



Penegakkan Hukum terhadap Parkir Ilegal di Badan Jalan Nasional di Kota Pangkalpinang

Doni Harianto¹, Diva Rayhan Reydoza², Karmila³, Fajriansyah⁴, Adithia Permana Sinaga⁵, Febri Melia Andini⁶, Sigit Nugroho⁷

¹Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
doniharianto157@gmail.com

²Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
divamendoza12@gmail.com

³Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
kmila0544@gmail.com

⁴Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
fajriansyahmugiwara177@gmail.com

⁵Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
permanaadithia71@gmail.com

⁶Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
febrimelia1@gmail.com

⁷Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Bangka Belitung, Indonesia,
snugroho571@gmail.com

Corresponding Author: doniharianto157@gmail.com¹

Abstract: The widespread practice of illegal parking on national road carriageways in Pangkalpinang City has created a significant discrepancy between legal norms (*das sollen*) and empirical reality (*das sein*). This phenomenon seriously impairs the strategic function of the roads, causing traffic congestion and eroding public trust in law enforcement institutions. This research has two primary objectives: first, to comprehensively analyze the current implementation of law enforcement; and second, to critically identify and evaluate the determinants of its ineffectiveness using Soerjono Soekanto's theoretical framework of legal effectiveness. This study uses a juridical-empirical methodology with a qualitative approach. Primary data were collected through field observation, a questionnaire survey of 101 respondents, and structured in-depth interviews with relevant agencies, while secondary data were gathered from statutory regulations and literature. The data were subsequently analyzed using a descriptive-qualitative approach. The findings indicate that law enforcement remains dominated by a preventive approach that has proven ineffective. The implementation of repressive enforcement is weak and inconsistent due to various impediments: technical constraints, social resistance from the public stemming from the lack of alternative parking facilities, and the LLAJ Forum yielding only persuasive agreements. This ineffectiveness is caused by an accumulation of systemic factors, including: discrepancies in interpretation by authorities (Polresta) regarding the necessity of signage as the operational basis for issuing citations (Article 287 of the LLAJ Law); the exercise of preventive discretion by officials driven by concerns over economic impacts; the failure of

facilitative infrastructure (parking facilities); the non-integrated OSS and SIANDALAN systems; and a pragmatic public culture that normalizes violations and a "willingness" to pay illegal parking attendants.

Keywords: *Law Enforcement, Illegal Parking, National Road, Legal Effectiveness.*

Abstrak: Praktik parkir ilegal yang masif di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang telah menciptakan diskrepansi signifikan antara norma hukum (das sollen) dan realitas empiris (das sein). Fenomena ini secara serius mengganggu fungsi strategis jalan, menimbulkan kemacetan, serta mengikis kepercayaan publik terhadap institusi penegak hukum. Penelitian ini memiliki dua tujuan utama: pertama, menganalisis secara komprehensif implementasi penegakan hukum yang saat ini berjalan; dan kedua, mengidentifikasi serta mengevaluasi secara kritis faktor-faktor penyebab tidak efektifnya penegakan tersebut menggunakan kerangka teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto. Penelitian ini menggunakan metodologi yuridis-empiris dengan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi lapangan, survei kuesioner kepada 101 responden, dan wawancara mendalam terstruktur dengan instansi terkait, sementara data sekunder dihimpun dari peraturan perundang-undangan dan literatur. Data kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum masih didominasi oleh pendekatan preventif yang belum efektif. Pelaksanaan penegakan hukum represif berjalan lemah dan tidak konsisten akibat berbagai hambatan: kendala teknis, resistensi sosial dari masyarakat karena tidak adanya lahan parkir alternatif, dan Forum LLAJ yang hanya menghasilkan kesepakatan persuasif. Ketidakefektifan ini disebabkan oleh akumulasi faktor sistemik, meliputi: perbedaan penafsiran aparat (Polresta) mengenai urgensi rambu sebagai landasan operasional tilang (Pasal 287 UU LLAJ), pilihan diskresi preventif aparat karena kekhawatiran dampak ekonomi, kegagalan sarana fasilitatif (lahan parkir), sistem OSS dan SIANDALAN yang belum terintegrasi, serta budaya pragmatis masyarakat yang menormalisasi pelanggaran dan sikap "rela" membayar juru parkir liar yang ada.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Parkir Ilegal, Jalan Nasional, Efektivitas Hukum.

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan negara Republik Indonesia berlandaskan pada tujuan luhur untuk memajukan kesejahteraan umum, sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Salah satu manifestasi utama dari upaya pencapaian kesejahteraan tersebut adalah melalui pembangunan infrastruktur yang memadai, yang berfungsi sebagai urat nadi perekonomian dan perekat integrasi nasional. Dalam konteks ini, jalan memegang peranan yang sangat strategis. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan secara tegas menyatakan bahwa penyelenggaraan jalan bertujuan untuk mewujudkan sistem jaringan jalan yang efisien dan efektif guna mendukung sistem transportasi yang terpadu, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta mempercepat distribusi logistik demi tercapainya pemerataan pembangunan.¹

Secara yuridis, definisi "Jalan" adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.² Dalam sistem jaringan jalan nasional, terdapat kategori "Jalan Nasional" yang memiliki fungsi strategis sebagai jalan arteri dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan

¹ Pasal 3 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

² Pasal 1 Ayat (12) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pusat kegiatan wilayah.³ Untuk menjamin fungsi strategis tersebut, peraturan perundang-undangan secara teknis telah membagi jalan ke dalam beberapa bagian, yang meliputi ruang manfaat jalan (rumaja), ruang milik jalan (rumija), dan ruang pengawasan jalan (ruwasja). Ruang manfaat jalan mencakup "badan jalan", yang secara spesifik dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan didefinisikan sebagai bagian yang secara eksklusif diperuntukkan bagi pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.⁴ Penegasan fungsi eksklusif badan jalan ini menggarisbawahi bahwa setiap pemanfaatan di luar peruntukannya merupakan bentuk gangguan terhadap fungsi jalan yang telah ditetapkan oleh negara.

Kerangka hukum yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan telah memberikan batasan yang tegas mengenai pemanfaatan badan jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) secara eksplisit melarang setiap perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan.⁵ Lebih spesifik lagi, Pasal 43 ayat (3) UU LLAJ mengatur bahwa fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan (parkir di tepi jalan umum atau *on-street parking*) hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan. Ketentuan ini secara implisit namun jelas melarang penyelenggaraan fasilitas parkir di badan jalan nasional dan jalan provinsi. Dengan demikian, secara *de jure*, bahwa aktivitas parkir di badan jalan nasional merupakan sebuah pelanggaran.

Meskipun kerangka hukum telah menetapkan larangan yang jelas, fenomena yang terjadi di Kota Pangkalpinang menunjukkan adanya diskrepansi yang signifikan antara norma hukum (*das sollen*) dengan realitas empiris (*das sein*). Berdasarkan pengamatan langsung, pada ruas Jalan Jenderal Sudirman, yang berstatus sebagai jalan nasional, masih banyak terjadi praktik parkir ilegal secara masif di sepanjang badan jalan Jenderal Sudirman dari Simpang Empat Lampu Merah Plaza Ramayana hingga Lapangan Merdeka.⁶ Fenomena ini tidak lagi bersifat insidental, melainkan telah menjadi pemandangan rutin yang bahkan difasilitasi oleh kehadiran juru parkir ilegal. Keberadaan juru parkir ilegal ini mengindikasikan bahwa pelanggaran tersebut mengalami normalisasi dan bahkan terkomersialisasi, sehingga berubah dari sekumpulan pelanggaran individual menjadi sebuah praktik sosial-ekonomi informal yang berlangsung secara terbuka dan berkelanjutan di ruang publik yang seharusnya steril dari aktivitas tersebut.

Dampak negatif dari pemanfaatan badan jalan nasional untuk parkir ilegal ini sangat nyata dan merugikan kepentingan publik. Penggunaan sebagian badan jalan sebagai area parkir secara langsung mengurangi kapasitas efektif jalan, yang berujung pada penyempitan ruang lalu lintas dan menimbulkan hambatan (*bottleneck*). Kondisi ini memicu terjadinya kemacetan lalu lintas, memperlambat pergerakan orang dan barang, serta meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁷

Permasalahan ini menjadi semakin kompleks dapat dikarenakan belum efektifnya kebijakan penegakan hukum yang telah dilaksanakan. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas III Bangka Belitung, sebagai representasi pemerintah pusat, telah mengeluarkan surat Nomor: AJ.903/1/01/BPTD.BABEL/2025 tentang larangan parkir di ruang milik jalan nasional, trotoar dan harus menyediakan parkir diluar ruang milik Jalan Nasional kepada pelaku usaha. Selain itu, Polda Bangka Belitung melakukan pembinaan dan memberikan edukasi kepada juru parkir yang ada di Kota Pangkalpinang pada Selasa 20 Mei 2025.

Kegiatan tersebut di pimpin oleh Kompol Faisal Fatsey, S.I.K selaku Ps Kasubdit III Dit Reskrimum Polda Bangka Belitung di dampingi perwira dan personel yang terlibat dalam

³ Pasal 9 Ayat (6) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

⁴ Pasal 35 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

⁵ Pasal 28 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶ Hasil Observasi Lapangan di Jalan Jenderal Sudirman, Pangkalpinang, 18 Juni 2025.

⁷ Konsiderans Menimbang Huruf C Peraturan Daerah Kota Pangkalpinang Nomor 10 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Pangkalpinang.

operasi pekat II Menumbung tahun 2025. Kompol Faisal Fatsey mengatakan kegiatan ini dilakukan untuk melakukan pembinaan terhadap juru parkir liar yang ada di kota Pangkalpinang. Parkir liar yang tidak terdaftar oleh dinas perhubungan. “Kita tahu bahwa kegiatan petugas parkir sudah monitor di media sosial banyak masyarakat yang kompleks, mengeluh terkait dengan parkir liar yang melakukan pemungutan parkir. Maka dari itu kita di sini selaku personel yang terlibat dalam operasi pekat II Menumbung tahun 2025 khususnya pemberantasan premanisme melaksanakan kegiatan preventif atau pembinaan.” ungkap Faisal.⁸

Namun, tindakan BPTD dan Polda Bangka Belitung sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, belum terbukti efektif untuk menghentikan praktik pelanggaran yang terus berlanjut. Hal tersebut tercermin berdasarkan observasi langsung penulis di jalan Jendral Sudirman pada 18 Juni 2025 yang mana masih terjadi banyak pelanggaran parkir di bahu jalan nasional Kota Pangkalpinang. Sehingga, terlihat jelas adanya suatu problematika yuridis dan faktual yang kompleks dan mendesak untuk diteliti. Terdapat diskrepansi antara norma hukum yang melarang parkir di badan jalan nasional dengan praktik di lapangan yang menunjukkan pelanggaran yang masif. Oleh sebab itu, penulis merasa perlu untuk melakukan suatu kajian penelitian dengan judul **“Penegakkan Hukum Terhadap Parkir Ilegal di Badan Jalan Nasional di Kota Pangkalpinang”**.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris yang mengkaji penerapan hukum terhadap fenomena parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang, dengan melihat kesenjangan antara ketentuan hukum (das sollen) dan realitas di lapangan (das sein). Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif, dengan tujuan memahami secara mendalam efektivitas penegakan hukum dan faktor penyebab ketidakefektifannya. Sumber data penelitian terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi di empat ruas jalan nasional Jl. Depati Amir, Jl. Masjid Jami, Jl. Jendral Sudirman, dan Jl. Mayor Syafri serta wawancara dengan pihak kepolisian, pemerintah daerah, BPTD, dan BPJN, dan penyebaran kuesioner kepada masyarakat pengguna parkir dengan metode random sampling. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari berbagai peraturan perundang-undangan yang relevan dan literatur akademik pendukung. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling, yang dipilih berdasarkan relevansi dan keterlibatan informan dengan isu penelitian. Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif, berfokus pada pemaknaan fenomena dan konteksnya tanpa generalisasi statistik. Tahapan penelitian meliputi penetapan objek dan sumber data, pengumpulan data, analisis dan validasi, penarikan kesimpulan, serta publikasi hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penegakkan Hukum terhadap Parkir Ilegal di Badan Jalan Nasional di Kota Pangkalpinang

Pasal 1 Angka 15 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan mendefinisikan parkir Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Pengertian parkir liar adalah sesuatu pelanggaran terhadap aturan lalu lintas yang di tandai dengan rambu larangan parkir, rambu larangan stop, serta larangan parkir bahu jalan, larangan ditetapkan karena alasan kapasitas jalan lebih di utamakan daripada memberi akses keselamatan. Maka, parkir liar adalah kegiatan perparkiran yang melanggar aturan dalam melakukan perparkiran yang ditetapkan oleh pemerintah daerah serta dilakukan oleh oknum juru parkir yang ilegal. Oknum bertujuan untuk meraup keuntungan sendiri, tanpa mempertimbangkan kerugian hak-hak orang lain.

