

**KEWAJIBAN MEMILIKI ATAU MENGUASAI GARASI DI DKI JAKARTA DALAM
PERSPEKTIF ATURAN TERKAIT KAWASAN PERMUKIMAN**

***THE OBLIGATION TO OWN OR CONTROL A GARAGE IN DKI JAKARTA IN
PERSPECTIVE RELATED TO HOUSING POLICY***

Gio Saputra^a, Yani Pujiwati^b, Nadia Astriani^c

ABSTRAK

Pasca diterapkannya Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi di Provinsi DKI Jakarta yang memuat kebijakan kewajiban memiliki atau menguasai garasi bagi pemilik kendaraan bermotor di DKI Jakarta berdampak kepada masyarakat DKI Jakarta yang hendak memiliki kendaraan bermotor ataupun yang telah memiliki kendaraan bermotor. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis keselarasan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi dengan aturan yang berkaitan dengan kawasan permukiman khususnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman mengingat hanya sebagian kecil wilayah kawasan permukiman di DKI Jakarta yang tertata. Hasil penelitian menunjukkan penerapan aturan memiliki atau menguasai garasi di DKI Jakarta belum dapat diterapkan secara keseluruhan karena harmonisasi antar peraturan terkait yang termuat dalam aturan tersebut belum dapat mengakomodasi berjalannya aturan tersebut dan kurangnya sosialisasi yang dilakukan pemerintah terhadap aturan tersebut mengakibatkan ketidakperdulian masyarakat terhadap aturan tersebut.

Kata kunci: garasi; perumahan dan kawasan permukiman; DKI Jakarta.

ABSTRACT

After the enactment of the DKI Jakarta Provincial Regulation Number 5 of 2014 regarding Transportation in the DKI Jakarta which contains an obligation to own a garage for vehicle owners in DKI Jakarta, it has an impact on the people who wish to own a vehicle or who already own a vehicle. The method used in this research is normative juridical using a statutory approach. The purpose of this study was to analyze the alignment of DKI Jakarta Provincial Regulation Number 5 of 2014 regarding Transportation with regulations relating to residential areas, especially the Law of the Republic of Indonesia Number 1 of 2011 concerning Housing and Residential Areas considering that only a small part of the area in DKI Jakarta is arranged. The results of the study show that the implementation of the rules of owning or controlling a garage in DKI Jakarta cannot be implemented as a whole because the harmonization between related regulations contained in these rules has not been able to accommodate the operation of these rules and the lack of socialization carried out by the government regarding these rules has resulted in people's disregard for these rules.

Keywords: Garage; Housing and Residential Areas; DKI Jakarta.

^a Program Studi Sarjana Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Ir. Soekarno KM. 21 Jatinangor Sumedang, email: giosptr14@gmail.com.

^b Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Ir. Soekarno KM. 21 Jatinangor Sumedang, email: y.pujiwati@unpad.ac.id.

^c Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Ir. Soekarno KM. 21 Jatinangor Sumedang, email: nadia.astriani@unpad.ac.id.

PENDAHULUAN

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019, Kepadatan penduduk di DKI Jakarta secara umum mencapai 15.938 Jiwa per kilometer persegi (jiwa/km²).⁴ Meningkatnya penduduk di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya yang didukung oleh perpindahan masyarakat dari daerah luar DKI Jakarta tentu memberikan dampak akan kebutuhan hunian yang diperlukan oleh para pendatang. Namun dengan lahan yang tidak terlalu luas, kebutuhan akan hunian tempat tinggal di DKI Jakarta tentu akan menjadi hal yang akan sulit dimiliki oleh para pendatang di DKI Jakarta mengingat harga dari hunian tersebut akan meroket dengan permintaan yang cukup tinggi dengan suplai yang terbatas. Oleh karena itu demi mendukung kebutuhan hidup di DKI Jakarta, masyarakat khususnya pendatang akan mencari hunian dengan harga yang relatif murah yang biasanya berada di kawasan padat penduduk yang terletak di sepanjang bantaran sungai yang berada di DKI Jakarta atau bermukim di pinggiran DKI Jakarta.

