

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebutuhan transportasi bagi masyarakat modern saat ini sudah menjadi kebutuhan primer, baik masyarakat perkotaan maupun masyarakat pedesaan. Bidang transportasi sudah mengalami kemajuan sangat pesat baik di transportasi udara, transportasi laut dan juga transportasi darat. Banyak masyarakat menggunakan jalur darat (jalan raya) untuk melakukan mobilitasnya, karena jalur darat (jalan raya) merupakan jalur penghubung yang efektif, mudah, dan murah daripada jalur penghubung air dan udara. Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda – beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa transportasi angkutan pribadi (mobil, motor) maupun sarana transportasi angkutan umum.

Transportasi pada hakikatnya adalah aspek penting yang dapat digunakan sebagai alat untuk perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Miro (2012: 4) menyatakan bahwa Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari satu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai macam segi kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan dalam manfaat ekonomi, manfaat sosial, manfaat politik dan manfaat kewilayahan.

Lalu lintas mempunyai peran dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum dan sebagaimana dinyatakan dalam Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sebagai bagian dari sistem transportasi nasional. Lalu lintas menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Lalu lintas (darat)/ jalur darat sering digunakan oleh masyarakat sebagai jalannya aktifitas sehari – hari dengan menggunakan moda transportasi, dan yang paling sering digunakan masyarakat yaitu transportasi pribadi daripada transportasi umum, hal ini mengakibatkan lalu lintas darat/ jalur darat mengalami kemacetan.

Kemacetan lalu lintas di sebabkan oleh ketidak seimbang nya antara jumlah penduduk dengan jumlah volume kendaraan yang semakin bertambah dari tahun ke tahun. Kemacetan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu perbandingan jumlah kendaraan dengan ruas jalan yang tersedia tidak seimbang, jumlah kendaraan pribadi yang terus meningkat, parkir liar, kurang maksimalnya penggunaan transportasi umum, dan adanya kecelakaan lalu lintas. Selain itu, penggunaan jalan yang tidak tertib pada peraturan lalu lintas dan marka jalan juga dapat menyebabkan kemacetan. Kemacetan lalu lintas dapat menimbulkan berbagai macam dampak negatif seperti pemborosan bahan bakar, pemborosan waktu, dan polusi udara. Tujuan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 3 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong

perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. Terwujudnya etika berlalu lintas, dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pada pasal 5 ayat (3) Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pembinaan bidang lalu lintas, pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi :

- a. Urusan pemerintah di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan;
- b. Urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. Urusan pemerintah di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Urusan pemerintah di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi, dan;
- e. Urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegak hukum, operasional manajemen, dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan lalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kota Surabaya adalah ibu kota Provinsi Jawa Timur dengan luas wilayah 326.82 Km² menurut (Badan Pusat Statistik kota Surabaya 2016) dan kota metropolitan kedua setelah Kota Jakarta, berdasarkan laporan Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil kota Surabaya tercatat jumlah penduduk mencapai 3.090.026 juta jiwa pada Bulan Januari 2019 dan diprediksi akan terus bertambah setiap tahunnya. Hal tersebut terjadi karena Kota Surabaya merupakan kota industri, pendidikan, dan perdagangan. Kepadatan penduduk Kota Surabaya banyak dipengaruhi oleh masyarakat pendatang dari luar Kota Surabaya yang mempunyai berbagai macam kepentingan, misalnya untuk menuntut ilmu atau untuk bekerja. Dengan kepadatan penduduk yang begitu besar sering kali membuat Kota Surabaya mengalami permasalahan pada kemacetan transportasi dan pelanggaran berlalu lintas. Salah satu penyebab kemacetan dikarenakan tidak disiplinnya masyarakat Kota Surabaya dalam mengimplementasikan rambu – rambu lalu lintas dan marka jalan yang telah diterapkan oleh Dinas Perhubungan kota Surabaya. Kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya terjadi pada jam – jam sibuk yaitu jam 07:00 dan 16:00 WIB. Kemacetan lalu lintas tidak dapat dihindari karena masyarakat terus melakukan berbagai aktivitas di antaranya berangkat kerja, berangkat sekolah, dan keperluan lainnya. Sebaliknya pada jam 16.00 WIB saat masyarakat pulang dari kerja akan memadati arus lalu lintas.