⁸ Husein, S. (2025, Mei 21). Operasi Pekat II Menumbung Tahun 2025, Polda Babel Lakukan Pembinaan Dan Berikan Edukasi Kepada Juru Parkir. Diakses pada Agustus 14, 2025 dari <https://tribratanews.babel.polri.go.id/2025/05/21/operasi-pekat-ii-menumbung-tahun-2025-polda-babel-lakukan-pembinaan-dan-berikan-edukasi-kepada-juru-parkir/>

Parkir liar merupakan parkir yang muncul secara ilegal atau tidak resmi dengan klaim lahan parkir secara sepihak, tidak berada pada pembinaan pemerintah kabupaten atau kota serta uang hasil parkir tidak termasuk ke pemerintah sebagai bentuk PAD.⁹

RAC Foundation mendefinisikan parkir liar sebagai parkir yang beroperasi secara ilegal atau tidak resmi. Praktik ini muncul dari klaim sepihak atas lahan dan tidak berada dalam pengawasan pemerintah, sehingga pendapatannya pun tidak masuk sebagai PAD. Kata "liar" atau "ilegal" menegaskan statusnya yang tidak sah menurut hukum, melanggar aturan, atau tanpa izin. Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa parkir liar adalah tindakan parkir secara sembarangan di badan jalan (*on-street parking*).¹⁰

Penegakan hukum terhadap parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang merupakan permasalahan yang kompleks dan memerlukan keterpaduan dalam penyelesaiannya. Kompleksitas permasalahan ini dapat dilihat dari berbagai dimensi yang saling berkaitan, mulai dari aspek yuridis, administratif, sosial, hingga ekonomi. Untuk memahami bagaimana penegakan hukum dilaksanakan, terlebih dahulu perlu dipahami konsep dasar mengenai legalitas parkir di badan Jalan Nasional Kota Pangkalpinang, dampak yang ditimbulkan dari parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang, serta bagaimana permasalahan ini dikategorikan sebagai permasalahan yang memerlukan penyelesaian melalui forum koordinasi lintas sektoral.

Larangan Parkir di badan jalan nasional memiliki dasar hukum yang kuat dan tegas yang diatur dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia. Pasal 43 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara eksplisit menyatakan 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 Jalan. Ketentuan ini secara implisit namun tegas melarang penyelenggaraan fasilitas parkir di jalan nasional dan jalan provinsi. Hal ini dipertegas oleh Pasal 196 ayat (1) Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Pangkalpinang Nomor 13 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Pangkalpinang yang menyatakan bahwa fasilitas parkir di tepi jalan umum dapat diselenggarakan di tempat tertentu atau jalan kabupaten atau kota yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan. Kemudian, ada penetapan titik-titik parkir yang sah di wilayah Kota Pangkalpinang yang tertuang dalam Surat Keputusan Walikota Pangkalpinang Nomor 523/KEP/DISHUB/XI/2024, yang secara spesifik menunjuk 134 titik parkir yang diizinkan dan semuanya berada di jalan kota atau kabupaten, bukan di jalan nasional, semakin mempertegas bahwa jalan nasional mutlak tidak boleh digunakan sebagai lokasi parkir. Dengan demikian, secara *de jure*, bahwa aktivitas parkir di badan jalan nasional merupakan sebuah pelanggaran. Sehingga, setiap bentuk pemanfaatan badan jalan nasional di Kota Pangkalpinang sebagai lokasi parkir merupakan pelanggaran terhadap fungsi eksklusif jalan nasional yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa dalam hal terjadi permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang kompleks dan memerlukan keterpaduan dalam penyelesaiannya, dibahas dalam forum. Adapun kriteria permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang kompleks sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi terganggunya lalu lintas dan angkutan jalan yang berdampak negatif dan/atau terhadap sosial-ekonomi, serta penyelesaiannya memerlukan keserasian dan kesaling bergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina. Ketentuan tersebut memberikan landasan normatif atau sebagai navigasi bahwa suatu permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang kompleks, berdampak negatif terhadap sosial dan ekonomi, serta penyelesaiannya melibatkan kebergantungan kewenangan antar instansi dibahas dalam forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

⁹<https://centrepark.co.id/apa-itu-parkir-liar-dan-peraturan-sanksi-pidananya/>, diakses terakhir tanggal 1 November 2025, pukul 20.21 WIB.

¹⁰ Ahmad Janur Yanto, "Kebijakan Pengelolaan dan Penertiban Parkir: Studi di Kecamatan Kaliwates Kabupaten Jember", Jurnal Muhammadiyah Jember, Vol. 2 No. 1, Mei 2020, hlm. 33.

Istilah "dampak" merujuk pada pengaruh atau konsekuensi yang timbul sebagai hasil dari suatu tindakan atau peristiwa. Berdasarkan definisi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, dampak diartikan sebagai benturan atau pengaruh yang menimbulkan akibat, baik yang bersifat positif maupun negatif.¹¹ Jadi, dampak yang bersifat positif dapat diartikan sebagai pengaruh atau konsekuensi yang timbul sebagai hasil dari suatu Tindakan atau peristiwa yang menimbulkan, menguntungkan dan/atau membawa hasil atau akibat yang baik. Sedangkan dampak yang bersifat negatif dapat diartikan sebagai pengaruh atau konsekuensi yang timbul sebagai hasil dari suatu Tindakan atau peristiwa yang menimbulkan dan/atau membawa hasil atau akibat yang buruk. Dampak yang terjadi dapat termanifestasi dalam bentuk material, emosional, atau sosial yang dialami akibat suatu tindakan.

Parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang menimbulkan konsekuensi atau dampak negatif serius yang secara langsung mengganggu fungsi strategis jalan nasional. Berdasarkan observasi langsung peneliti di jalan nasional di Kota Pangkalpinang, praktik penggunaan badan jalan sebagai area parkir secara langsung mengurangi kapasitas efektif jalan, yang berujung pada penyempitan ruang lalu lintas dan menimbulkan hambatan (*bottleneck*). Kondisi ini memicu terjadinya kemacetan lalu lintas, memperlambat pergerakan orang dan barang, serta meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi tersebut tidak hanya menghambat kelancaran mobilitas, tetapi juga menurunkan tingkat kenyamanan serta rasa aman pengguna jalan akibat penyempitan ruang gerak kendaraan. Kondisi ini dikarenakan keberadaan juru parkir liar yang secara sistematis mengatur kendaraan untuk parkir di sepanjang badan jalan dan tidak adanya fasilitas parkir yang disediakan pelaku usaha. Fenomena ini menimbulkan dampak sosial berupa gangguan kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan, khususnya pada jam-jam sibuk ketika volume lalu lintas mencapai puncaknya.

IPDA Jaya Adi Putra, Kasubnit 2 Kamsel Lantas Polresta Kota Pangkalpinang dalam wawancara pada tanggal 17 September 2025, menyampaikan bahwa kepolisian telah melakukan penangkapan terhadap juru parkir liar, namun menyebabkan banyaknya protes dari juru parkir liar. Mereka menyatakan bahwa lebih baik berprofesi sebagai juru parkir, daripada mereka melakukan tindakan kriminal. Kemudian, beliau juga menerangkan bahwa para pemilik kendaraan yang menjadi korban pemungutan parkir liar tersebut juga menyatakan tidak keberatan memberi uang kepada juru parkir liar tersebut, sehingga hasil keputusan membebaskan juru parkir tersebut dikarenakan kurangnya kekuatan pembuktian dalam proses hukum pidana.

Dari sisi aspek ekonomi, wawancara dengan Bapak Kompol Febri Surya Wardana dari Polda Babel pada 25 Agustus 2025, menyatakan bahwa penertiban parkir liar secara rutin justru akan mengganggu kegiatan perekonomian dan terganggunya aspek ekonomi untuk berjalan dengan baik. Pernyataan ini secara tidak langsung mengafirmasi bahwa aktivitas parkir ilegal tersebut telah terintegrasi begitu dalam dengan ekonomi lokal, sehingga penegakan hukum (yang seharusnya memulihkan ketertiban) justru dianggap sebagai "gangguan" terhadap kepentingan ekonomi. Dimana secara kelembagaan, Kepolisian juga memiliki mandat yang jelas, yakni "menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan" sesuai Pasal 14 ayat 1 huruf b Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Pasal 274 (1) UU. Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang menyatakan, Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)..

Selanjutnya, Berdasarkan data kuesioner yang dilakukan peneliti terhadap 101 responden yang parkir di lokasi jalan nasional Kota Pangkalpinang, ditemukan bahwa

¹¹ Suharno dan Ana Retnoningsih, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Semarang: Widya Karya, 2002), hlm. 243.

sebanyak 96 responden atau 95,0% menyatakan setuju bahwa aturan larangan parkir di jalan nasional sangat penting untuk kelancaran lalu lintas. Namun demikian, sebanyak 93 responden atau 92,1% mengaku memilih parkir di badan jalan nasional karena lebih praktis dan dekat dengan tujuan, sementara 73 responden atau 72,3% merasa terpaksa parkir di lokasi tersebut karena tidak ada lahan parkir lain yang disediakan. Data ini menunjukkan adanya kesenjangan antara kesadaran hukum masyarakat dengan perilaku aktual di lapangan, yang mengindikasikan bahwa permasalahan parkir ilegal bukan semata-mata disebabkan oleh rendahnya kesadaran hukum, melainkan juga oleh keterbatasan infrastruktur parkir yang disediakan. Lebih lanjut, sebanyak 89 responden atau 88,1% menyatakan bahwa mereka parkir di lokasi tersebut karena kebutuhan untuk parkir, bukan karena sengaja atau tidak peduli terhadap aturan, sehingga memperkuat argumen bahwa permasalahan ini memiliki dimensi masalah yang kompleks.

Fakta-fakta dampak Permasalahan parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang yang telah dijelaskan diatas, merepresentasikan suatu manifestasi kompleks yang berdimensi sosial-ekonomi dan infrastruktur. Validitas atas pernyataan ini juga didukung oleh hasil observasi lapangan yang dilaksanakan peneliti pada tanggal 18 Juni 2025. Temuan di Jalan Jenderal Sudirman, spesifiknya di sepanjang koridor antara Simpang Empat Lampu Merah Plaza Ramayana hingga Lapangan Merdeka, mengonfirmasi adanya praktik parkir ilegal yang berlangsung secara masif dan sistematis. Praktik ini tidak hanya dilakukan oleh pengunjung tempat usaha, tetapi juga difasilitasi oleh kehadiran juru parkir ilegal yang melakukan pungutan secara tidak sah, yang secara tegas dilarang oleh Pasal 7 ayat (2) Peraturan Daerah Kota Pangkalpinang Nomor 7 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat yang menyatakan bahwa setiap orang atau sekelompok orang yang tidak memiliki kewenangan dilarang melakukan pungutan uang terhadap kendaraan yang melintas di jalan.

Eksistensi permasalahan ini tidak bersifat terisolasi pada satu lokasi. Kondisi serupa teridentifikasi di ruas jalan nasional lainnya di Kota Pangkalpinang, meliputi Jalan Depati Amir (sepanjang 2,36 kilometer), Jalan Masjid Jami (0,79 kilometer), dan Jalan Mayor Syafri (0,73 kilometer). Seluruh lokasi tersebut menunjukkan karakteristik identik yang memenuhi kriteria penelitian: (1) adanya aktivitas juru parkir, (2) keberadaan pelaku usaha yang tidak menyediakan lahan parkir yang memadai, dan (3) tingginya intensitas penggunaan badan jalan nasional sebagai fasilitas parkir oleh masyarakat. Kriteria kedua dan ketiga tersebut secara jelas menggarisbawahi kegagalan infrastruktur parkir yang memadai di kawasan tersebut.