Jarak yang ada antara hunian tempat tinggal dengan lokasi tempat masyarakat bekerja yang umumnya berada di pusat kota, mengakibatkan kemacetan diberbagai titik lokasi di DKI Jakarta yang disebabkan oleh banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi untuk menuju tempat mereka bekerja. Guna mengatasi hal tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan aturan yang ditujukan untuk melimitasi penggunaan kendaraan pribadi yang digunakan oleh masyarakat, seperti penerapan aturan *3-in-1* yang mewajibkan kendaraan beroda 4 atau lebih harus mengangkut penumpang setidaknya 3 orang dalam 1 kendaraan yang kini telah diubah menjadi aturan ganjil-genap yang membatasi penggunaan kendaraan bermotor di ruas-ruas jalan tertentu pada tanggal tanggal tertentu dengan memperhatikan angka terakhir pada plat nomor tersebut. Selain itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga menerapkan aturan lain guna melimitasi kepemilikan kendaraan bermotor di DKI Jakarta seperti misalnya pengenaan pajak progresif pada kendaraan kedua atau lebih⁵ hingga aturan kewajiban memiliki atau menguasai garasi yang ditujukan untuk menyimpan kendaraan bermotor yang dimiliki oleh masyarakat.

Meskipun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membatasi kepemilikan kendaraan bermotor di DKI Jakarta, untuk mensubstitusi pembatasan yang ada tersebut masyarakat DKI Jakarta telah difasilitasi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan berbagai macam fasilitas kendaraan umum yang sangat baik dan saling terintegrasi satu sama lain. Hal ini dapat tercermin dengan dorongan konsep sistem integrasi antar kendaraan umum yang ada di DKI Jakarta dengan nama “Jak Lingko”, yaitu suatu inovasi yang dikembangkan oleh pemda DKI Jakarta yang sebelumnya dikenal dengan nama “OK-Otrip” yang dapat menghubungkan

⁴ Grandyos Zafna, “Potret Kepadatan Penduduk di DKI Jakarta” *Detik*, Accessed 3 Maret 2021, <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-4904748/potret-kepadatan-penduduk-di-dki-jakarta>.

⁵ Janlika Putri Indah Sari, “Mengenal Aturan Pajak Progresif Kendaraan di DKI Jakarta” *Kompas*, Accessed 20 Agustus 2022, <https://otomotif.kompas.com/read/2022/07/11/101200115/mengenal-aturan-pajak-progresif-kendaraan-di-dki-jakarta>.

antara Transjakarta, *Commuter Line*, MRT, LRT, hingga Angkutan Kota (angkot) lokal hanya dengan menggunakan 1 kartu saja. Namun, meskipun sudah difasilitasi dengan berbagai macam moda transportasi kendaraan umum, hal ini tidak menurunkan minat masyarakat dalam memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Salah satu yang menjadi alasan kenapa masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum ialah waktu tempuh.⁶ Oleh karena hal tersebut, hal ini mendukung masyarakat DKI Jakarta lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, berdasarkan data Dinas Perhubungan (dishub) DKI Jakarta, setidaknya terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi DKI Jakarta sebanyak 565.324 unit kendaraan bermotor dari tahun 2017 ke tahun 2019⁷.

Mengacu terhadap data yang menunjukkan bahwa kepemilikan kendaraan bermotor di wilayah Provinsi DKI Jakarta mengalami peningkatan, hal ini akan berdampak kepada kawasan permukiman yang padat penduduk di wilayah tersebut, karena wilayah tersebut tidak memiliki area yang luas untuk menampung kendaraan-kendaraan bermotor yang dimiliki oleh masyarakat yang bermukim di wilayah tersebut. Hal ini dapat diketahui dengan begitu banyaknya aduan dari masyarakat yang mengeluhkan banyaknya kendaraan bermotor terparkir di depan rumah atau pekarangannya yang disalurkan oleh masyarakat melalui sosial media atau platform aduan yang disediakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui aplikasi online "Jakarta Kini" atau yang biasa disingkat dengan JaKi.