Menurut Wini Mustikasari dan Suherdiyanto (2016: 154) dalam Jurnal Edukasi Vol.14, No.1 Menyatakan bahwa “Faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas yakni faktor jalan yang terdiri dari lebar jalan, volume kendaraan, jarak lampu lalu lintas yang di pasang cukup banyak dan berdekatan serta adanya persimpangan jalan dan gang. Dan satu lagi faktor manusia yang dilihat secara

terinci dari adanya kegiatan pasar tradisional dan pasar modern dan adanya kegiatan parkir sembarangan yang dilakukan oleh pengguna jalan ataupun penduduk sekitar”. Sedangkan menurut Qadhri dan Seftarita (2018: 473) dalam Jurnal Ilmiah Mahasiswa Vol.3, No.4 Menyatakan bahwa “Penyebab kemacetan lalu lintas yakni sebagian besar masyarakat memiliki kendaraan pribadi, bahkan banyak pula masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi yang lebih dari satu kendaraan, jumlah kendaraan pribadi yang terus mengalami peningkatan yang cukup tinggi karena adanya kemampuan finansial dari masyarakat dan kebutuhan akan rasa nyaman saat mengendarai kendaraan. Kurang baiknya fasilitas umum seperti kendaraan umum, halte dan sebagainya, dalam hal ini yang menyebabkan sebagian besar masyarakat sangat jarang menggunakan kendaraan umum dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada kendaraan umum. Hal ini menyebabkan lalu lintas semakin padat dan timbulnya kemacetan lalu lintas”

Gambar 1.1
Kondisi Kemacetan Di kota Surabaya



Sumber: Dokumentasi SITS Dinas Perhubungan Kota Surabaya, November 2019.

Dilihat dari gambar diatas dapat disimpulkan bahwa satu diantara penyebab pelanggaran lalu lintas tentang rambu larangan parkir atau berhenti yang dinyatakan dengan marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) yang akan mengakibatkan kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas di kota Surabaya.

Masyarakat seharusnya wajib patuh terhadap peraturan – peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah agar terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas, yang tertuang dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 106 yang menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memtuhi ketentuan sebagai berikut, yaitu:

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. Gerakan lalu lintas;
- e. Berhenti dan paker;
- f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Dalam peraturan tersebut telah dijelaskan bahwa, dengan adanya rambu larangan berhenti dan marka jalan yang telah diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, bagi para pengguna jalan sangat diperhatikan tingkat kesadaran dan kedisiplinan masyarakat dalam berkendara. Kurangnya disiplin dan tidak patuh nya kendaraan roda empat dan roda dua dalam berkendara menunjukkan bahwa masih

kurangnya tingkat kesadaran dari para pengguna kendaraan roda empat dan roda dua dalam mematuhi dan mengimplementasikan peraturan lalu lintas. Harusnya ada penindakan lanjutan dari petugas dalam hal ini yang mempunyai wewenang untuk menjaga dan mengamankan daerah yang rawan pelanggaran lalu lintas dan marka jalan. Agar terciptanya kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan.

Tabel 1.1
Data Pelanggaran Lalu lintas Satlantas Polrestabes
Kota Surabaya Periode 2019

