

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Dalam sejarah alat transportasi kita, dewasa ini kita ketahui bersama bahwa manusia sejak dulu sudah mengenal yang namanya transportasi yang bisa kita katakan bersama sebagai alat transportasi tradisional, di Indonesia berlanjut ketika pemerintah Inggris menjadi penguasa. Pada masa pemerintahan Inggris transportasi ini ditujukan untuk memperlancar distribusi hasil-hasil produksi industri Inggris ke Indonesia. Setelah berakhirnya pemerintahan Inggris di Indonesia sistem transportasi di Indonesia lama kelamaan mengalami kemajuan. Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia terus berlanjut sampai Indonesia merdeka. Pemerintah mengembangkan teknologi transportasi didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi. Dengan adanya transportasi dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia. Secara umum pemerintah Indonesia pada masa itu meningkatkan teknologi transportasi karena dengan adanya fungsi transportasi yaitu, pertama memperlancar hubungan, pengangkutan dan interaksi antar desa, antar kota, antar wilayah, antar pulau, bahkan antar Negara. Hal ini dilakukan karena keadaan wilayah Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh perairan. Kedua, memperlancar mobilitas arus perpindahan penduduk, distribusi barang dan jasa serta informasi ke seluruh pelosok tanah air. Dari tahun ketahun sistem teknologi transportasi di Indonesia semakin meningkat. Pada masa pemerintahan orde baru teknologi transportasi

dijadikan sebagai program pembangunan. Hal ini dilaksanakan agar pemerintah Indonesia dapat memberikan kemudahan bagi rakyat Indonesia untuk mengakses potensi-potensi daerah lain. Kebijakan transportasi pertama kali yang dilakukan pemerintah orde baru adalah melakukan ekspor alat transportasi umum berupa bus secara besar-besaran, pembangunan terminal-terminal, serta jalan-jalan raya penghubung antar daerah. Pelaksanaan program ini dilakukan oleh Departemen Perhubungan. Kemudian pemerintah orde baru membentuk lembaga transportasi darat yaitu Perusahaan Jawatan Kereta Api dan perusahaan umum angkutan bus yang disebut Perum Damri. Seiring dengan munculnya era kebebasan perusahaan-perusahaan transportasi mulai berkembang. Banyak bermunculan perusahaan-perusahaan transportasi di Indonesia. Disamping itu Pemerintah Indonesia juga mendirikan pabrik karoseri atau pabrik perakitan alat-alat transportasi. Pendirian pabrik ini membawa kemajuan transportasi yang sangat pesat di Indonesia. Bahkan sampai era sekarang transportasi di Indonesia mengalami puncaknya hingga memunculkan masalah kepadatan arus lalu lintas di jalan jalan-jalan menjadi padat dengan bertambahnya alat-alat transportasi¹.

Seiring dengan Perkembangan dan maraknya transportasi di Indonesia mempengaruhi tingkat kepadatan maupun kemacetan di lalu lintas, adapun kepadatan dan kemacetan tersebut dipengaruhi oleh penggunaan bahu jalan yang dijadikan lahan parkir oleh masyarakat untuk kegiatan masyarakat sehari-hari, penggunaan bahu jalan tersebut sebenarnya telah diatur dalam ketentuan Undang-Undang khususnya tentang lalu lintas dan angkutan jalan dimana dalam Pasal 43

¹<http://Mu-Jalin.Blogspot.Co.Id/2010/04/Perkembangan-Transportasi-Di-Indonesia.Html>, 1 Februari 08,30

Ayat 3 yang menyatakan Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalulintas, dan/atau Marka Jalan. Dari ketentuan ini menimbulkan suatu pertanyaan mendasar bagaimana dengan masyarakat yang menggunakan bahu jalan sebagai tempat parkir yang tidak memiliki rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan sesuai ketentuan Perundang-Undangan khususnya Undang-Undang lalulintas dan angkutan jalan, apakah ada tindakan khusus bagi mereka yang melakukan itu. di Gorontalo sendiri berdasarkan Peraturan Walikota No 12 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Gorontalo Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum, pada bab 3 Pemerintah Kota Gorontalo telah menetapkan tempat parkir di bahu jalan yang di bagi berdasarkan tingkat kepadatan, dimana jalan-jalan yang di manfaatkan sebagai tempat parkir sesuai tingkat kepadatan yang meliputi :

1. Jl. Soeprapto
2. Jl. S. Parman
3. Jl. M.T. haryono
4. Jl. Sutoyo
5. Sebagian Jl. Raja eyato
6. Jl. Diponegoro
7. Jl. Imam Bonjol
8. Jl. Teuku Umar
9. Jl. Sam Ratulangi

10. Jl. Budi Utomo
11. Jl. Setia Budi
12. Jl. St. Botutihe
13. Jl. Cokro Aminoto
14. Jl. Nani Wartabone
15. Jl. H.B Jassin
16. Jl. Pattimura
17. Jl. 23 Januari
18. Jl. Sudirman
19. Jl. Jaksa Agung Soeprapto
20. Jl. Raden Saleh²