Penelitian dilaksanakan secara yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang relevan, khususnya Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, sedangkan bahan hukum sekunder berupa buku teks, serta jurnal-jurnal hukum terkait. Adapun tulisan ini akan difokuskan terhadap pembahasan sebagai berikut. Pertama, bagaimana kewajiban memiliki atau menguasai garasi bagi pemilik kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Kedua, bagaimana kewajiban memiliki atau menguasai garasi di DKI Jakarta ditinjau dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun.

PEMBAHASAN

Kewajiban Memiliki atau Menguasai Garasi Bagi Pemilik Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta

Parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Parkir merupakan suatu kegiatan yang

⁶ Sadad, "4 Alasan orang malas naik Transportasi Umum di Jabodetabek" *Mojok*, Accessed 3 Maret 2021, <https://mojom.co/terminal/4-alasan-orang-malas-naik-transportasi-umum-di-jabodetabek>.

⁷ Dwi Puspita Sari, "Peningkatan Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI Jakarta" *Pemprov DKI Jakarta*, Accessed 3 Maret 2021, <https://statistik.jakarta.go.id/peningkatan-jumlah-kendaraan-bermotor-di-dki-jakarta/>.

selalu terjadi sebelum kendaraan dijalankan dan merupakan suatu akhir dari suatu kegiatan yang menggunakan kendaraan. Kegiatan parkir dapat dilakukan di fasilitas parkir. Berdasarkan Pasal 4 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran menyebutkan bahwa Fasilitas Parkir terdiri atas fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dan fasilitas parkir di ruang milik jalan. Kemudian, Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menambahkan selain 2 fasilitas parkir sebelumnya, terdapat juga fasilitas parkir perpindahan moda atau fasilitas parkir *Park and Ride*.

Dalam melakukan penetapan lokasi yang akan dijadikan fasilitas parkir perlu memperhatikan beberapa hal tertentu, sebagaimana yang tertuang dalam Pasal 44 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa hal-hal yang harus diperhatikan ialah Rencana Umum Tata Ruang, Analisis Dampak Lalu Lintas, serta Kemudahan Bagi Pengguna Jasa. Lebih lanjut, apabila fasilitas parkir tersebut merupakan fasilitas parkir di ruang milik jalan, maka hanya dapat diselenggarakan di jalan kolektor dan jalan lokal yang telah ditetapkan berdasarkan kawasan pengendalian parkir⁸.

Pengaturan mengenai larangan untuk memarkirkan kendaraan di ruang milik jalan di Indonesia telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tepatnya pada Pasal 287 ayat (1) yang menyebutkan bahwa,

“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).”

Lebih lanjut dalam Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa “Setiap orang dilarang memanfaatkan ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34, Pasal 35, Pasal 36, dan Pasal 37 yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan.” Fungsi jalan yang dimaksud dalam pasal tersebut ialah berkurangnya kapasitas jalan dan kecepatan lalu lintas antara lain menumpuk barang/benda/material di bahu jalan, berjualan di badan jalan, parkir, dan berhenti untuk keperluan lain selain kendaraan dalam keadaan darurat.

Dalam peraturan-peraturan tersebut sudah sangat detil menjabarkan mengenai larangan untuk memarkirkan kendaraan di ruang milik jalan serta sanksi-sanksi yang mungkin diberikan apabila masyarakat tidak menaati aturan tersebut namun masih banyak masyarakat yang tidak mengindahkan aturan-aturan yang berlaku dengan memarkirkan kendaraan-kendaraan mereka di dalam ruang milik jalan khususnya kendaraan-kendaraan yang diparkirkan di ruang milik jalan di kawasan permukiman. Kepedulian masyarakat dengan aturan yang berlaku tentu ada kaitannya dengan kesadaran hukum yang ada di masyarakat.

