasanya diterapkan untuk parkir di pinggir jalan.
- b. Berdasarkan waktu, banyak diterapkan dinegara maju, dihitung persatuan waktu 5, 10 atau 15 menit ataupun 1 jam. Tarif ini masih bisa dibedakan pada

³⁶C.S.T. Kansil & Christine S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas*, PT Rineka Cipta, Jakarta, Hlm. 24-25

³⁷https://id.wikipedia.org/wiki/Tarif_parkir

jam sibuk dikenakan tarif yang lebih tinggi dan lebih rendah di luar jam sibuk ataupun pada akhir minggu di kawasan perkantoran.

- c. Berdasarkan zona, biaya tarif berbeda menurut zona, zona pusat kota merupakan zona dimana tarif yang ditetapkan paling mahal
- d. Tarif postal, merupakan tarif yang besarnya tergantung waktu dengan tarif minimal tertentu, misalnya Rp 2.000 untuk 2 jam pertama dan kemudian setiap jam atau bagian jam berikutnya ditambah Rp 1.000.

2. Dasar penetapan pungutan parkir

Dasar penetapan retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah Undang-undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dimana juga diatur tentang pengenaan pajak atas penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor. Besarnya pajak terhadap penyelenggara parkir di luar jalan paling tinggi 30 persen yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah. Besarnya pungutan tarif parkir selanjutnya ditetapkan dengan Peraturan Daerah yang harus direvisi secara reguler untuk menyesuaikan dengan kebijakan parkir setempat serta untuk menyesuaikan tarif parkir dengan laju inflasi yang terjadi. Idealnya revisi peraturan daerah yang berkaitan dengan tarif parkir perlu dilakukan sekali dalam 2 tahun.

2.5.4. Larangan Parkir

Sesuai dengan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir,

dinyatakan bahwa terdapat beberapa tempat pada ruas jalan yang tidak boleh untuk tempat berhenti atau parkir kendaraan yaitu :

1. Sepanjang 6 meter, sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.
2. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter.
3. Sepanjang 50 meter dan sesudah jembatan.
4. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang diagonal.
5. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang tegak lurus.
6. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.
7. Sepanjang 6 meter dan sesudah akses bangunan gedung.
8. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Pendekatan secara Normatif

Pendekatan secara normatif merupakan pendekatan hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Penelitian hukum normatif membahas doktrin-doktrin atau asas-asas dalam ilmu hukum.³⁸

2. Pendekatan secara Empiris

Pendekatan secara empiris merupakan suatu pendekatan yang dilakukan di lapangan dengan mengumpulkan informasi-informasi dengan cara observasi atau wawancara dengan responden yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

³⁸ Ali Zainuddin.2011. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta:Sinar Grafika. hlm. 24

3.2. Sumber Data

Di dalam penelitian ini peneliti menggunakan dua jenis data yaitu:³⁹

1. Data primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama. Maksudnya yaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan secara langsung pada objek penelitian yang dilakukan dengan cara observasi dan wawancara yang dilakukan dengan:

1. Bapak Mulyono selaku Sekretariat Daerah Kota Metro Sub Bagian Kesejahteraan Rakyat
2. Bapak Sutrisno, selaku Sekretariat Daerah Kota Metro Sub Bagian Hukum
3. Bapak Bahri, selaku Kepala Bidang Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Metro
4. Bapak Muchtar selaku Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perparkiran di Dinas Perhubungan Kota Metro
5. Bapak Yudi Asmara A.md selaku Kasubbag Perencanaan dan Program di Dinas Perhubungan Kota Metro
6. Bapak Dedy yang merupakan salah satu Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Kota Metro.

2. Data sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengadakan studi kepustakaan. Studi kepustakaan dengan maksud untuk memperoleh arah

³⁹Amiruddin dan H. Zainal Asikin.2012.*Pengantar Metode Penelitian Hukum*.Cet-6. Jakarta:PT RajaGrafindo Persada. hlm. 30

pemikiran dan tujuan penelitian yang dilakukan dengan cara membaca, mempelajari, mengutip, dan menelaah literatur-literatur yang menunjang peraturan perundang-undangan serta bahan-bahan bacaan lainnya yang mempunyai hubungan dengan permasalahan yang akan dibahas. Sumber dari data sekunder adalah:

a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan yang bersumber dari:

1. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
2. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Undang-Undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman
6. Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
7. Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 25 Tahun 2000 tentang Pemekaran Kelurahan dan Kecamatan
8. Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 10 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 11 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum
9. Peraturan Daerah Kota Metro nomor 12 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 07 Tahun 2008 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kota Metro

10. Peraturan Daerah Kota Metro No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011-2031
 11. Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 7 Tahun 2014 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas
 12. Perda Kota Metro Nomor 8 Tahun 2016 tentang Pengelolaan dan Pengelolaan Jalan.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang bersumber dari literatur–literatur dalam hukum lalu lintas dan angkutan jalan raya.
 - c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum penunjang yang mencakup bahan-bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

3.3. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan pengumpulan data yang diperlukan, maka akan digunakan beberapa cara yaitu:

a. Studi kepustakaan

Dilakukan untuk memperoleh data sekunder dengan melakukan kegiatan membaca, mencatat, mengutip, dan menelaah hal-hal yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

b. Studi lapangan

Dilakukan untuk memperoleh data primer yang dilakukan dengan metode wawancara yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada Responden, yaitu Dinas Tata Kota dan Pariwisata Kota Metro,

Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Perhubungan, dan Masyarakat yang ada disekitar taman dan Masjid Taqwa Kota Metro.