Mengingat kompleksitas permasalahan yang mencakup aspek sosial-ekonomi dan infrastruktur (kegagalan penyediaan fasilitas), serta melibatkan aset jalan nasional, penyelesaian masalah ini memerlukan suatu pendekatan komprehensif. Oleh karena itu, permasalahan ini secara yuridis termasuk dalam kategori yang harus diselesaikan melalui mekanisme Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ, sebagaimana diatur secara spesifik dalam Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Forum LLAJ sebagaimana diatur dalam Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 memiliki fungsi strategis dalam menghasilkan kesepakatan sebagai solusi perencanaan atau penyelesaian permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam konteks permasalahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pangkalpinang, forum LLAJ telah diselenggarakan beberapa kali untuk membahas permasalahan yang ada. Berdasarkan dokumentasi yang diperoleh peneliti, pada tanggal 14 April 2025 telah dilaksanakan Rapat Koordinasi Penertiban Parkir di Ruang Rapat Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang dihadiri oleh berbagai instansi terkait termasuk Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bangka Belitung, Polda Bangka Belitung, Polresta Pangkalpinang, Dinas Perhubungan Provinsi, dan Satpol PP. Selanjutnya, pada

tanggal 28 Februari 2025, Dinas Perhubungan Provinsi Babel menyelenggarakan Rapat Koordinasi bersama BPTD, Ditlantas Polda Babel, dan Dishub Kota Pangkalpinang untuk membahas parkir di badan jalan nasional yang mengganggu pengguna jalan umum. Kemudian pada tanggal 29 Agustus 2025, Forum Lalu Lintas kembali digelar yang membahas terkait teknis penanganan black spot, penerangan jalan, penertiban parkir liar, marka yang memudar, hingga pemangkasan pohon penghalang. Namun, forum-forum yang telah diselenggarakan tidak terfokus pada satu permasalahan saja, namun juga terhadap beberapa permasalahan lain dalam aspek Permasalahan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Penyelenggaraan forum-forum tersebut menunjukkan kesadaran para pemangku kepentingan akan kompleksitas permasalahan Lalu Lintas Angkutan Jalan. Namun demikian, efektivitas forum LLAJ dalam menghasilkan solusi konkret masih menjadi pertanyaan mendasar, mengingat fenomena parkir ilegal terus berlangsung meski telah dilakukan berbagai pembahasan. Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara formulasi kebijakan di tingkat forum dengan implementasi penegakan hukum di lapangan, yang akan dianalisis lebih mendalam dalam pembahasan selanjutnya.

Permasalahan parkir ilegal di badan jalan nasional tidak dapat dilepaskan dari kegagalan pemenuhan kewajiban pelaku usaha untuk menyediakan lahan parkir yang memadai, sebuah syarat wajib dari perizinan bangunan. Kewajiban ini diatur secara hierarkis, dimulai dari legislasi nasional. Secara fundamental, Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung yang pelaksanaannya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, telah menegaskan hal ini. Secara spesifik, Pasal 14 Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 mengatur bahwa perencanaan bangunan gedung harus memenuhi ketentuan tata bangunan, sementara Pasal 215 ayat (3) mewajibkan perencanaan tersebut harus memenuhi standar teknis. Lebih lanjut, peraturan ini secara eksplisit melalui Pasal 50 ayat (1) dan (2) huruf o menegaskan bahwa setiap bangunan gedung wajib dilengkapi sarana dan prasarana, termasuk ketersediaan tempat parkir yang memadai, mengukuhkan kewajiban penyediaan lahan parkir sebagai persyaratan hukum yang melekat dalam proses Izin Mendirikan Bangunan atau yang kini disebut Persetujuan Bangunan Gedung (PBG).

Kewajiban ini menjadi semakin krusial dalam konteks alih fungsi bangunan yang berpotensi menimbulkan bangkitan lalu lintas. Untuk mengatasi potensi dampak ini, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas melalui Pasal 9 mengharuskan setiap perubahan fungsi bangunan disertai dengan dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas. Kewajiban Analisis Dampak Lalu Lintas ini juga dipertegas di tingkat daerah melalui Pasal 41 Peraturan Daerah Kota Pangkal Pinang Nomor 10 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Kota Pangkal Pinang Nomor 13 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Pangkal Pinang, yang secara tegas menyatakan: "Setiap rencana pembangunan atau pengembangan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur, yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan Analisis Dampak Lalu Lintas." Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas inilah yang secara teknis mencakup perhitungan kebutuhan Satuan Ruang Parkir. Bahkan, kewajiban ini bersifat umum di Indonesia, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 14 ayat (2) huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021, yang menyatakan bahwa pembangunan dengan bangkitan lalu lintas rendah sekalipun tetap wajib memenuhi standar teknis penanganan dampak, termasuk penyediaan lahan parkir.

Permasalahan mendasar muncul ketika terjadi perubahan fungsi bangunan dari rumah hunian menjadi tempat usaha tanpa disertai pembaharuan perizinan yang sesuai. Sejalan dengan dasar hukum yang telah dijelaskan sebelumnya, berdasarkan keterangan dari Ibu Liza Rahmatia, Ketua Tim Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyebrangan (AJSDP)

Balai Pengelola Transportasi Darat pada tanggal 25 Agustus 2025, perubahan alih fungsi bangunan dari bangunan biasa menjadi usaha harus memiliki Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Beliau juga menjelaskan bahwa hal ini dipertegas dalam Peraturan Walikota Pangkalpinang yang menyatakan bahwa semua status bangunan apapun yang dialihfungsikan sebagai tempat usaha harus memiliki Analisis Dampak Lalu Lintas dan Satuan Ruang Parkir. Ibu Liza Rahmatia menyebutkan bahwa pemilik bangunan harus berkomunikasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat terkait rangkaian pembuatan Analisis Dampak Lalu Lintas sebagai syarat pendirian usaha. Balai Pengelola Transportasi Darat selanjutnya mengusulkan tim monitoring dan evaluasi untuk memastikan bangunan tersebut memenuhi dan mematuhi syarat pendirian bangunan berdasarkan kriteria atau ketentuan yang ada dalam Analisis Dampak Lalu Lintas.

Adapun dalam rangka memperdalam penelitian terhadap Izin Mendirikan Bangunan (IMB) di Jalan Nasional Kota Pangkalpinang, dalam praktiknya terdapat tantangan signifikan dalam mengumpulkan data perizinan. Peneliti menghadapi kendala dalam pencarian data Izin Mendirikan Bangunan atau Persetujuan Bangunan Gedung untuk bangunan-bangunan lama yang kini menjadi tempat usaha di Jalan-jalan Nasional di Kota Pangkalpinang. Berdasarkan keterangan dari Bapak Hayatu Subha, S.T., Analisis Kebijakan Bidang Data, Pelaporan dan Sistem Informasi Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, pada tanggal 4 September 2025, data Izin Mendirikan Bangunan/Persetujuan Bangunan Gedung Kota Pangkalpinang yang ada di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu hanya tersedia dari tahun 2022 hingga 2025, sementara data tahun 2021 ke bawah disimpan di Dinas Arsip dan Perpustakaan Kota Pangkalpinang. Proses pencarian data ini memerlukan nama pemilik bangunan yang pertama kali mendirikan bangunan, suatu informasi yang sulit didapatkan peneliti karena bangunan-bangunan usaha tersebut merupakan bangunan lama yang disewakan kepada pelaku usaha, sehingga peneliti hanya mengetahui nama penyewa gedung.

Kondisi ini menimbulkan implikasi hukum yang kompleks dalam konteks penegakan hukum. Penegakan hukum tentu harus dilakukan terhadap subjek hukum yang telah melanggar aturan. Akan tetapi, ketika pelaku usaha hanya berstatus sebagai penyewa bangunan, sementara tanggung jawab penyediaan lahan parkir secara hukum ada pada pemilik Izin Mendirikan Bangunan atau Persetujuan Bangunan Gedung, timbul kesulitan dalam menentukan subjek hukum yang harus dikenakan sanksi, yang pada gilirannya menyulitkan proses penegakan hukum secara represif. Kesulitan ini diperparah dengan temuan bahwa beberapa pelaku usaha baru di Jalan Jenderal Sudirman tidak memiliki Nomor Induk Berusaha sendiri. Berdasarkan keterangan Bapak Hayatu Subha S.T., Analisis Kebijakan Bidang Data, Pelaporan dan Sistem Informasi Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, pada tanggal 4 September 2025, pelaku usaha tersebut menggunakan Nomor Induk Berusaha Perusahaan Induk seperti PT. Walaupun, kewajiban memiliki izin berusaha tersebut tetap melekat pada tiap pelaku usaha. Hal ini mengindikasikan bahwa mereka beroperasi di bawah perusahaan induk tanpa registrasi usaha mandiri di lokasi operasional.

Berdasarkan hal-hal yang telah dijelaskan diatas bahwa terdapat berbagai macam kompleksitas masalah, sehingga sebagaimana telah dijelaskan di awal pembahasan bahwa sesuai Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa dalam hal terjadi permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang kompleks dan memerlukan keterpaduan dalam penyelesaiannya, dibahas dalam forum. Meskipun begitu perlu dipahami terlebih dahulu bagaimana kewenangan instansi-instansi terkait dalam hal penegakan hukum di jalan nasional kota pangkalpinang ini. Kewenangan penindakan terkait pelanggaran lalu lintas di jalan raya berada di tangan Kepolisian. Landasan yuridis utama kewenangan ini adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di mana Pasal 14 ayat (1) huruf b secara

spesifik menugaskan Kepolisian untuk "menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan". Kewenangan ini diperinci dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), yang memberikan dua dasar penindakan terhadap pengguna kendaraan:

1. Pelanggaran Tata Cara Parkir: Pasal 287 ayat (3) UU LLAJ mengatur bahwa "setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan tata cara berhenti dan parkir dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)".
2. Pelanggaran Rambu atau Marka: Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ mengatur bahwa "setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".

Terkait kewenangan penindakan juru parkir ilegal, Kompol Febri Surya Wardana, pada 25 Agustus 2025 menyatakan bahwa, juru parkir liar berada di bawah "kewenangan reskrim (reserse kriminal)". Kemudian, IPDA Erfan Putra Pratama selaku Ps Kanit Jatanras Polresta Pangkalpinang pada wawancara 17 September 2025, Menurutnya, Reskrim Polresta baru dapat menindak secara represif apabila juru parkir tersebut "memenuhi unsur tindak pidana" dan yang krusial, penindakan tersebut "harus adanya laporan terlebih dahulu dari masyarakat", sehingga Kepolisian tidak dapat proaktif tanpa pengaduan resmi.

Kewenangan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Provinsi berfokus pada penegakan Peraturan Daerah (Perda) dan ketertiban umum. Landasan hukum operasional mereka adalah Peraturan Daerah Provinsi Nomor 17 Tahun 2016 tentang Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat. Secara spesifik, Pasal 8 ayat (2) Perda tersebut menyatakan bahwa "setiap orang melakukan pengaturan dan pemungutan biaya parkir di badan jalan dan/atau trotoar yang mengakibatkan terganggunya ketertiban umum dan kelancaran lalu lintas". Berdasarkan Pasal ini, Bapak Biji Muhammad Guntoro, S.H. dari Polisi Pamong Praja Muda / Plt. Kasi Pemeriksaan dan Penyidikan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung (wawancara 26 Agustus 2025) menegaskan bahwa Satpol PP Provinsi "dapat dan pernah menindak pungutan liar seperti juru parkir ilegal di badan jalan nasional". Namun, kewenangan Satpol PP ini memiliki batasan yang signifikan. Bapak Biji Muhammad Guntoro menjelaskan bahwa penindakan tersebut "terbatas oleh domain karena harus berkoordinasi dengan BPTD terlebih dahulu dan menunggu arahan rekomendasi dari BPTD agar Satpol PP dapat menindak". Selain itu, ia menegaskan bahwa Satpol PP Provinsi "mutlak tidak bisa masuk ke ranah perizinan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota". Jenis penegakan yang dilakukan Satpol PP bersifat "represif non yustisial". Bapak Dekky Jaya Saputra selaku Polisi Pamong Praja Muda/PPNS dari Satpol PP Provinsi (wawancara 26 Agustus 2025) menambahkan bahwa Satpol PP dapat memberikan sanksi "berupa tindak pidana ringan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2016", namun dalam praktiknya "tetap berkoordinasi dengan penyidik kepolisian".

Balai Pengelola Transportasi Darat sebagai representasi Kementerian Perhubungan, memiliki kewenangan krusial dalam penegakan hukum terhadap pelaku usaha dalam aspek Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). BPTD berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Andalalin Pasal 54 Ayat (1) dan (2), berwenang "melaksanakan monitoring dan evaluasi persetujuan hasil Andalalin Pengembang/Pembangun di jalan nasional". Jika pelaku usaha tidak memenuhi rekomendasi Andalalin (termasuk penyediaan lahan parkir), BPTD memiliki kewenangan sanksi administratif yang kuat. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 tentang Andalalin 54 Ayat (1) dan (2) mengatur bahwa BPTD dapat memberikan "sanksi administratif berupa peringatan tertulis, penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum, denda administratif, dan pembatalan

persetujuan hasil Andalalin dan/atau perizinan berusaha". Kewenangan puncak BPTD adalah "pada pencabutan persetujuan hasil Andalalin".