⁸ Pasal 11 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran

Soerjono Soekanto memiliki pendapat terkait hal tersebut, beliau berpendapat kesadaran hukum ialah kepatuhan terhadap hukum dari permasalahan secara menyeluruh, diantaranya terkait pengetahuan, pengakuan, serta terhadap penghargaan hukum. Kesadaran hukum berpusat terhadap adanya pengetahuan hukum, dengan adanya pengetahuan hukum tersebut akan muncul suatu pengakuan serta penghargaan terhadap hukum, yang kemudian disusul dengan munculnya kepatuhan terhadap hukum itu sendiri. Dari pendapat tersebut, dapat ditelaah keterkaitan antara ketaatan dan kesadaran hukum tidak dapat berdiri sendiri karena keduanya memiliki keterkaitan yang erat. Setiap individu akan patuh dan taat kepada hukum apabila ia menyadari akan pentingnya hukum, karena seseorang tidak dapat patuh dan taat kepada hukum apabila seseorang tersebut tidak dapat memahami dan menyadari akan pentingnya hukum itu. Selain itu kesanggupan untuk dapat memahami hukum harus diikuti oleh kemampuan untuk menilai hukum itu sendiri, terlepas dari adil atau tidaknya hukum tersebut.⁹

DKI Jakarta telah terdapat suatu aturan yang mewajibkan setiap orang untuk memiliki lahan parkir atau garasi sendiri untuk menyimpan kendaraan mereka selama terparkir, peraturan tersebut diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi tepatnya pada Pasal 140 ayat (1) yang menyebutkan bahwa Setiap orang atau badan usaha pemilik Kendaraan Bermotor wajib memiliki atau menguasai garasi. Pasal tersebut merupakan bentuk dari pengendalian kepemilikan kendaraan bermotor yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta guna menekan laju pertumbuhan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Dalam pasal tersebut, tidak membatasi hanya bagi badan usaha yang bergerak dibidang angkutan jalan saja yang diwajibkan untuk memiliki ataupun menguasai garasi dalam hal ini dapat berupa *pool*, melainkan perorangan juga diwajibkan untuk memiliki ataupun menguasai garasi. Kemudian pemilihan terminologi yang digunakan dalam pasal tersebut ialah memiliki atau menguasai, dalam hal ini badan usaha maupun masyarakat tidak diwajibkan secara langsung untuk memiliki garasi guna menyimpan kendaraan tersebut, namun penguasaan yang didapatkan secara sah yang dapat berupa penyewaan lahan ataupun lainnya juga dibenarkan. Kemudian dalam ayat (2) pasal tersebut menyebutkan bahwa setiap orang atau badan usaha pemilik Kendaraan Bermotor dilarang menyimpan Kendaraan Bermotor di ruang milik Jalan. Namun dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi tersebut masih belum diatur dengan tegas dan jelas mengenai sanksi-sanksi yang dapat diberikan kepada masyarakat yang melanggar ketentuan mengenai kepemilikan atau penguasaan garasi dan penggunaan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama kendaraan milik masyarakat.

Pasal 140 ayat (5) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menyebutkan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai

⁹ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, (DKI Jakarta: Rajawali, 1982), 123.

kepemilikan Kendaraan Bermotor diatur dengan Peraturan Gubernur. Oleh karena itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menegakan aturan yang tertuang dalam Pasal 140 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menggunakan sanksi-sanksi terhadap larangan parkir bukan pada tempat yang diperuntukannya secara umum yang tertuang dalam Pasal 62 ayat (3) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi yang menyebutkan bahwa Terhadap Kendaraan Bermotor yang berhenti atau Parkir bukan pada tempatnya dapat dilakukan penindakan sebagai berikut : a. penguncian ban Kendaraan Bermotor; b. pemindahan kendaraan dengan cara penderekan ke fasilitas Parkir yang sudah ditetapkan atau ke tempat penyimpanan Kendaraan Bermotor yang disediakan oleh Pemerintah Daerah; atau c. pencabutan pentil ban Kendaraan Bermotor. Penerapan pemberian sanksi yang dipersamakan dengan kendaraan yang parkir di tempat yang bukan peruntukannya kepada pemilik kendaraan bermotor yang menjadikan jalanan umum menjadi tempat penyimpanan utama kendaraan mereka dirasa kurang tepat mengingat kendaraan yang parkir bukan di tempat yang bukan peruntukannya biasanya terjadi di lokasi-lokasi pusat kegiatan masyarakat seperti pasar atau tempat wisata sehingga kegiatan parkir tersebut hanya terjadi pada satu waktu tertentu, sedangkan masyarakat yang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama kendaraan miliknya akan tetap terus menyimpan kendaraannya pada ruang milik jalan karena mereka tidak memiliki garasi sehingga tidak ada tempat lain bagi mereka untuk menyimpan kendaraan mereka selama kendaraan tersebut sedang tidak mereka gunakan selagi mereka berada dirumah mereka sehingga gangguan atau permasalahan yang ditimbulkan oleh masyarakat yang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama untuk kendaraan mereka akan terus terjadi.