2. Metode Pengolahan Data

Setelah data terkumpul, kemudian diproses dengan cara sebagai berikut:

- a. Editing yaitu memeriksa ulang data yang telah terkumpul dengan maksud untuk mengetahui kelengkapan dan kejelasannya. Dalam tahap ini, yang dikoreksi adalah meliputi hal-hal sebagai berikut: lengkapnya tulisan atau catatan, kejelasan makna, kesesuaian jawaban satu sama lainnya, relevansi jawaban dan keseragaman data serta melakukan identifikasi data yang disesuaikan dengan permasalahan yang dibahas.
- b. Interpretasi yaitu menghubungkan, membandingkan dan menguraikan data serta mendeskripsikan data dalam bentuk uraian untuk kemudian ditarik kesimpulan.
- c. Sistematisasi yaitu mensistematiskan data dengan menyusun data menurut urutan masing-masing dari hasil penelitian yang telah sesuai dengan permasalahan.

3.4. Analisis Data

Proses analisis data adalah merupakan usaha untuk menjawab atas pertanyaan perihal rumusan dan hal-hal yang diperoleh dari suatu penelitian pendahuluan. Dalam proses analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif yakni menguraikan data yang telah disusun secara sistematis menurut klasifikasinya dengan memberi arti terhadap data tersebut menurut kenyataan yang diperoleh dilapangan dan disusun dalam uraian kalimat-kalimat sehingga menjadi benar-

benar merupakan jawaban dari permasalahan yang ada. Kemudian disusun suatu kesimpulan atas dasar jawaban tersebut dan selanjutnya disusun saran-saran untuk perbaikan atas permasalahan yang dihadapi.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir merupakan kebijakan dalam rangka mewujudkan ruang Kota Metro sebagai kota pendidikan yang berbudaya dan bertaraf nasional, yang mana telah tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 01 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011-2031. Kebijakan ini dibuat guna mendukung tujuan Kota Metro dalam peningkatan aksesibilitas kawasan pusat pendidikan dan pengembangan jaringan prasarana sarana transportasi kota yang terpadu dan terkendali serta penambahan retribusi daerah Kota Metro.

Walikota Metro memusyawarahkan rencananya untuk mengalihfungsikan jalan yang ada diantara masjid dan taman Kota Metro itu untuk dibuat sebagai lahan parkir. Musyawarah tersebut dilakukan dengan mengkoordinasi ulang dinas-dinas terkait, dalam hal ini, Dinas Perhubungan Kota Metro, Dinas Pekerjaan Umum, Kepolisian serta Dinas Tata Kota Metro. Upaya pemerintah Kota Metro khususnya Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Perhubungan untuk mengalihfungsikan jalan umum menjadi lahan parkir, sesuai dengan salah

satu Asas Asas Umum Pemerintahan Yang Baik yaitu Asas Penyelenggaraan Kepentingan Umum yang dalam hal ini tujuan dari pelaksanaan kebijakan pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu dengan penyediaan lahan parkir yang memadai bagi masyarakat. Penyelenggara fasilitas parkir yang dilaksanakan oleh badan hukum atau warga negara Indonesia harus dengan izin. Izin diberikan oleh pemerintah daerah. Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang ada. Besarnya biaya di tetapkan dengan peraturan daerah. Untuk mendapatkan izin-izin tersebut, perlu dilakukannya analisis dampak lalu lintas terlebih dahulu. Selain mengurus izin-izin, hal yang perlu dilakukan dalam pelaksanaan pembuatan lahan parkir yaitu perlu adanya pembinaan. Pembinaan ini dilakukan demi kelancaran pengelolaan tempat parkir.

2. Adanya faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu faktor penghambat dan faktor pendorong. Faktor penghambat pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu lahan atau lokasi parkir yang kurang, banyaknya parkir liar, sering terjadi kemacetan disekitar jalan tersebut dan tidak adanya kepastian hukum yang jelas terakit aturan yang mengatur atau dasar dari pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir di Kota Metro. Faktor pendorong pelaksanaan kebijakan pemerintah Kota Metro dalam pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir yaitu menambah pendapatan asli daerah dari retribusi parkir serta memperluas tempat parkir bagi kendaraan roda empat sehingga tersedianya lahan parkir yang memadai.