Selanjutnya, adapun instansi yang tidak memiliki kewenangan penegak hukum baik secara administrasi ataupun pidana di jalan nasional adalah Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN), sebagai unit Kementerian PUPR, kewenangan BPJN murni bersifat teknis-administratif. Bapak Manaham B.P.M pada 15 Agustus 2025, menjelaskan kewenangan BPJN adalah "memfasilitasi suatu jalan" (seperti penyediaan trotoar di Ruang Milik Jalan/Rumija) dan "pembukaan akses/jalan masuk ke suatu bangunan yang berada di luar Rumija" (misalnya izin membongkar trotoar). Ia menegaskan bahwa "BPJN tidak dapat melakukan penegakan terhadap parkir ilegal di badan jalan nasional". Peran BPJN dalam forum koordinasi "hanya sebatas sebagai jembatan" atau "melakukan upaya persuasif". Kemudian, Kewenangan Dinas Perhubungan Kota yang secara mutlak memiliki kewenangan hanya dapat menegakkan hukum secara pro aktif terbatas hanya pada jalan kota. Bapak Welly dari Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang (wawancara 8 September 2025) menegaskan bahwa "kewenangan tetap tidak melanggar dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dimana kota bertanggung jawab untuk kewenangan kota dan BPTD bertanggung jawab untuk jalan nasional".

Penegakan hukum, secara konseptual, merupakan suatu proses dinamis untuk mewujudkan nilai-nilai dan kaidah hukum agar menjadi kenyataan yang ditaati oleh masyarakat. Menurut Soerjono Soekanto, mengatakan bahwa penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam Kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai-nilai Tahap akhir. Untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.¹² Proses aktualisasi dari "kaidah mantap" (norma hukum) menjadi "sikap tindak" (pelaksanaan di lapangan) ini diimplementasikan melalui dua metode fundamental, sebagaimana dikemukakan oleh Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, yakni tindakan preventif yang berorientasi pada pencegahan terjadinya pelanggaran, dan tindakan represif yang berorientasi pada penindakan dan pemakaian sanksi hukum setelah pelanggaran terjadi.¹³ Dalam konteks permasalahan parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang, analisis terhadap "sikap tindak" atau upaya penegakan hukum yang telah dilaksanakan oleh aparatur negara, baik secara preventif maupun represif, menjadi krusial untuk mengukur keserasiannya dengan norma-norma hukum yang berlaku.

Implementasi penegakan hukum secara preventif telah diupayakan oleh berbagai instansi pemangku kepentingan melalui berbagai tindakan. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas III Bangka Belitung, sebagai representasi Kementerian Perhubungan di daerah provinsi, telah mengambil langkah upaya preventif yang tegas. BPTD tercatat telah mengeluarkan surat resmi dengan Nomor: AJ.903/1/01/BPTD.BABEL/2025 yang substansinya adalah "larangan parkir di ruang milik jalan nasional dan trotoar serta kewajiban pelaku usaha untuk menyediakan parkir di luar ruang milik jalan nasional". Surat pemberitahuan ini, sebagaimana dikonfirmasi dalam data wawancara tertulis BPTD tertanggal 27 Agustus 2025, ditujukan "kepada seluruh pemilik niaga di jalan nasional" dan ditembuskan secara komprehensif ke instansi lintas sektor. Selain melalui surat resmi tersebut, BPTD juga telah melakukan tindakan preventif secara fisik di lapangan, yang diwujudkan dengan "memasang rambu larangan berhenti dan parkir di beberapa titik jalan nasional".

Upaya preventif serupa juga telah dilaksanakan secara intensif oleh Kepolisian Daerah Bangka Belitung (Polda Babel) dan jajarannya, dengan fokus pada edukasi dan pembinaan. Berdasarkan data yang tercatat di media massa, pada hari Selasa, 20 Mei 2025, kegiatan tersebut di pimpin oleh Kompol Faisal Fatsey, S.I.K selaku Ps Kasubdit III Dit Reskrimum Polda Bangka Belitung, di dampingi perwira dan personel yang terlibat dalam operasi pekat

¹² Soerjono Soekanto, Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, UI Press: Jakarta, 1983, hlm. 35.

¹³ Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah, Politik Hukum Pidana: Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, Cet. 1, 2005, hal. 111.

II Menumbing tahun 2025. Kompol Faisal Fatsey mengatakan kegiatan ini dilakukan untuk melakukan pembinaan terhadap juru parkir liar yang ada di kota Pangkalpinang. Parkir liar yang tidak terdaftar oleh dinas perhubungan. "Kita tahu bahwa kegiatan petugas parkir sudah monitor di media sosial banyak masyarakat yang komplen, mengeluh terkait dengan parkir liar yang melakukan pemungutan parkir. Maka dari itu kita di sini selaku personel yang terlibat dalam operasi pekat II Menumbing tahun 2025 khususnya pemberantasan premanisme melaksanakan kegiatan preventif atau pembinaan." ungkap Faisal.¹⁴ Kegiatan tersebut dilaksanakan sebagai respons preventif atas keluhan masyarakat di media sosial terkait parkir liar dan pungutan tidak sah.

Kompol Febri Surya Wardana S.I.K., M.A., selaku Kepala Sub.Dit Gakkum Lantas Polda Babel, dalam wawancara pada 25 Agustus 2025, turut mengkonfirmasi bahwa "pihak kepolisian baik polda maupun polresta sudah mengimbau pelaku usaha untuk membuat lahan parkir" dan secara rutin memberikan "pembinaan teknis seperti tata cara memarkir, membunyikan peluit, dll. secara rutin" kepada juru parkir yang terdaftar legal. Pendekatan ini dikonseptualisasikan oleh IPDA Firdaus Remilton, S.H. (Kasi Tatib Polda Babel), dalam wawancara 25 Agustus 2025, yang memposisikan parkir liar sebagai "aspek dikmas lantas" (pendidikan masyarakat lalu lintas), di mana terhadap juru parkir ilegal pendekatan yang dilakukan bukan berupa pembinaan, melainkan penegakan hukum secara preventif. Upaya preventif ini diwujudkan melalui tindakan pencegahan seperti teguran dan tindakan penegakan (represif) dipandang sebagai "ultimum remidium" atau upaya terakhir.

Tindakan preventif juga dilaksanakan oleh Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Bapak Biji Muhammad Guntoro, S.H. Polisi Pamong Praja Muda/Plt. Kasi Pemeriksaan dan Penyidikan pada wawancara 26 Agustus 2025, memaparkan bahwa pihaknya "pernah melakukan penindakan seperti mengadakan sosialisasi kepada pelaku usaha dan tukang parkir di area tersebut". Seluruh tindakan preventif individual ini didukung oleh upaya koordinasi kelembagaan yang telah berulang kali dilaksanakan. Data menunjukkan serangkaian rapat koordinasi formal telah digelar untuk membahas spesifik isu parkir liar, di antaranya Rapat Koordinasi Lintas Sektoral di Polres Pangkalpinang (29 Juli 2020), Rapat Koordinasi di Dishub Provinsi Babel (28 Februari 2025), serta Rapat Koordinasi Penertiban Parkir Liar di Kantor Satpol PP Provinsi (14 April 2025). Selain itu, diselenggarakan pula Forum LLAJ yang digelar di Warkop Batu Rusa Kopi (29 Agustus 2025) yang salah satunya membahas secara eksplisit "penertiban parkir liar"

Secara khusus, Rapat Koordinasi di Kantor Satpol PP Provinsi pada 14 April 2025, sebagaimana tercatat dalam notulensi rapat, menyoroti kompleksitas koordinasi preventif. Rapat yang diinisiasi oleh Kepala Satpol PP Provinsi ini dihadiri oleh Dit Lantas Polda, Polresta Pangkalpinang, Dishub Provinsi, BPTD, Dishub Kota, dan Satpol PP Kota. Dalam notulensi rapat tersebut, terungkap poin-poin krusial dari Ibu Liza Rahmatia, Ketua Tim Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau dan Penyebrangan (AJSDP) BPTD Kelas III Bangka Belitung yang menegaskan bahwa "Surat Peringatan pun sudah kami kirimkan sejak Januari 2025, akan tetapi para Pemilik Toko melanggar karena tidak memiliki lahan parkir, sebagaimana diatur dalam PP No.17 Tahun 2021". Rapat ini menghasilkan kesepakatan tindak lanjut preventif berupa pendekatan sosialisasi oleh Satpol PP, pemasangan plang sementara oleh Dishub Provinsi, dan pengiriman surat resmi lanjutan oleh BPTD.

Meskipun upaya preventif telah dilaksanakan, efektivitas pencegahan tersebut belum tercapai, yang menuntut implementasi penegakan hukum secara represif. Belum efektifnya upaya preventif ini terkonfirmasi oleh fakta di lapangan. Observasi peneliti pada 18 Juni 2025 menunjukkan praktik parkir ilegal masih terjadi secara masif. Hal ini diperkuat oleh data survei yang dilakukan peneliti terhadap 101 responden yang merupakan masyarakat yang parkir di lokasi jalan nasional Kota Pangkalpinang yang menunjukkan instrumen preventif

¹⁴ Husein, S. (2025, Mei 21). Operasi Pekat II Menumbing Tahun 2025, Polda Babel Lakukan Pembinaan Dan Berikan Edukasi Kepada Juru Parkir. Diakses pada Agustus 14, 2025 dari <https://tribratanews.babel.polri.go.id/2025/05/21/operasi-pekat-ii-menumbing-tahun-2025-polda-babel-lakukan-pembinaan-dan-berikan-edukasi-kepada-juru-parkir/>

berupa sosialisasi dan himbauan terbukti tidak memadai, karena hanya 24,8% responden yang pernah menerima sosialisasi larangan parkir. Ketika instrumen preventif gagal, maka penerapan sanksi represif menjadi keharusan. Hal ini sejalan dengan temuan survei bahwa 84,2% responden menyatakan akan berhenti parkir di badan jalan nasional jika ada sanksi tegas dari aparat. Artinya, Sesuai kerangka teori penegakan hukum, ketika langkah pencegahan tidak berhasil, maka penerapan sanksi melalui tindakan represif menjadi sebuah keharusan untuk menjamin penataan terhadap ketentuan yang ditetapkan.

Implementasi penegakan hukum secara represif pun telah dilaksanakan oleh aparat kepolisian. Kompol Febri Surya Wardana pada wawancara 25 Agustus 2025 menyebutkan bahwa pihaknya telah "melakukan penertiban petugas parkir liar (sudah dilaksanakan selama 2 bulan)". Secara lebih rinci, IPTU Elman Fabdi Rozi, PS Kanit 2 SILAKA pada wawancara 25 Agustus 2025 memaparkan bahwa patroli dilakukan rutin setiap hari dalam beberapa shift ("jam 9 pagi - jam 12 siang, jam 12 - jam 4 sore, jam 4-9 malam. Subuh - Pagi") di jalanan-jalan kota, dan telah mengimplementasikan penindakan berupa "tilang prosuditia (laporan pelanggaran langsung dikirim oleh kepolisian dan diselesaikan secara pengadilan)" dan "tilang teguran (diluar pengdilan yang sifatnya edukasi)".

Akan tetapi, implementasi tindakan represif menghadapi berbagai hambatan dalam pelaksanaannya, baik dari aspek sosial, yudisial, teknis, maupun prosedural. Teori penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa penegakan hukum "tidak bisa terlepas dari hak asasi manusia, namun dengan adanya alat-alat paksa khusus (*bijzonder dwangmiddelen*) yang dimaksud alat paksa disini bukan merupakan pemaksaan fisik melainkan alat pemaksa yang sah diatur oleh ketentuan perundangundangan seperti penangkapan, penahanan dan penyitaan".¹⁵ Data wawancara menunjukkan bahwa ketika alat paksa sah ini coba diterapkan, aparat penegak hukum menghadapi hambatan signifikan. Pertama, terkait alat paksa "penyitaan" (pengangkutan kendaraan), Kompol Febri Surya Wardana S.I.K., M.A., selaku Kepala Sub.Dit Gakkum Lantas Polda Babel (wawancara 25 Agustus 2025) memaparkan studi kasus: "penindakan represif berupa upaya paksa dilakukan seperti pengangkutan kendaraan yang parkir liar". Namun, implementasi tindakan ini mendapat resistensi dari publik. Masyarakat "tidak terima dengan alasan 'kami mau parkir dimana, karena pemerintah tidak ada menyediakan lahan parkir'". Resistensi sosial ini menyebabkan penghentian tindakan represif tersebut pada saat itu.