No	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1	Jenis Pelanggaran		
	Muatan	1.710	0.06
	Kecepatan	43	0.01
	Marka	35.421	11.97
	Light On	8.405	2.84
	Tanda Nomor Kendaraan Bermotor	1.319	0.45
	Rotator	14	0.01
	Rambu – Rambu	71.541	24.17
	Perlengkapan	4.422	1.49
	Helm	18.955	6.40
	Tanpa Stnk / KIR	25.111	8.48
	Tanpa SIM	116.390	39.32
	Lain – Lain	14.197	4.80
	Jumlah	297.528	100.00
2	Jenis Kendaraan Pelanggaran		
	Bus	142	0.05
	Truck	5.549	1.87
	Pick Up	4.543	1.53
	Pribadi	26.253	8.82
	Sepeda Motor	260.716	87.63
	Lain – Lain	325	0.11
	Jumlah	297.528	100.00
3	Pelanggaran Lantas Menurut Profesi		
	TNI/POLRI	0	0
	Pegawai Negri	23.015	7.74
	Pelajar	68.109	22.89
	Mahasiswa	28.175	9.47
	Swasta	83.352	28.01
	Pengemudi	19.965	6.71
	Pedagang	24.999	8.40
	Tani/ Nelayan / Buruh	34.656	11.65

No	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
	Lain – Lain	15.257	5.13
	Jumlah	297.528	100.00
4	Pelanggaran Lintas Menurut Pendidikan		
	SD	49.426	16.61
	SLTP	50.844	17.09
	SLTA	120.707	40.57
	Perguruan Tinggi	45.168	15.18
	Lain – Lain	31.383	10.55
	Jumlah	297.528	100.00
5	Pelanggaran Lintas Menurut Umur		
	Kurang dari 17 Tahun	40.525	13.62
	17 – 21 Tahun	53.133	17.86
	22 – 30 Tahun	75.512	25.38
	31 – 40 Tahun	62.753	21.09
	41 – 55 Tahun	52.658	17.70
	Lebih dari 55 Tahun	12.947	4.35
	Jumlah	297.528	100.00

Sumber: Data dari Satuan Lalu Lintas Polrestabes Surabaya, Desember 2019.

Dilihat dari data tabel diatas dapat disimpulkan bahwa jenis pelanggaran tanpa SIM berjumlah 116.390 dengan persentase 39.32% dan pelanggaran rambu – rambu berjumlah 71.541 dengan persentase 24.17%, pada jenis pelanggaran kendaraan terbanyak yaitu sepeda motor yang berjumlah 260.716 dengan persentase 87.63% yang diikuti oleh jenis kendaraan pribadi yang berjumlah 26.253 dengan persentase 8.82%, penindakan pelanggaran berlalu lintas sesuai dengan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengakibatkan penindakan dari petugas Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Surabaya. Jumlah pelanggaran lalu lintas yang penindakannya dilaksanakan oleh Stalantas Polrestabes Kota Surabaya pada periode 2019 berjumlah 297.528

Dasar hukum dan sanksi terhadap pelanggaran larangan parkir atau berhenti dijalan yaitu disebutkan dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22

Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 287 pada point 2 dan 3 yang berisi tentang “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas akan disanksi pidana kurungan paling lama dua (2) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Sedangkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama satu (1) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Masyarakat sebagai pengguna jalan dan sebagai implementor dari sebuah kebijakan tentang peraturan rambu – rambu dan marka lalu lintas larangan parkir atau larangan berhenti dinilai masih melanggar dan masih banyaknya pengendara motor yang parkir dan berhenti di sembarang tempat dan terjadi berulang – ulang, bahwa sudah jelas terlihat ada sebuah rambu – rambu larangan parkir atau larangan berhenti yang dipasang oleh Dinas Perhubungan kota Surabaya. Disini diperjelas diberita SURABAYA, *Jawa Pos* pada hari Selasa 1, Oktober 2019:

“Surat tilang yang diberikan petugas Dinas Perhubungan(Dishub) Surabaya terhadap pelanggaran parkir ternyata belum membuat mereka kapok. Dalam sehari, 40 surat tilang dikelurakan. Para pengendara ditilang dengan pelanggaran yang berbeda – beda. Misalnya, parkir sembarangan atau taksi *online* yang berhenti untuk mencari penumpang dalam waktu cukup lama. Kebanyakan pelanggaran itu dilakukan pengemudi transportasi umum. “seperti pengemudi *online*”, kata Kasi Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas Dishub Surabaya Sandi Ismawan kemarin (30/9). Biasanya, mereka berkumpul di stasiun, terminal bus, dan tempat-tempat lain yang banyak didatangi penumpang. Gara – gara itu, banyak pengendara yang mengeluh. Jalanan kerap macet gara – gara parkir sembarangan. Karena itu, dishub menindak tegas para pelanggar tersebut. Tujuannya, memberikan efek jera kepada para pelanggar. Salah satu caranya menggembok ban mobil. Namun penggembok tidak bisa sembarangan dilakukan. Petugas akan mengawasi mobil yang parkir sembarangan lebih dulu. Lalu, jika masih ada orang di dalamnya, tidak dilakukan penggembokan. Pengendara hanya diberikan surat