Terkait dengan penjelasan tersebut, guna mencegah masyarakat untuk menghindari penertiban yang dilakukan aparat penegak hukum tentu diperlukan penegakan hukum yang tegas dari pemerintah daerah DKI Jakarta dan juga dari pihak Kepolisian untuk dapat mencegah serta menindak masyarakat yang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama kendaraan mereka. Soerjono Soekanto mengatakan¹⁰ bahwa inti dan makna dari penegakan hukum berada pada kegiatan menyelaraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah dan mewujudkan sikap sebagai rangkaian pelaksanaan nilai tahap terakhir, untuk menciptakan, memelihara serta mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Kunci dari keserasian yang dimaksud oleh beliau adalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin dapat menjadi pengaruh dari penegakan hukum itu sendiri. Kemudian Soerjono Soekanto menyebutkan terdapat 5 (lima) faktor efektifitas dari penegakan hukum, yaitu:¹¹

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (DKI Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011), 8.

¹¹ *Ibid.*

1. Faktor hukumnya sendiri, yaitu dalam teori ini dibatasi dengan aturan tertulis atau undang-undang saja. Dalam hal ini yang dimaksud aturan tertulis terkait dengan memiliki atau menguasai garasi di DKI Jakarta yakni Pasal 140 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi dapat ditegakan aturannya secara menyeluruh di DKI Jakarta. Hukum memiliki sifat mengatur dan sifat memaksa. Memiliki sifat mengatur maksudnya ialah hukum memiliki aturan yang bertujuan untuk dipatuhi oleh masyarakat agar terwujudnya ketertiban dan keamanan. Hukum memiliki sifat memaksa maksudnya ialah hukum dapat memaksa seluruh masyarakat agar menaati aturan hukum tersebut dan aturan tersebut wajib dilaksanakan, karena apabila aturan-aturan tersebut dilanggar maka terdapat sanksi yang dapat diberikan kepada masyarakat yang melanggar. Dalam hal peraturan terkait dengan kewajiban kepemilikan atau penguasaan garasi di DKI Jakarta, aturan yang diatur dalam Pasal 140 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi hanya memiliki sifat mengatur dimana aturan tersebut hanya mewajibkan setiap masyarakat DKI Jakarta untuk memiliki atau setidaknya menguasai garasi sebelum memiliki kendaraan bermotor. Ketiadaan sanksi-sanksi yang dapat diberikan kepada masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor tapi tidak memiliki atau menguasai garasi guna menyimpan kendaraan bermotor mereka dapat membuat efektifitas dari penegakan hukum itu sendiri menjadi berkurang. Oleh karena itu ketiadaan Peraturan Gubernur sebagaimana yang diamanatkan dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi perlu segera diterbitkan guna meningkatkan efektifitas dari penegakan hukum terkait dengan aturan kewajiban kepemilikan atau penguasaan garasi di DKI Jakarta.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Terkait dengan faktor ini lebih terfokus terhadap diskresi para penegak hukum. Dalam kaitannya dengan tulisan ini ialah dalam hal apabila dilakukan penertiban terhadap kendaraan-kendaraan yang sedang terparkir di ruang milik jalan, diperlukan diskresi oleh aparat yang bertugas untuk menentukan apakah pemilik kendaraan tersebut sedang parkir dalam waktu tertentu atau sedang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan kendaraan miliknya.
3. Faktor sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum, dalam hal ini faktor sarana yang diperlukan ialah pengawasan terhadap kepemilikan kendaraan bermotor di DKI Jakarta, pengawasan yang dimaksud guna mengendalikan masyarakat yang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama kendaraannya terutama di wilayah-wilayah DKI Jakarta yang sering terdapat aduan dari masyarakat terkait dengan kendaraan-kendaraan yang terparkir di ruang milik jalan sehingga

mengganggu aktifitas masyarakat setempat sehingga penegakan hukum yang dilaksanakan aparat dapat dilaksanakan secara efektif.