Kedua, terkait alat paksa "penangkapan" juru parkir liar, tantangan serupa terjadi dalam ranah yudisial. IPDA Jaya Adi Putra, S.H., selaku Kasubunit 2 Kamsel Lantas Polresta Kota Pangkalpinang (wawancara 17 September 2025), mengungkapkan sebuah fakta krusial bahwa "Penangkapan Juru Parkir liar yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian" menghadapi kendala dalam proses pembuktian pidana. Beliau menjelaskan bahwa saat dimintai keterangan di kantor kepolisian, "para pemilik kendaraan yang menjadi saksi mengaku tidak keberatan memberi uang kepada juru parkir liar tersebut". Pernyataan saksi yang bersifat "rela" dan tidak merasa dipaksa ini menyebabkan "kurangnya kekuatan alat bukti" untuk memenuhi unsur pidana pungutan liar, sehingga proses hukum pidana lebih lanjut menjadi "sulit" dan juru parkir tersebut tidak dapat diproses lebih lanjut secara yudisial.

Tantangan dalam implementasi represif ini turut dipengaruhi oleh berbagai hambatan teknis, prosedural, dan keterbatasan kewenangan. Dari aspek sarana dan infrastruktur koordinatif, Bapak Pitra Setiawan, Kepala BPTD (wawancara 25 Agustus 2025) dan data tertulis BPTD (27 Agustus 2025) menyatakan "terkendala di sarana penegakan hukum belum memiliki mobil derek untuk mengangkat kendaraan yang parkir ilegal". Namun, BPTD dalam data tertulis yang sama juga menegaskan bahwa batasan kewenangan mereka adalah "Kewenangan penindakan pelanggaran lalu lintas ada di Polri" dan peran BPTD berfokus pada "koordinasi melalui rapat FLLAJ (Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan)". Dari sisi prosedural, Reskrim, menurut IPDA Erfan Putra Pratama, Ps kanit Jatanras Polresta

¹⁵ Seorjono Soekanto, Hukum Acara Pidana, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 2006, hlm. 7.

Pangkalpinang (wawancara 17 September 2025), tidak dapat bertindak proaktif menindak jukir liar karena secara prosedural "harus ada laporan dulu dan unsur tindak pidana terpenuhi".

Keterbatasan kewenangan juga dihadapi Satpol PP Provinsi. Bapak Biji Muhammad Guntoro, S.H. Polisi Pamong Praja Muda / Plt. Kasi Pemeriksaan dan Penyidikan pada wawancara 26 Agustus 2025, menjelaskan bahwa kewenangan Satpol PP Provinsi dalam menindak pungutan liar (jukir ilegal) mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2016 tentang Ketertiban Umum, khususnya Pasal 8 ayat (2). Namun, penindakan ini bersifat "represif non yustisial". Dalam data wawancara tertulis Satpol PP (1 September 2025), "represif non yustisial" ini didefinisikan sebagai tindakan "paksa" non-peradilan, yang dalam pelaksanaannya "terbatas oleh domain karena harus berkoordinasi dengan BPTD terlebih dahulu" serta "menunggu arahan rekomendasi dari BPTD".

Apabila implementasi penegakan hukum yang telah dilaksanakan tersebut dianalisis menggunakan "pisau analisis" teori penegakan hukum dari Soerjono Soekanto, terlihat jelas adanya ketidaksesaran. Teori tersebut menyatakan bahwa "penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam Kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai-nilai Tahap akhir. Untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup".¹⁶ Dalam kasus ini, "Kaidah-kaidah mantap" (norma-norma hukum positif) telah sangat jelas: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas melarang parkir di jalan nasional, sebagaimana tersirat Pasal 43 ayat (3), Pasal 287 Ayat 1 hingga 3) memberikan sanksi pidana bagi pelanggarnya dan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2016 Pasal 8 ayat (2) melarang pungutan liar di badan jalan. Namun, "sikap tindak" (pelaksanaan di lapangan) aparat penegak hukum, sebagaimana terbukti dalam data implementasi, berdasarkan teori soerjono soekanto tersebut belum mampu "menyerasikan" perilaku masyarakat dengan norma-norma tersebut sehingga Upaya preventif terbukti diabaikan.

Lebih krusial lagi, instrumen yang disebut Soerjono Soekanto sebagai " alat alat paksa khusus (*bijzonder dwangmiddelen*) yang dimaksud alat paksa disini bukan merupakan pemaksaan fisik melainkan alat pemaksa yang sah diatur oleh ketentuan perundangundangan seperti penangkapan, penahanan dan penyitaan,¹⁷ terbukti sulit dieksekusi secara efektif akibat resistensi sosial dan hambatan pembuktian yudisial. Pada akhirnya, "sikap tindak" aparat di lapangan menunjukkan adanya akomodasi terhadap pelanggaran yang terjadi, bukan "menyerasikan" pelanggaran agar sesuai dengan norma hukum yang berlaku.

Analisis menggunakan teori kepastian hukum turut mengidentifikasi adanya tantangan dalam implementasi hukum di lapangan. Kepastian hukum merupakan sebuah bentuk perlindungan bagi yustisiabel (pencari keadilan) terhadap tindakan sewenang-wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.¹⁸ Kepastian hukum itu berarti tepat hukumnya, subjeknya dan objeknya serta ancaman hukumannya.¹⁹ Serta, Jika dilihat dari sudut penerapannya terkait dengan tujuan kepastian hukum ini, maka aparat penegak hukum (terutama polisi dan jaksa) sangat memprioritaskan tujuan ini. Sejalan dengan itu harus disadari, kepastian hukum yang dimaknai sebagai bagian substansi hukum (*legal substance*) menghendaki peraturan perundang-undangan mengatur secara jelas dan logis ketentuan hukum. Serta, berdasarkan perspektif budaya hukum (*legal culture*), kepastian hukum menjadi bagian dari pemberlakuan hukum yang harus jelas, tetap, konsisten dan konsekuensi, yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang bersifat subjektif.²⁰ Sehingga, kepastian hukum menuntut adanya "perlindungan bagi yustisiabel (pencari keadilan) terhadap tindakan sewenang-wenang" melalui hukum yang "jelas, konsisten, tetap

¹⁶ Soerjono Soekanto, Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, UI Press: Jakarta, 1983, hlm. 35.

¹⁷ Soerjono Soekanto, Hukum Acara Pidana, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 2006, hlm. 7.

¹⁸ Dino Rizka Afdhali & Taufiqurrohman Syahuri, Idealitas Penegakkan Hukum Ditinjau Dari Perspektif Teori Tujuan Hukum, Collegium Studiosum Journal:6(2), 2023, hlm. 557.

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 558.

²⁰ *Ibid.*

dan konsekuensi bagi subjek-subjeknya" dan pelaksanaannya tidak dipengaruhi oleh keadaan subjektif. Gustav Radbruch juga mensyaratkan bahwa hukum positif harus dirumuskan dengan "cara yang jelas, sehingga akan menghindari kekeliruan dalam hal pemaknaan dan penafsiran" serta "dapat mudah dilaksanakan".²¹

Implementasi di Pangkalpinang menghadapi tantangan dalam aspek-aspek teori sebagaimana yang telah dijelaskan diatas. Pertama, terkait kejelasan dan penafsiran dalam praktik penindakan, norma hukum bahwa jalan nasional dilarang untuk parkir karena mengganggu fungsi jalan sangat jelas. Kompol Febri Surya Wardana S.I.K., M.A. dalam wawancara 25 Agustus 2025 menegaskan hal ini dengan menyatakan "tidak harus ada rambu dulu baru bisa penindakan". Pernyataan ini merujuk pada prinsip umum perlindungan fungsi jalan, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang secara esensial melarang *setiap* perbuatan yang mengakibatkan "terganggunya fungsi jalan" (sebagaimana diatur dalam Pasal 274 UU LLAJ) dan melindungi hak pengguna jalan atas "kelancaran" (sebagaimana diatur dalam Pasal 28 UU LLAJ), terlepas dari ada atau tidaknya rambu larangan parkir spesifik. Selain itu, dijelaskan Pasal 287 Ayat 3 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ menyatakan bahwa " Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)".

Akan tetapi, praktik penindakan tilang di tingkat Polresta Kota Pangkalpinang, sebagai sebuah tindakan hukum spesifik, mengacu pada dasar hukum operasional yang lebih rinci. IPTU Elman Fabdi Rozi dalam wawancara 25 Agustus 2025 di Polda Babel, merujuk pada Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ sebagai dasar pelaksanaan "tilang prosuditia". Pasal tersebut, sebagaimana dikutip dalam data wawancara IPTU Elman Fabdi Rozi tanggal 25 Agustus 2025, secara eksplisit berbunyi: "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)". Keterikatan pada pasal tersebut dalam praktik operasional di lapangan dipertegas oleh Brigadir Rando Dede Wijaya selaku Baur Tilang Polresta Pangkalpinang dalam wawancara 17 September 2025, yang secara tegas menyatakan bahwa "Satlantas Polres Kota Pangkalpinang tidak pernah melakukan tilang terhadap parkir liar yang berada dikawasan yang tidak memiliki rambu dan marka". Dengan demikian, tidak terjadi perbedaan landasan operasional secara fundamental, melainkan fakta di lapangan menunjukkan bahwa Polresta Pangkalpinang belum melaksanakan sanksi tilang karena praktik operasional tilang terikat pada pemenuhan unsur formal dalam Pasal 287 ayat (1) yang sejalan dengan IPTU Elman Fabdi Rozi selau PS Kanit 2 SILAKA dalam wawancara 25 Agustus 2025 di Polda Babel.

Implementasi sanksi mengalami hambatan dari berbagai dimensi, sebagaimana data tertulis BPTD pada tanggal 27 Agustus 2025 yang menyatakan "terkendala di sarana belum memiliki mobil derek" namun juga menegaskan "kewenangan penindakan ada di Polri". Hambatan prosedural juga terlihat, dimana Reskrim menurut IPDA Erfan Putra Pratama dalam wawancara 17 September 2025 di Polresta Pangkalpinang, mensyaratkan "harus ada laporan dulu" dan Satpol PP menurut Bapak Biji Muhammad Guntoro dalam wawancara 26 Agustus 2025, menyatakan "harus berkoordinasi dengan BPTD". Hambatan sosial juga nyata berupa resistensi publik, menurut Kompol Febri Surya Wardana pada wawancara 25 Agustus 2025. Serta hambatan yudisial, dimana penindakan terhadap jukir liar menjadi "sulit" diproses karena saat dimintai keterangan di kepolisian, "para pemilik kendaraan yang

²¹ Ibid.

menjadi saksi mengaku tidak keberatan memberi uang" (wawancara IPDA Jaya Adi Putra, Kasubunit 2 Kamsel Lantas Polresta Kota Pangkalpinang, 17 September 2025). Sebagaimana yang telah dijelaskan diawal, kepastian hukum menuntut pemberlakuan hukum yang harus jelas, tetap, konsisten dan konsekuensi, yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang bersifat subjektif.²² Implementasi di lapangan menunjukkan hal sebaliknya, penerapan hukum represif yang dilakukan tidak konsisten dan sangat dipengaruhi oleh keadaan situasional dan subjektif.

Implikasi dari lemahnya dan belum konsistennya penegakan hukum terhadap parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang adalah terciptanya ketidakpastian hukum terhadap hak yang dirasakan langsung oleh pengguna jalan umum yang tidak parkir. Ketidakpastian ini tercermin dalam persepsi publik berdasarkan hasil survei terhadap 101 responden yang merupakan masyarakat yang parkir di lokasi jalan nasional. Meskipun 95,0% responden menyatakan setuju bahwa aturan larangan parkir di jalan nasional penting untuk kelancaran lalu lintas, pada saat yang sama 65,3% responden justru menganggap praktik parkir di badan jalan nasional sebagai hal yang wajar dan dimaklumi. Kondisi ini menunjukkan adanya normalisasi pelanggaran yang berakar pada lemahnya penegakan hukum represif, sehingga perilaku melanggar dianggap lumrah dan wajar oleh masyarakat.

Lemahnya penegakan hukum represif yang mengakibatkan normalisasi pelanggaran tersebut pada hakikatnya merupakan bentuk ketidakadilan terhadap hak kolektif masyarakat pengguna jalan lalu lintas secara umum. Hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 28H ayat (1) yang menegaskan bahwa setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, serta mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, termasuk lingkungan lalu lintas yang aman. Lebih lanjut, Pasal 28 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas melarang perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan (ayat 1), serta perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan (ayat 2). Dengan demikian, praktik parkir ilegal yang menghambat arus lalu lintas dan menutupi fungsi perlengkapan jalan jelas merupakan bentuk pelanggaran terhadap ketentuan tersebut.