tilang. “Pengendara akan membayar denda, besarnya Rp 500 ribu,” katanya. Meski mereka pengemudi angkutan umum, tidak ada perbedaan dalam pemberian sanksi.”

Marka Jalan Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: KP.106/AJ.501/DRJD/2019 tentang petunjuk teknis marka jalan pada pasal 1, marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

Marka garis berbiku – biku berwarna kuning adalah marka yang dimaksudkan sebagai tanda larangan parkir atau berhenti di area jalan tertentu yang padat dan banyak lalu lalang kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat karena bisa menimbulkan kemacetan dan akan berdampak pada kecelakaan lalu lintas. Adanya keberadaan marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) tersebut tidak dijelaskan dalam undang – undang nomor 22 tahun 2009 namun keberadaan marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang marka jalan pada pasal 43 berisi tentang:

- 1) Marka larangan parkir atau berhenti di jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 39 huruf b dinyatakan dengan garis berbiku – biku berwarna kuning.
- 2) Garis berbiku – biku sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki panjang paling sedikit 1 (satu) meter dan lebar paling sedikit 10 (sepuluh) sentimeter.

Marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) di kota Surabaya berjumlah 14 (empat belas) titik lokasi, data tersebut diperoleh dari Dinas Perhubungan kota Surabaya, terletak di Jl. Stasiun Gubeng Jl. Prof. Dr.

Moestopo, Jl. Sumatera, Jl. Darmawangsa, Jl. Walikota Mustajab, Jl. Basuki Rahmat, Jl. Embong Malang, Jl. Blauran, Jl. Pemuda (Jembatan), Jl. Karimun Jawa (Jembatan), Jl. Setail (depan Kebun Binatang Surabaya), Jl. Mayjend Sungkono, Jl. Diponegoro, dan Jl. Rajawali. Keberadaan marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) difokuskan pada daerah yang rawan terjadinya kemacetan.

Gambar 1.2
Marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning)
di Jalan Dharmawangsa Kota Surabaya



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 10 Desember 2019

Tujuan dari peraturan rambu atau marka lalu lintas larangan parkir atau berhenti yang dinyatakan dengan marka garis berbiku – biku berwarna kuning untuk menjadikan masyarakat sebagai pengendara roda dua atau empat yang tertib dan disiplin serta mengurangi terjadinya kemacetan dan kecelakaan berlalu lintas. Pentingnya implementasi kebijakan ditegaskan oleh Mulyadi (2015: 45) yang menyatakan bahwa suatu kebijakan publik bukan hanya proses formulasi dan melegitimasi kebijakan saja, tetapi terkait dengan implementasi dan evaluasinya. Sebaik apapun suatu substansi kebijakan publik yang dibuat atau

diformulasikan, tidak akan berguna jika tidak terimplementasikan dengan baik dan sukses yang sesuai dengan kaidah isi kebijakan.

Namun, pada kenyataannya masih banyak pengendara roda dua atau roda empat maupun yang tidak berkendara bermotor yang tidak mengetahui adanya kebijakan tentang marka larangan parkir atau berhenti (garis berbiku – biku berwarna kuning) yang mempertegas adanya rambu larangan parkir atau berhenti, dalam hal ini banyak pelanggaran yang ditindak oleh petugas Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Kepolisian kota Surabaya, tindakan penertiban yang diberikan oleh petugas berupa penilangan rambu larangan, pengembosan ban, penderekan, dan penggembokan ban. Meskipun adanya penindakan dari petugas yang berwenang masih saja banyak terjadi pelanggaran dalam hal ini marka larangan parkir atau berhenti (berbiku – biku berwarna kuning).