4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan. Terkait dengan faktor ini ada kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat DKI Jakarta terkait dengan hak dan kewajiban apabila hendak memiliki kendaraan bermotor, hal ini didukung dengan sarana dan fasilitas yang telah dijabarkan sebelumnya bahwa peran dari masyarakat merupakan hal yang penting untuk mewujudkan penegakan hukum yang efektif karena masyarakat sendiri yang mengawasi langsung apabila hak-hak mereka dilanggar.
5. Faktor kebudayaan. Kemudian, yakni mengenai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Faktor kebudayaan dipisahkan dengan faktor masyarakat karena dalam pembahasannya diketengahkan masalah sistem nilai-nilai yang menjadi inti dari kebudayaan spiritual atau non-materil.¹² Schwarz dan Sonya Orleans¹³ melakukan penelitian di Amerika Serikat pada tahun 1967 terkait dengan efektivitas dari pengenaan sanksi terhadap kepatuhan pembayaran pajak. Hasil penelitian itu mengemukakan bahwa penerapan sanksi-sanksi lebih efektif diberikan kepada golongan masyarakat menengah keatas, sedangkan penanaman kesadaran akan hukum lebih efektif daripada ancaman sanksi yang akan diberikan terhadap masyarakat menengah kebawah. Dari penelitian tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam hal penegakan hukum, para aparat yang menjalankan tugasnya perlu memperhatikan budaya yang berkembang di masyarakat agar dapat melaksanakan penegakan hukum secara efektif.

Lawrance M. Friedman berpendapat¹⁴ bahwa efektif dan berhasilnya dari penegakan hukum berkaitan dengan 3 (tiga) unsur sistem hukum, yakni: struktur hukum (*structure of law*), substansi hukum (*substance of the law*) serta budaya hukum (*legal culture*). Struktur hukum berkaitan dengan aparat penegak hukum, substansi hukum merupakan perangkat perundang-undangan dan budaya hukum merupakan hukum yang hidup (*living law*) yang ada dalam suatu masyarakat.

Dalam Pasal 140 ayat (3) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menyebutkan bahwa,

“Setiap orang atau badan usaha yang akan membeli Kendaraan Bermotor wajib memiliki atau menguasai garasi untuk menyimpan kendaraannya yang dibuktikan dengan surat bukti kepemilikan garasi dari Kelurahan setempat.”

Kemudian Pasal 140 ayat (4) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menyebutkan, “Surat bukti kepemilikan garasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) menjadi syarat penerbitan Surat Tanda Nomor

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Lawrance M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, (Bandung: Nusamedia, 1984), 2.

Kendaraan Bermotor". Dalam ayat-ayat tersebut disebutkan bahwa bagi setiap orang yang hendak menerbitkan surat tanda nomor kendaraan bermotor di DKI Jakarta diwajibkan bagi dirinya untuk memiliki surat bukti kepemilikan garasi yang mana surat bukti kepemilikan garasi tersebut dapat diterbitkan oleh kelurahan setempat asalkan seseorang tersebut sudah memiliki garasi sebelumnya. Pada dasarnya setiap kendaraan bermotor wajib untuk didaftarkan.¹⁵ Pendaftaran kendaraan bermotor tersebut menurut Pasal 64 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki tujuan untuk tertib administrasi, pengendalian dan pengawasan kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan, perencanaan operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan, serta perencanaan pembangunan nasional. Persyaratan penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor di Indonesia diatur didalam Pasal 79 ayat (1) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, syarat penerbitannya ialah mengisi formulir permohonan, melampirkan bukti identitas, melampirkan faktur pembelian kendaraan bermotor, serta tanda bukti pendaftaran buku pemilik kendaraan bermotor. Kemudian dengan mengacu pada Pasal 140 ayat (4) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi yang menyatakan bahwa terdapat syarat tambahan untuk penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor di DKI Jakarta maka berlaku asas *lex specialis derogate legi generalis* terhadap warga di DKI Jakarta yang hendak memiliki kendaraan bermotor. Namun dalam pelaksanaannya warga DKI Jakarta hingga saat ini masih dapat menerbitkan surat tanda nomor kendaraan bermotor tanpa harus menunjukkan surat bukti kepemilikan garasi, hal ini disebabkan apabila penerbitan surat tanda nomor kendaraan bermotor di DKI Jakarta harus menunggu hingga keluarnya peraturan gubernur yang mengatur terkait surat bukti kepemilikan garasi akan mengganggu tujuan dari pendaftaran kendaraan bermotor itu sendiri yakni tertib administrasi.