Data survei juga memperkuat analisis ini, dari 101 responden yang memarkirkan kendaraan di jalan nasional hanya 16,8% responden yang pernah ditindak aparat saat parkir di lokasi tersebut, sementara 66,3% menilai aparat penegak hukum membiarkan praktik parkir ilegal. Fakta ini menimbulkan persepsi publik bahwa hukum tidak ditegakkan secara konsisten, sehingga menurunkan wibawa hukum dan mendorong masyarakat untuk terus melakukan pelanggaran. Sehingga, lemahnya instrumen preventif berupa sosialisasi dan himbauan, serta tidak konsistennya instrumen represif berupa penindakan dan sanksi, menyebabkan hukum kehilangan daya paksa dalam menyerasikan perilaku masyarakat dengan norma yang berlaku. Akibatnya, tujuan penegakkan hukum sebagaimana diuraikan oleh Soerjono Soekanto untuk menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai-nilai tahap akhir, dengan tujuan menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup sebagai sarana menjaga keteraturan sosial dan kedamaian pergaulan hidup tidak dapat tercapai secara optimal. Dengan demikian, tidak tercapainya tujuan dari penegakkan hukum yang ada menciptakan ketidakpastian hukum yang lahir dari lemahnya penegakan aturan parkir ilegal di jalan nasional yang tidak hanya berdampak pada terganggunya kelancaran lalu lintas, tetapi juga mereduksi hak konstitusional masyarakat atas lingkungan lalu lintas yang aman dan tertib. Situasi ini menuntut adanya penegakan hukum yang tegas dan berkeadilan, agar norma hukum tidak berhenti pada tataran formal, melainkan benar-benar hadir sebagai instrumen perlindungan hak publik. Ketika badan jalan nasional yang vital untuk kelancaran tersebut secara masif dialihfungsikan untuk parkir, hak-hak pengguna jalan lainnya juga terlanggar.

²² *Ibid.*

Prinsip kepastian hukum, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, menuntut agar hukum ditegakkan, sebuah prinsip yang dikenal dengan adagium *fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia ini runtuhan hukum harus ditegakkan). Kepastian hukum itu sendiri dimaknai sebagai suatu keadaan dimana telah pastinya hukum karena adanya "kekuatan yang konkret" bagi hukum yang bersangkutan. Akan tetapi, rendahnya penegakkan hukum represif yang dipengaruhi kondisi subjektif dan aspek dimensi ekonomi-sosial terhadap penegakkan hukum parkir illegal Badan jalan nasional di Kota Pangkalpinang menciptakan situasi dimana tidak memberikan kepastian hukum kepada hak masyarakat umum sehingga mereduksi hak konstitusional masyarakat atas lingkungan lalu lintas yang aman dan tertib.

Faktor Penyebab Penegakkan Hukum terhadap Parkir Ilegal di Badan Jalan Nasional di Kota Pangkalpinang Belum Efektif

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto bahwa efektif adalah taraf sejauh mana suatu kelompok dapat mencapai tujuannya. Hukum dapat dikatakan efektif jika terdapat dampak hukum yang positif, pada saat itu hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.²³ Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu:

1. Faktor hukumnya sendiri, yang di dalam tulisan ini akan dibatasi pada undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.²⁴

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolok ukur daripada efektivitas penegakan hukum.

Analisis terhadap efektivitas penegakan hukum parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang menunjukkan bahwa penegakkan hukum sangat bergantung pada bekerjanya berbagai komponen dalam sistem hukum secara sinergis. Realitas empiris di lapangan, yang ditandai oleh maraknya pelanggaran serta lemahnya penegakkan hukum represif, mengindikasikan adanya tantangan dalam operasionalisasi sistem tersebut. Analisis berikut akan membedah setiap faktor penyebab inefektivitas dengan menggunakan teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto sebagai kerangka analisis. Teori ini digunakan untuk membandingkan kondisi ideal teoretis (*das sollen*) yang diharapkan oleh hukum, dengan realitas empiris (*das sein*) yang ditemukan di lapangan melalui triangulasi data wawancara lisan, wawancara tertulis, data kuesioner, dan dokumen hukum.

Faktor pertama yang dianalisis adalah substansi hukum itu sendiri, yakni peraturan perundang-undangan. Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa efektivitas hukum dipengaruhi oleh faktor hukumnya sendiri, dan gangguan pada penegakan hukum dapat berasal dari undang-undang, terutama jika terjadi "Ketidak jelasan arti kata-kata didalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpang siuran di dalam penafsiran serta penerapannya".²⁵ Dalam konteks parkir di jalan nasional Pangkalpinang, substansi hukum yang relevan menghadirkan perbedaan penafsiran di tingkat implementasi. Di satu sisi, kerangka hukum nasional mengindikasikan larangan parkir di badan jalan nasional secara implisit. Hal ini tertuang dalam Pasal 43 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), yang berbunyi, "Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan".

²³ Soerjono Soekanto. Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi. (Bandung. CV. Ramadja Karya. 1988. hlm. 80.

²⁴ Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012, hlm.8.

²⁵ Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2012, hlm. 17-18.

Ketentuan ini, dengan tidak mencantumkan "jalan nasional" dalam enumerasi tersebut, secara yuridis membatasi parkir on-street hanya pada jalan-jalan yang disebutkan. Larangan implisit ini diperkuat oleh pandangan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas III Prov. Babel dalam wawancara tertulis pada 27 Agustus 2025 yang menilai praktik ini sebagai "pelanggaran serius" serta Bapak Manaham B.P.M, S.T., M.T., selaku PPK 1.3 Satker PJN Wil 1 Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN) Bangka Belitung dalam wawancara lisan pada 15 Agustus 2025 menyatakan, bahwa "secara aturan harusnya parkir liar tersebut ditindak". Di sisi lain, instrumen sanksi pidana utama (tilang) yang relevan untuk pelanggaran parkir, terikat pada pemenuhan syarat prosedural di lapangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ. Pasal tersebut berbunyi, "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas atau Marka Jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".

Kesenjangan antara norma larangan zona dalam Pasal 43 UU LLAJ yang bersifat umum dan norma sanksi prosedural dalam Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ yang bersifat kondisional ini, menimbulkan perbedaan penafsiran di tingkat implementasi antara aparat penegak hukum. Bapak Kompol Febri Surya Wardana S.I.K., M.A, Kepala Sub.Dit Gakkum Lantas Polda Babel dalam wawancara lisan pada 25 Agustus 2025, mengadopsi pandangan substansial bahwa jalan nasional "mutlak tidak diperbolehkan parkir" dan "tidak harus ada rambu dulu baru bisa penindakan". Hal tersebut juga beralasan dikarenakan Pasal 287 Ayat 3 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ menyatakan bahwa " Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)". Sebaliknya, aparat di lini depan mengadopsi pandangan yang berfokus pada pemenuhan prosedur operasional tilang. Bapak Brigadir Rando Dede Wijaya, Baur Tilang Polresta Pangkalpinang dalam wawancara lisan pada 17 September 2025, menyatakan bahwa "Satlantas Polres Kota Pangkalpinang tidak pernah melakukan tilang terhadap parkir liar yang berada dikawasan yang tidak memiliki rambu dan marka".

Selain instrumen penindakan pidana lalu lintas, terdapat pula instrumen penegakan hukum administratif yang berfokus pada pelaku usaha sebagai sumber bangkitan parkir. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), sebagai representasi Kementerian Perhubungan, memiliki kewenangan krusial dalam aspek Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Berdasarkan wawancara tertulis pada 27 Agustus 2025, BPTD berwenang "melaksanakan monitoring dan evaluasi persetujuan hasil Andalalin Pengembang/Pembangun di jalan nasional". Apabila pelaku usaha terbukti tidak memenuhi rekomendasi Andalalin, BPTD memiliki kewenangan sanksi yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021. Sanksi tersebut bersifat administratif dan berjenjang, meliputi "peringatan tertulis, penghentian sementara kegiatan/pelayanan umum, denda administratif, dan pembatalan persetujuan hasil Andalalin dan/atau perizinan berusaha". Kewenangan puncak BPTD, sebagaimana dinyatakan dalam wawancara tersebut, adalah "pada pencabutan persetujuan hasil Andalalin".

Faktor krusial kedua dalam teori efektivitas hukum adalah aparat penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa secara sosiologis, setiap penegak hukum memiliki "kedudukan (status) dan peranan (role)". Kedudukan merupakan posisi dalam struktur kemasyarakatan, sementara peranan adalah pelaksanaan hak dan kewajiban sesuai kedudukan tersebut.²⁶ Serta diingatkan juga oleh Soerjono Soekanto bahwa di antara 5 faktor yang mempengaruhi efektivitas

²⁶ Ibid., hlm. 20

penegakan hukum, peran penegak hukum, khususnya dalam konteks penegakan hukum pidana, adalah elemen yang sangat penting.²⁷

Dalam realitas penegakan hukum di Pangkalpinang, kewenangan (status) masing-masing instansi sebenarnya telah terdefinisi dengan jelas. Kepolisian memiliki kewenangan penindakan lalu lintas berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, BPTD memiliki kewenangan sanksi administratif Andalalin berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021, BPJN mengelola infrastruktur jalan, dan Satpol PP berwenang menegakkan ketertiban umum berdasarkan Peraturan Daerah. Mekanisme koordinasi untuk permasalahan kompleks ini pun telah tersedia dan digunakan, yakni melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), sesuai amanat Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011. Forum ini terbukti telah menyelenggarakan berbagai rapat koordinasi, seperti Rapat Koordinasi di Dishub Babel pada 28 Februari 2025 dan Rapat Koordinasi Penertiban Parkir di Satpol PP Provinsi pada 14 April 2025.

Pelaksanaan "peranan" (*role*) oleh aparat penegak hukum di lapangan menunjukkan adanya kecenderungan untuk mengutamakan tindakan preventif dibandingkan represif. Bapak Biji Muhammad Guntoro, S.H. (Polisi Pamong Praja Muda / Plt. Kasi Pemeriksaan dan Penyidikan Satpol PP Provinsi pada wawancara 26 Agustus 2025 menjelaskan bahwa penindakan pungli jukir liar "terbatas oleh domain karena harus berkoordinasi dengan BPTD terlebih dahulu". Sikap serupa ditunjukkan oleh Polresta, di mana Bapak Brigadir Rando Dede Wijaya selaku Baur Tilang Polresta Pangkalpinang pada wawancara 17 September 2025 menyatakan bahwa parkir liar di jalan nasional "kebanyakan mengutamakan ditindak secara preventif berupa (himbauan, sosialisasi, dan edukasi)".

Pilihan untuk menggunakan diskresi dan mengutamakan pendekatan preventif ini dilandasi oleh pertimbangan non-hukum, yakni faktor sosial-ekonomi. Dalam praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Di Pangkalpinang, aparat menafsirkan "keadilan" dalam konteks ini sebagai upaya menjaga stabilitas ekonomi. Bapak Kompol Febri Surya Wardana (Kepala Sub.Dit Gakkum Lantas Polda Babel, 25 Agustus 2025) secara lugas menyatakan bahwa "penertiban parkir liar jika dilakukan secara rutin akan mengganggu kegiatan perekonomian". Pandangan ini didukung oleh pimpinan BPTD, Bapak Pitra Setiawan (Kepala BPTD) dan Bapak Wiratno (KATIM TU), pada 25 Agustus 2025, yang mengidentifikasi adanya benturan nilai, di mana "aspek sosial dan ekonomi berbenturan dengan aturan sehingga aspek sosial dan ekonomi yang didahulukan". Lebih lanjut, dalam wawancara tertulis BPTD pada 27 Agustus 2025, dijelaskan bahwa pertimbangan ini muncul karena "keterbatasan solusi alternatif terkait penggunaan badan jalan sebagai lokasi parkir".

Mekanisme koordinasi melalui Forum LLAJ, yang idealnya menghasilkan "kesepakatan" yang "wajib dilaksanakan" (sesuai Pasal 14 ayat (5) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011), dalam praktiknya cenderung menghasilkan solusi persuasif. Hal ini tercermin dalam Notulensi Rapat Koordinasi Penertiban Parkir pada 14 April 2025, yang dihadiri oleh Satpol PP Provinsi, Dit Lantas Polda, Polresta Pangkalpinang, Dishub Provinsi, BPTD, dan Dishub Kota. Rapat tersebut menghasilkan kesimpulan sebagai berikut: "1. Kepala Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Kepulauan Bangka Belitung akan melakukan pendekatan langsung kepada pemilik cafe; 2. Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung akan memasang plang sementara bertuliskan " Dilarang Parkir"; 3. BPTD (Badan Pengelola Transportasi Darat) akan mengirimkan surat resmi kepada pemilik toko

²⁷ Daeng, Yusuf et al., Kajian Terhadap Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum Pidana Di Indonesia, Journal Of Social Science Research:3(5), 2023, hlm. 6037.

berdasarkan hasil rapat ini". Keputusan-keputusan ini menunjukkan fokus pada tindakan preventif lanjutan, belum pada strategi penindakan represif terpadu.