5.2. Saran

1. Sebaiknya Pemerintah Kota Metro dapat memberikan sarana dan prasarana dalam menunjang kebijakan terkait pengalihfungsian jalan umum menjadi lahan parkir dalam hal pembinaan, pengawasan dan pengendalian guna mencegah terjadinya penyalahgunaan dalam pengelolaan parkir.
2. Sebaiknya Pemerintah Kota Metro dapat menambah lahan atau lokasi parkir di daerah taman dan Masjid Kota Metro karena di sekitar tempat tersebut masih kurangnya ketersediaan lahan parkir yang memadai khususnya bagi kendaraan roda empat. Hal ini yang mengakibatkan masih adanya parkir liar yang ada disekitar daerah tersebut yang mengakibatkan tidak terpenuhinya target retribusi daerah Kota Metro.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul, Wahab Solichin. 2014. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Abubakar, Iskandar., Dkk.. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Adisasmita Raharjo dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Adisasmita, SaktiAji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Amiruddindan Zainal Asikin. 2012. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Cet-6. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Desutama, R. 2007. *Bahan Ajar Mata Kuliah Teknik LaluLintas*. Bandung : Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bandung.
- Dinaryanti, Novita. 2014. *Skripsi mengenai Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Alihfungsi Lahan Pertanian*, Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro
- Fauzi, Noer. 2003. *Otonomi Daerah Sumber Daya Alam Lingkungan*. Jakarta: Lipera Pustaka Utama
- Hadjon, M. Philipus. 1994. *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- HR, Ridwan. 2003. *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta: UII Press
- HR, Ridwan. 2006. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- HR, Ridwan. 2013. *Hukum Administrasi Negara Edisi Revisi*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.

- Indroharto. 1992. *Perbuatan Pemerintah Menurut Hukum Publik dan Hukum Perdata*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Jackson, Charles. 2013. *Hukum Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Bandarlampung: Fakultas Hukum UNILA.
- Juniarso Ridwan dan M. H. Achmad Sodik Sudrajat. 2012. *Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Pelayanan Publik*. Bandung: NUANSA
- Kansil, C. S. T. , dan Christine S. T. Kansil. 1995. *Disiplin Berlalu Lintas*. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Manan, Bagir. 1994. *Hubungan Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
- Marbun, S. F. 2001. *Dimensi-Dimensi Pemikiran Hukum Administrasi Negara*. Yogyakarta: UII Press
- Nugraha, Safri, dkk. 2005. *Hukum Administras Negara*. Depok: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Nurmayani. 2009. *Hukum Administrasi Daerah*, Bandarlampung: Penerbit Universitas Bandarlampung
- Sabarno, Hari. 2000. *Memandu Otonomi Daerah Menjaga Kesatuan Bangsa*. Jakarta: Sinar Grafika
- Sadjudjono. 2008. *Memahami Beberapa Bab Hukum Administrasi*. Yogyakarta: Laksbang
- Sumaryanto, dkk. 2002. *Masalah Pertanahan di Indonesia dan Implikasinya Terhadap Tindak Lanjut Pembaruan Agraria*. Jurnal Penelitian Agro Ekonomi, Volume 20 (2). Bogor: Pusat Penelitian dan Pengembangan Sosiall Ekonomi Pertanian.
- Sunggono, Bambang. 1994. *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika
- Yuswanto, 2010. *Hukum Pajak Daerah*. Program Pascasarjana Program Magister Hukum Fakultas Hukum UNILA.
- Willy, D.S. Voll. 2014. *Dasar-Dasar Ilmu Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Sinar Grafika
- Zainuddin, Ali. 2011. *Metode Penelitian Hukum*. Cet-3. Jakarta: Sinar Grafika

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 25 Tahun 2000 tentang Pemekaran Kelurahan dan Kecamatan

Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 10 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 11 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Peraturan Daerah Kota Metro nomor 12 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 07 Tahun 2008 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kota Metro

Peraturan Daerah Kota Metro No. 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Metro 2011-2031

Peraturan Daerah Kota Metro Nomor 7 Tahun 2014 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas

Perda Kota Metro Nomor 8 Tahun 2016 tentang Pengelolaan dan Pengelolaan Jalan

Buku Panduan Kajian dan Rencana Manajemen Kawasan CBD Kota Metro, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Metro Tahun Anggaran 2013

Website

<https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan> diambil tanggal 9 November 2015 jam 20. 17

<https://id.wikipedia.org/wiki/Parkir> diambil tanggal 9 November 2015 jam 18. 34

<http://www.pengertianahli.com/2014/08/pengertian-kebijakan-menurut-para-ahli.html> diambil tanggal 24 November 2015 jam 09. 53

<https://id.wikipedia.org/wiki/Tarif/parkir> diambil tgl 29 Desember 2015 jam 19.52

Eprints.undip.ac.id diambil tanggal 1 April. 2016. jam 15.20 WIB
<http://info.metrokota.go.id/dinas-perhubungan-kominfo/> diambil tanggal 18 September 2016 Jam 19.34 WIB

Bppk.kemenkeu.go.id diambil tanggal 13 Oktober 2016 jam 13.50