Dari ketentuan jalan yang dipergunakan untuk parkir diatas ternyata di sisi lain Pemerintah Kota Gorontalo juga telah melakukan suatu kerja sama dengan pihak lain untuk mengelola bahu jalan sebagai tempat parkir yang di tandai dengan adanya *Memorandum Of Understanding* atau M.O.U antar Pemerintah Kota Gorontalo dengan bapak ABD. SAMAD TAHA, selaku direktur CV Sejaterah, dimana dalam perjanjian tersebut menyepakati hanya beberapa jalan saja yang di sepakati untuk dikelola sebagai tempat parkir dimana jalan-jalan tersebut adalah Jl. Soeprapto, Jl. S Parman, Jl. M. T. Haryono, Jl. Jend. Sutoyo, dan sebagian ruas Jl. Raja eyato (dari simpang empat apotik sehat s/d simpang empat toko madina baru), Jl Aloei Saboe depan Hypermart. Dari jalan-jalan yang telah di tentukan dalam peraturan Walikota tersebut dengan jalan yang telah di kerjasamakan, calon

²Peraturan Walikota No 12 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Peraturan Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum

peneliti melihat hanya jalan yang dikerjasamakan yang memiliki rambu-rambu lalu lintas untuk parkir, sementara selain jalan yang tidak di kerjasamakan tidak memiliki rambu-rambu lalu lintas untuk parkir, kembali calon peneliti bertanya apakah ada kriteria khusus bahu jalan yang dapat di pakai sebagai tempat parkir kendaraan ? bagaimana penggunaan trotoar sebagai tempat parkir ?

Dalam ketentuan Peraturan Walikota No 12 Tahun 2011 Tentang Pelaksanaan Peraturan Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir tidak ada kejelasan secara mendetail tentang bentuk lahan parkir untuk kendaraan penggunaan bahu jalan sebagai lahan parkir yang ada hanya jalan-jalan sebagai jalan bisa di gunakan sebagai parkir, sementara Pada Pasal 43 Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam ayat 3 sangat jelas di tekankan bahwa Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu lintas, dan/atau Marka Jalan³. Jika kita tinjau lagi secara langsung penggunaan parkir di Gorontalo hanya jalan-jalan yang dikerjasamakan yang terdapat rambu lalu lintas, dan/atau marka jalan, sementara di sisi lain jalan-jalan yang tidak dikerjasamakan tidak terdapat sama sekali rambu lalu lintas, dan/atau marka jalan dan ini mengakibatkan kemacetan yang luar biasa terhadap arus lalu lintas yang terjadi di jalan-jalan yang tidak terdapat rambu lalu lintas, dan/atau marka jalan tersebut.

Menurut KASUBAG bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Gorontalo bapak Marwan Hasan dalam hal menggunakan parkir, pemerintah telah

³ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan

menyediakan rambu-rambu lalulintas berupa rambu lalulintas tempat parkir dan rambu lalulintas dilarang parkir serta petunjuk marka jalan, hal ini menurut beliau tujuannya untuk menghindari kemacetan serta menunjang kelancaran arus lalu lintas⁴. Dari hasil wawancara di atas calon peneliti beranggapan bahwa intensitas kemacetan yang terjadi selama ini perlu mendapatkan perhatian dari Pemerintah Kota Gorontalo guna kelancaran lalulintas, betapa tidak penggunaan bahu jalan yang sembarangan sebagai tempat parkir sangat mengganggu dan meresahkan pengguna jalan lain dalam menjalankan aktivitas mereka sehari-hari bahkan trotoar jalan yang menjadi sarana pejalan kaki pula menjadi sarana masyarakat untuk di gunakan sebagai tempat parkir.

Sehingganya calon peneliti berharap Pemerintah Kota Gorontalo perlu melakukan pengawasan terhadap parkir liar yang ada di Kota Gorontalo, sehingga dapat mengurangi intensitas kemacetan jalan raya dan dapat melancarkan arus lalulintas, sebagaimana tujuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas No 22 Tahun 2009 adalah untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Akan tetapi harapan di atas seakan pupus jika melihat kenyataan di lapangan dimana masyarakat dalam menggunakan bahu jalan tidak sesuai lagi dengan tempat yang seharusnya, sebagaimana adanya rambu-rambu lalulintas sebagai petunjuk atau arahan untuk kegiatan parkir. Demikian latar belakang yang telah di uraikan di atas maka dengan demikian calon peneliti menarik benang merah pada penelitian ini dengan

⁴Hasil Wawancara Awal Dengan Kasubag Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Gorontalo Bapak Marwan Hasan Tanggal 15 Januari 2016

judul *Pengawasan Pemerintah Kota Gorontalo Terhadap Parkir Liar Di Kota Gorontalo*

1.2. Rumusan masalah

Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka dipandang perlu untuk lebih mempertajam masalah hukum yang akan diteliti kedalam suatu rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengawasan pemerintah Kota Gorontalo Terhadap Parkir Liar di Kota Gorontalo ?
2. Apa Faktor Penghambat Pemerintah Kota Gorontalo Dalam Melakukan Pengawasan Parkir Liar Di Kota Gorontalo?

1.3. Tujuan penelitian

Dari uraian rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan pengawasan pemerintah kota Gorontalo terhadap parkir liar di Kota Gorontalo
2. Untuk mengetahui dengan jelas faktor penghambat pelaksanaan pengawasan pemerintah Kota Gorontalo terhadap parkir liar di Kota Gorontalo

1.4. Kegunaan penelitian

Penelitian ini secara teori dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman. Kemudian secara praktik, dapat menjadi pedoman dalam pelaksanaan tugas hari-hari. Sehingga dengan demikian baik teori maupun praktek dapat memberikan kegunaan untuk :

- a. Memberikan pengetahuan terhadap pelaksanaan pengawasan Pemerintah Kota Gorontalo terhadap parkir liar di kota Gorontalo
- b. Memberikan pengetahuan atas faktor penghambat pemerintah kota Gorontalo dalam melakukan pengawasan parkir liar di Kota Gorontalo