Selanjutnya, kinerja aparat penegak hukum sangat dipengaruhi oleh faktor ketiga, yakni ketersediaan sarana atau fasilitas pendukung. Soerjono Soekanto menegaskan bahwa efektivitas penegakan hukum tidak mungkin berlangsung lancar "Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu". Sarana atau fasilitas ini mencakup spektrum yang luas, meliputi "tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya".²⁸ Di Pangkalpinang, kendala pada faktor sarana bersifat ganda, mencakup fasilitas penindakan (represif) dan fasilitas kepatuhan (fasilitatif). Dari aspek fasilitas penindakan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dalam wawancara tertulisnya pada 27 Agustus 2025, secara eksplisit mengakui "terkendala di sarana penegakan hukum belum memiliki mobil derek untuk mengangkat kendaraan yang parkir ilegal". Keterbatasan "peralatan yang memadai" ini, yang juga merefleksikan alokasi "keuangan yang cukup" untuk pengadaan, menghalangi aparat menerapkan sanksi paksa badan yang dapat menimbulkan efek jera.

Kekurangan yang lebih fundamental terletak pada fasilitas kepatuhan, yakni ketiadaan lahan parkir alternatif yang legal dan memadai. Ketiadaan sarana ini menjadi justifikasi utama dari berbagai pihak. Bapak Muhammad Rasuanto (Staff TU bagian BMN BPJN pada wawancara 15 Agustus 2025) menyebut tantangannya adalah "Karena tidak adanya tempat parkir khusus yang disediakan oleh pemda setempat". Hal ini divalidasi oleh Bapak Kompol Febri Surya Wardana (Kepala Sub.Dit Gakkum Lantas Polda Babel pada wawancara 25 Agustus 2025) yang melaporkan resistensi publik saat upaya represif dilakukan, dengan alasan "kami mau parkir dimana, karena pemerintah tidak ada menyediakan lahan parkir". Data kuesioner pun mengkonfirmasi hal ini, di mana 72,3% responden merasa "terpaksa parkir di sini karena tidak ada lahan parkir lain yang disediakan".

Akar masalah ketiadaan sarana kepatuhan ini tidak dapat dilepaskan dari pemenuhan kewajiban pelaku usaha untuk menyediakan lahan parkir yang memadai. Berdasarkan keterangan dari Ibu Liza Rahmatia (Ketua Tim Lalu Lintas BPTD pada wawancara 25 Agustus 2025), perubahan alih fungsi bangunan harus memiliki Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) dan Satuan Ruang Parkir (SRP), yang dipertegas dalam Peraturan Walikota. Namun, dalam praktiknya, terdapat tantangan pada sarana sistem perizinan; sebagaimana diakui oleh Bapak Suryo (Kepala Bagian Perizinan DPMPTSP dalam wawancara 26 Agustus 2025), sistem perizinan utama *Online Single Submission (OSS)* dan sistem pengecekan Analisis dampak lalu lintas (SIANDALAN) "belum terconnect/belum ter-integrasi". Kendala integrasi sistem ini, ditambah kesulitan data historis bangunan lama dan penggunaan NIB induk oleh pelaku usaha, menyulitkan pengawasan pemenuhan kewajiban Andalalin yang seharusnya dipastikan sejak Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2021 berlaku. Keterbatasan sarana (Faktor 3) ini, baik di sisi fasilitatif maupun represif, secara objektif menjadi kendala di lapangan. Kondisi ini menjadi pertimbangan bagi aparat (Faktor 2) dalam menentukan langkah penindakan dan turut membentuk rasionalisasi perilaku masyarakat (Faktor 4) yang merasa tidak memiliki alternatif parkir lain.

Faktor keempat yang mempengaruhi efektivitas hukum adalah faktor masyarakat. Soerjono Soekanto mendefinisikan faktor ini sebagai "lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan". Teori ini menekankan bahwa "Penegak hukum berasal dari masyarakat, dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat," oleh karena itu, "masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum". Tingkat kepatuhan hukum masyarakat, menurut Soekanto, sangat dipengaruhi oleh persepsi mereka terhadap faktor-faktor lain, yakni undang-undang, penegak hukum, dan sarana atau fasilitas.²⁹

²⁸ Ibid., hlm. 37.

²⁹ Ibid., hlm. 44.

Data kuesioner yang disebarluaskan kepada 101 responden masyarakat yang parkir di lokasi jalan nasional memberikan gambaran empiris yang jelas mengenai faktor masyarakat di Pangkalpinang. Pertama, terdapat kesenjangan pengetahuan hukum, di mana 75,2% responden mengaku "Tidak" pernah mendapat sosialisasi, dan 50,5% "Tidak tahu" bahwa lokasi tersebut adalah jalan nasional yang melarang parkir. Kedua, data menunjukkan adanya kesenjangan yang signifikan antara sikap hukum dan perilaku hukum. Meskipun 95,0% responden setuju bahwa aturan larangan parkir "sangat penting untuk kelancaran lalu lintas", 92,1% di antaranya tetap melanggar dengan alasan "lebih praktis dan dekat dengan tujuan".

Perilaku parkir di badan jalan ini didasari oleh serangkaian rasionalisasi yang terkait erat dengan faktor lain. Rasionalisasi utama adalah keterpaksaan akibat keterbatasan Faktor 3 (Sarana), di mana 72,3% responden merasa "terpaksa" karena "tidak ada lahan parkir lain". Rasionalisasi lainnya bersifat kultural (Faktor 5), di mana 85,1% melakukannya "karena melihat banyak orang lain juga melakukannya" dan 65,3% menganggap praktik tersebut "sudah menjadi hal yang wajar dan dimaklumi". Seluruh rasionalisasi ini didukung oleh persepsi rendahnya risiko penegakan hukum represif, yang bersumber dari implementasi Faktor 2 (Aparat Penegak Hukum) yang belum melaksanakan penegakan represif. Data kuesioner menunjukkan bahwa hanya 16,8% responden yang "pernah ditindak" (didenda/ditilang/diberitahu). Akibatnya, 66,3% merasa "Aparat membiarkan" praktik ini, dan 77,2% "berani parkir" karena "tidak pernah melihat petugas" dan "tidak ada rambu larangan". Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat di Pangkalpinang mengambil keputusan parkir berdasarkan pertimbangan rasional atas manfaat (praktis) dan risiko (rendahnya penindakan). Faktor masyarakat, oleh karena itu, bukanlah penyebab utama inefektivitas, melainkan responden yang sangat responsif terhadap sinyal dari tindakan aparat penegak hukum dan sarana parkir (Fasilitas Parkir dan Rambu Dilarang Parkir). Bukti terkuat adalah temuan bahwa 84,2% responden secara tegas menyatakan "akan berhenti parkir jika ada sanksi tegas".

Analisis terhadap keempat faktor sebelumnya pada akhirnya bermuara pada faktor kelima dan paling fundamental, yakni faktor kebudayaan. Soerjono Soekanto mendefinisikan faktor kebudayaan sebagai "hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup". Kebudayaan hukum, dalam konteks ini, mencakup "nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku", yakni konsepsi-konsepsi abstrak mengenai "apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari)".³⁰ Inefektivitas penegakan hukum dapat terjadi, menurut Soekanto, apabila terjadi "Benturan nilai lama dengan nilai baru" atau "Ketidakserasan nilai" dalam masyarakat.³¹

Realitas di Pangkalpinang menunjukkan telah terbentuk sebuah budaya yang nilai-nilainya tidak serasi dengan nilai-nilai hukum formal. Di tingkat masyarakat, data kuesioner mencerminkan sebuah kecenderungan untuk mengutamakan kepraktisan, sebuah nilai pragmatis yang mendahulukan kemudahan pribadi di atas aturan, di mana 92,1% responden memilih parkir demi alasan "praktis dan dekat dengan tujuan". Selain itu, terbentuk pula sebuah pola perilaku yang didasarkan pada tindakan kolektif (konformitas sosial), di mana individu menyesuaikan perilakunya dengan kelompok, yang terlihat dari 85,1% responden melakukannya "karena melihat banyak orang lain juga melakukannya". Perilaku kolektif ini berujung pada normalisasi pelanggaran, di mana 65,3% responden menganggapnya "wajar dan dimaklumi".

Lebih jauh lagi, nilai-nilai yang menjadi pertimbangan aparat penegak hukum (Faktor 2) dalam mengambil diskresi menunjukkan keselarasan dengan pertimbangan pragmatis masyarakat tersebut. Sebagaimana telah diuraikan, data wawancara menunjukkan bahwa aparat dari Polda, BPTD, dan Dinas Perhubungan Kota secara kolektif mengadopsi nilai akomodatif dengan pertimbangan "kepentingan ekonomi". Hal ini menciptakan

³⁰ *Ibid.*, hlm. 59

³¹ *Ibid.*, hlm. 235.

"ketidakserasan nilai", di mana nilai-nilai profesionalisme penegakan hukum (Faktor 2) dihadapkan pada pertimbangan-pertimbangan sosial-ekonomi yang tertanam dalam budaya (Faktor 5).

Benturan nilai ini terkonfirmasi paling jelas dalam interaksi antara masyarakat dan juru parkir liar. Bapak IPDA Jaya Adi Putra, S.H., Kasubnit 2 Kamsel Lantas Polresta Kota Pangkalpinang, pada wawancara 17 September 2025, mengungkapkan bahwa penindakan pidana pungli gagal karena saksi (pemilik kendaraan) "mengaku tidak keberatan memberi uang kepada juru parkir liar tersebut". Data kuesioner memvalidasi sikap permisif atau "budaya rela" ini, di mana 63,4% responden menyatakan "tidak keberatan membayar uang parkir" kepada jukir. Sikap "rela" ini, yang oleh responden tidak dimaknai sebagai paksaan (hanya 30,7% yang membayar karena takut), menunjukkan bahwa masyarakat telah membingkai ulang sebuah aktivitas ilegal (pungli di jalan nasional) menjadi sebuah transaksi jasa yang wajar. Kondisi ini menunjukkan sebuah situasi di mana nilai-nilai yang termuat dalam hukum formal (Faktor 1) menghadapi benturan dengan nilai-nilai budaya lokal (Faktor 5) yang menganggapnya sebagai transaksi yang dapat diterima.

Berdasarkan analisis komprehensif terhadap kelima faktor teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, dapat diidentifikasi bahwa inefektivitas penegakan hukum parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang tidak disebabkan oleh faktor tunggal, melainkan interaksi dari kelima faktor tersebut. Pertama, faktor substansi hukum berkontribusi signifikan. Terdapat perbedaan penafsiran implementasi antara larangan zona implisit yang tertuang dalam Pasal 43 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dengan norma sanksi prosedural tilang yang diatur dalam Pasal 287 ayat (1) undang-undang yang sama. Perbedaan penafsiran ini, sebagaimana dikemukakan oleh Bapak Brigadir Rando Dede Wijaya dari Polresta Pangkalpinang, menjadi kendala dalam pelaksanaan penindakan di lapangan karena penindakan tilang dianggap harus didasari oleh keberadaan rambu atau marka yang faktanya tidak tersedia. Kedua, faktor aparat penegak hukum menunjukkan adanya kesenjangan antara kedudukan (status) dan peranan (*role*). Meskipun kewenangan setiap instansi telah terdefinisi dengan jelas, aparat di lapangan, termasuk Satpol PP dan Polresta, cenderung memilih peranan yang mengutamakan diskresi preventif berupa himbauan dan sosialisasi. Pilihan peran ini, sebagaimana dijelaskan dalam teori Soerjono Soekanto, dipengaruhi oleh pertimbangan di luar hukum, yakni adanya kekhawatiran sosial-ekonomi, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Kompol Febri Surya Wardana dari Polda Babel bahwa penertiban rutin dikhawatirkan akan "mengganggu kegiatan perekonomian".