Tabel 1.2
Data Penertiban Terhadap Pelanggaran Marka Larangan Parkir atau Berhenti
(Garis Berbiku – biku berwarna kuning) Dinas Perhubungan Kota Surabaya

No	Tahun 2019	Kategori Penertiban Terhadap Pelanggaran				Total
		Tilang Rambu Larangan	Penggembosan	Penderekan	Gembok Ban	
1	Januari	682	142	17	69	910
2	Februari	381	121	6	48	556
3	Maret	517	252	4	40	813
4	April	365	142	11	17	535
5	Mei	408	218	2	13	641
6	Juni	289	557	6	14	866
7	Juli	648	376	-	32	1.056
8	Agustus	498	107	-	23	628
9	September	380	91	6	28	505
10	Oktober	249	68	5	42	364
11	November	212	109	28	26	375
12	Desember	41	14	3	4	62
Jumlah						7.311

Sumber: Data Pelanggaran Dinas Perhubungan Kota Surabaya, November 2019

Dilihat dari data tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran Marka larangan parkir atau berhenti (Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning) sebagai masih banyak pelanggaran terhitung dari kurun waktu 1 (satu) Tahun dari bulan Januari samapai dengan desember, jumlah penertiban terhadap pelanggaran yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan kota Surabaya dengan Satlantas Polrestabes Kota Surabaya berjumlah 7.311 dengan kalasifikasi penindakan yaitu tilang rambu larangan, pengembosan, penderekan, dan gembok ban.

Dengan adanya kebijakan yang diatur dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan, pemerintah dan masyarakat Kota Surabaya diharapkan dapat mengimplementasikan kebijakan marka garis berbiku – biku berwarna kuning dan dapat membantu dalam penyelesaian masalah – masalah kepadatan arus lalu lintas. Berdasarkan kondisi empiris maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Marka Larangan Parkir Atau Berhenti (Garis Berbiku-Biku Berwarna Kuning) Di Kota Surabaya” (Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Pasal 43).**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut: **“Faktor – Faktor Apa Yang Mempengaruhi Implementasi Marka Larangan Parkir Atau Berhenti (Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning) di Kota Surabaya”(Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Pasal 43)?**

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis, dan mengidentifikasi Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Marka Larangan Parkri Atau Berhenti (Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning) di Kota Surabaya.(Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Pasal 43)

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari hasil penelitian adalah:

1. Bagi Penulis

Bagi penulis dapat mengetahui Faktor – Faktor Apa Yang Mempengaruhi Implementasi Marka Larangan Parkir Atau Berhenti (Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning) di Kota Surabaya (Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Pasal 43) dan menambah wawasan materi perkuliahan khususnya Kebijakan Publik, Analisis Kebijakan Publik, dan Impelementasi Kebijakan Publik.

2. Bagi Universitas Pembangunan Nasional ”Veteran” Jawa Timur

Sebagai bahan referensi yang dapat dimanfaatkan sebagai acuan oleh peneliti lainnya yang ingin mengembangkan kajian serupa dimasa yang akan datang, serta untuk menambah referensi perpustakaan Universitas Pembangunan Nasional ”Veteran” Jawa Timur dan menambah referensi khusus nya di ruang baca (perpustakaan) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan Program Studi Ilmu Admnistrasi Publik.

3. Bagi Satlantas Polrestabes Kota Surabaya

Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan dan pertimbangan mengenai masalah – masalah yang ada di Kota Surabaya yang berkaitan dengan Pelanggaran Lalu lintas Marka Larangan Parkir Atau Berhenti (Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning) Di Kota Surabaya (Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Pasal 43).

4. Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan dan pertimbangan dalam mengatasi permasalahan tentang rambu atau marka larangan berhenti dan parkir yang dimaksudkan dengan Marka Garis Berbiku – Biku Berwarna Kuning Di Kota Surabaya.