Selanjutnya, ketiga adalah faktor sarana atau fasilitas menjadi krusial dalam dua aspek. Terdapat keterbatasan sarana represif, seperti pengakuan BPTD dalam wawancara tertulis yang "terkendala di sarana penegakan hukum belum memiliki mobil derek". Selain itu, terjadi kegagalan sarana fasilitatif berupa ketiadaan lahan parkir yang memadai, yang diakui oleh BPJN, BPTD dan Polda Babel, serta menjadi alasan utama bagi 72,3% responden survei. Kegagalan sarana fasilitatif ini bersumber dari masalah sistemik di hulu, termasuk belum terintegrasinya sistem perizinan OSS dan SIANDALAN, yang pada akhirnya menjadi pertimbangan bagi aparat untuk tidak bertindak tegas. Keempat, faktor masyarakat menunjukkan pola kepatuhan yang didasarkan pada pertimbangan rasional. Terdapat kesenjangan antara kesadaran hukum, di mana 95,0% responden setuju aturan itu penting, dengan perilaku aktual, di mana 92,1% responden memilih parkir karena alasan kepraktisan. Perilaku ini didukung oleh persepsi risiko penindakan yang sangat rendah, terbukti dari fakta bahwa hanya 16,8% responden yang menyatakan pernah ditindak oleh petugas.

Terakhir, faktor kebudayaan menunjukkan adanya "ketidakserasan nilai". Nilai hukum formal yang mengutamakan ketertiban, berbenturan dengan nilai budaya pragmatis yang dianut bersama oleh masyarakat (mengutamakan kepraktisan, diakui 92,1% responden) dan aparat (mempertimbangkan dampak ekonomi, sebagaimana diakui Polda Babel dan BPTD). Benturan nilai ini dinormalisasi melalui "budaya kerelaan membayar" terhadap juru parkir

ilegal, yang diakui oleh 63,4% responden dan kondisi ini, menurut keterangan Bapak IPDA Jaya Adi Putra dari Polresta Kota Pangkalpinang, menyulitkan proses pembuktian pidana.

KESIMPULAN

Kesimpulan Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Penegakan hukum terhadap parkir ilegal di badan jalan nasional Kota Pangkalpinang saat ini masih didominasi oleh pendekatan preventif yang terbukti belum efektif. Upaya seperti sosialisasi, pemasangan rambu oleh BPTD, dan patroli rutin kepolisian telah dilakukan, namun pelanggaran tetap terjadi secara masif karena minimnya tindakan tegas. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang seharusnya menjadi wadah solusi terpadu, sejauh ini hanya menghasilkan kesepakatan yang bersifat persuasif tanpa tindak lanjut represif yang konkret. Sementara itu, pelaksanaan penegakan hukum represif berjalan lemah dan tidak konsisten akibat berbagai hambatan operasional di lapangan. Aparat penegak hukum menghadapi kendala teknis seperti ketiadaan kendaraan derek serta resistensi sosial dari masyarakat yang menolak ditindak karena tidak tersedianya lahan parkir pengganti. Kondisi ini mengakibatkan normalisasi pelanggaran di mata publik dan menciptakan ketidakpastian hukum yang merugikan hak pengguna jalan lainnya.
2. Ketidakefektifan penegakan hukum disebabkan oleh akumulasi faktor sistemik, dimulai dari Polresta Pangkalpinang yang tidak menegakkan hukum represif terhadap parkir ilegal karena pandangan Polresta Pangkalpinang yang menjadikan Pasal 287 Ayat (1) UU LL AJ sebagai landasan operasional sehingga tedapat perlunya urgensi rambu dalam penindakan tilang di jalan nasional. Selain itu, aparat penegak hukum cenderung memilih diskresi preventif karena mengkhawatirkan dampak ekonomi jika penindakan tegas dilakukan secara rutin. Masalah ini diperparah oleh ketiadaan fasilitas krusial, baik sarana penindakan (mobil derek) maupun sarana kepatuhan (lahan parkir *off-street*) yang seharusnya disediakan pelaku usaha serta sistem perizinan *Online Single Submission* (OSS) dan SIANDALAN yang belum terintegrasi sehingga menghambat pengawasan terkait perizinan. Faktor masyarakat dan kebudayaan turut memperkuat inefektivitas tersebut melalui terbentuknya perilaku pragmatis yang menormalisasi pelanggaran demi kepraktisan. Rendahnya persepsi risiko parkir di badan jalan akibat minimnya sanksi tegas, mendorong masyarakat untuk terus melanggar aturan meskipun sadar akan pentingnya kelancaran lalu lintas. Lebih lanjut, budaya permisif masyarakat yang "rela" membayar juru parkir liar semakin menyulitkan aparat dalam melakukan pembuktian yudisial terhadap praktik pungutan liar tersebut.

Saran

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan, serta dengan mempertimbangkan kompleksitas dampak sosio-ekonomi di lapangan, maka dirumuskan saran-saran yang bersifat konstruktif, solutif, dan realistik sebagai berikut:

1. Saran atas Hasil dan Pembahasan Penegakkan Hukum yang Telah Dilaksanakan

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) disarankan untuk segera mentransformasikan perannya dari wadah koordinasi persuasif menjadi tim eksekusi. Forum ini harus merumuskan Rencana Aksi Penertiban Bertahap (RAPB) yang berfungsi sebagai Standar Operasional Prosedur (SOP) Gabungan yang bersifat mengikat dan eksekutorial bagi Kepolisian, BPTD, dan Satpol PP. Rencana aksi ini harus memprioritaskan penindakan administratif oleh BPTD terhadap pelaku usaha yang melanggar Aturan Lalu Lintas, sembari memulai penindakan represif (tilang dan derek) secara konsisten pada zona-zona vital, seperti

persimpangan, untuk menciptakan efek jera awal dan meningkatkan persepsi risiko pelanggaran.

Terkait juru parkir liar, pendekatan represif pidana yang terbukti sulit dan berisiko memicu kriminalitas baru, disarankan untuk diimbangi dengan pendekatan sosio-ekonomis. Pemerintah Kota melalui Dinas Sosial dan Koperasi, bekerja sama dengan Kepolisian (Binmas), disarankan untuk melakukan pendataan, pembinaan, dan pelatihan alih profesi. Para juru parkir ini harus menjadi prioritas untuk diformalisasi sebagai petugas legal ketika kantong parkir komunal (sebagaimana disarankan di poin kedua) telah berhasil dibangun ataupun di Lokasi jalan kota/kabupaten yang diizinkan parkir.

2. Saran atas Hasil dan Pembahasan Faktor yang Menyebabkan Penegakkan Hukum Tidak Efektif

Untuk mengatasi akar masalah hukum (Faktor 1), yakni perbedaan pendekatan implementasi aparat yang disebabkan oleh ketiadaan sarana pendukung kepatuhan (Faktor 3), disarankan kepada BPTD dan BPJN untuk memprioritaskan inventarisasi dan pemasangan rambu larangan parkir serta marka jalan yang jelas di seluruh ruas jalan nasional yang rawan pelanggaran. Pemasangan rambu dan marka ini berfungsi sebagai pemenuhan instrumen hukum formal yang krusial. Keberadaan rambu tersebut secara objektif akan menjembatani pendekatan di tingkat implementasi, di mana pendekatan substansial (Sub.Dit Gakkum Lantas Polda) dapat diselaraskan dengan pendekatan operasional (Polresta) yang terbukti berfokus pada pemenuhan unsur prosedural Pasal 287 Ayat 1 UU LLAJ.

Secara paralel, Pemerintah Kota Pangkalpinang dan BPTD harus memprioritaskan pengadaan sarana paksa, yakni mobil derek, untuk mengeksekusi sanksi dalam RAPB secara efektif. Guna mengatasi akar masalah ketiadaan infrastruktur (Faktor 3) tanpa mematikan iklim investasi, disarankan kebijakan dual track yang solutif. Bagi pelaku usaha baru, DPMPTSP Kota Pangkalpinang harus segera mengintegrasikan sistem perizinan Online Single Submission (OSS) dengan SIANDALAN, sehingga Andalalin (kewajiban parkir) menjadi syarat mutlak yang tidak dapat ditawar sebelum izin terbit. Bagi pelaku usaha lama (eksisting), Pemerintah Kota disarankan menginisiasi skema *Public-Private Partnership* (PPP) untuk membangun kantong parkir vertikal atau komunal di titik strategis, sehingga beban modal penyediaan lahan parkir tidak ditanggung perorangan dan tidak menghambat ekonomi.

Untuk mengubah faktor budaya (Faktor 5) dan masyarakat (Faktor 4), Kepolisian (Reskrim) dan Pemerintah Kota disarankan meluncurkan kampanye publik yang masif. Kampanye ini harus secara tegas mengedukasi publik bahwa membayar juru parkir liar bukanlah transaksi jasa, melainkan mendukung praktik pungutan liar (pungli) yang ilegal dan merugikan hak pengguna jalan lain. Untuk memperkuat kampanye tersebut, Pemerintah Kota dan Kepolisian (Reskrim) disarankan membangun saluran pengaduan publik yang proaktif, terintegrasi, dan mudah diakses. Saluran ini harus didesain secara spesifik untuk mengatasi hambatan pembuktian yudisial, di mana setiap laporan yang masuk dapat diformalkan sebagai "Laporan" resmi yang secara prosedural dibutuhkan oleh Reskrim untuk memulai tindakan. Dengan demikian, saluran ini dapat mentransformasi "budaya kerelaan membayar" (Faktor 5) di masyarakat menjadi sebuah pengaduan formal, yang berfungsi sebagai alat bukti permulaan yang cukup untuk memenuhi unsur pidana pungli.

REFERENSI

- Pasal 28 H Ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung
- Prasetyo, T., & Barkatullah, A. H. (2012). Filsafat, teori dan ilmu hukum. Jakarta: Rajawali Pers.
- Radbruch, G. (1950). *Legal philosophy. Dalam The legal philosophies of Lask, Radbruch, and Dabin (K. Wilk, Trans.)*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Soekanto, S. (1983). Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Jakarta: Rajawali Press.
- Sugiyono. (2018). Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Alfabeta
- Soekanto, S. (2006). Hukum Acara Pidana. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang.
- Soekanto, S. (1983), Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, UI Press: Jakarta.
- Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah. (2005). Politik Hukum Pidana: Kajian Kebijakan Kriminalisasi dan Dekriminalisasi, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, Cet. 1.
- Baringbing Simpul, RE. (2001). Mewujudkan Supremasi Hukum, Pusat Kegiatan Reformasi, Jakarta.
- Daeng, Yusuf, et al. (2023). Kajian terhadap faktor yang mempengaruhi penegakan hukum pidana di Indonesia. *Journal of Social Science Research*, 3(5), 6037.
- Maxeiner, J. R. (2008). *Some realism about legal certainty in globalization of the rule of law*. Houston *Journal of International Law*, 31(1), 36.
- Afdhali, D. R., & Syahuri, T. (2023). Idealitas penegakan hukum ditinjau dari perspektif teori tujuan hukum. *Collegium Studiosum Journal*, 6(2), 557–558.
- Yanto, A. J. (2020). Kebijakan pengelolaan dan penertiban parkir: Studi di Kecamatan Kaliwates Kabupaten Jember. *Jurnal Muhammadiyah Jember*, 2(1), 33.
- Harefa, Safaruddin. (2001). Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Di Indonesia Melalui Hukum Pidana Positif Dan Hukum Pidana Islam, UBELAJ:4(1), 2019, 38.
- Hadi Saputra (2018), "Penegakan Hukum Terhadap Juru Parkir Tidak Resmi di Kota Pangkalpinang" (Skripsi: Universitas Bangka Belitung)
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (tanpa tanggal). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring. Diakses 7 Oktober 2025, dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>
- Babel News. (2025, 21 Mei). Polda Bangka Belitung bina 49 juru parkir. Tribunnews. <https://babel.tribunnews.com/2025/05/21/polda-bangka-belitung-bina-49-jur-parkir>, Diakses 7 Oktober 2025
- RAC Foundation. (2015, Februari). *Private parking, public concern report*. RACFoundation. <https://www.racfoundation.org/research/mobility/private-parking-public-concern-report>, Diakses 7 Oktober 2025
- Husein, S. (2025, Mei 21). Operasi Pekat II Menumbing Tahun 2025, Polda Babel Lakukan Pembinaan Dan Berikan Edukasi Kepada Juru Parkir. Diakses pada Agustus 14, 2025 dari <https://tribratanews.babel.polri.go.id/2025/05/21/operasi-pekat-ii-menumbing-tahun-2025-polda-babel-lakukan-pembinaan-dan-berikan-edukasi-kepada-juru-parkir/>

<https://centrepark.co.id/apa-itu-parkir-liar-dan-peraturan-sanksi-pidananya/>, diakses terakhir tanggal 1 November 2025, pukul 20.21 WIB.