Dalam Pasal 140 ayat (3) telah disebutkan bahwa setiap orang yang hendak memiliki kendaraan bermotor diwajibkan kepadanya untuk memiliki garasi yang kepemilikannya dapat dibuktikan dengan surat bukti kepemilikan garasi yang diterbitkan oleh kelurahan setempat. Namun meskipun pengurusan surat bukti kepemilikan garasi tersebut telah didelegasikan kepada setiap lurah di DKI Jakarta, masih terdapat kelurahan-kelurahan di DKI Jakarta yang masih belum menerima surat edaran terkait dengan kebijakan tersebut¹⁶ sehingga kelurahan-kelurahan daerah tersebut belum dapat memberikan pelayanan terkait dengan penerbitan surat bukti kepemilikan garasi. Terbatasnya lahan di DKI Jakarta telah menimbulkan respon

¹⁵Pasal 64 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁶Kompas Otomotif, "Tiga Kelurahan Belum Terima "Surat Edaran" Wajib Garasi Mobil" *Kompas*, Accessed 11 April 2022, <https://otomotif.kompas.com/read/2017/09/08/182300515/tiga-kelurahan-belum-terima-surat-edaran-wajib-garasi-mobil>.

langsung dari masyarakat DKI Jakarta ketika Gubernur DKI Jakarta saat itu Djarot Saiful Hidayat melakukan sidak ke kawasan perumahan-perumahan di DKI Jakarta untuk menertibkan kendaraan-kendaraan yang diparkirkan di ruang milik jalan kawasan perumahan khususnya kendaraan yang menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan utama kendaraan tersebut dengan menjadikan lahan-lahan kosong di luar ruang milik jalan yang tersedia di sekitar kawasan perumahan tersebut sebagai garasi bersama warga sekitar untuk sementara waktu. Seiring dengan berjalannya waktu, sudah semakin banyak lahan-lahan tidur di luar ruang milik jalan di kawasan padat penduduk di DKI Jakarta yang dijadikan oleh masyarakat sekitar sebagai garasi bersama seperti misalnya halaman masjid atau lapangan kosong, bahkan tidak sedikit juga warga yang memiliki sebagian lahan yang tidak terpakai dijadikan untuk tempat penyewaan garasi. Hal tersebut didukung sepenuhnya oleh Djarot saat itu dengan menyebutkan hal tersebut adalah hal yang bagus karena kegiatan menyewakan lahan kosong untuk dijadikan garasi bersama tidak mengganggu aktifitas masyarakat di ruang publik khususnya jalanan terutama di kawasan padat penduduk yang memiliki jalan-jalan yang sempit.¹⁷

Harga penyewaan lahan yang diberikan oleh masyarakat yang mempunyai dan mengelola lahan kosong tersebut sebagai pengganti garasi bagi masyarakat yang tidak memiliki garasi memiliki rentang harga bervariasi mulai dari 350 ribu rupiah hingga 500 ribu rupiah.¹⁸ Banyaknya warga memiliki lahan kosong yang memanfaatkannya sebagai penyewaan lahan untuk dijadikan sebagai penyewaan lahan untuk garasi menimbulkan suatu permasalahan hukum lainnya karena kurangnya dasar hukum atas kegiatan warga tersebut, yakni hubungan hukum apa yang timbul dari perjanjian penggunaan lahan tersebut sebagai tempat pengganti garasi, apakah perjanjian penitipan barang atau perjanjian sewa-menyewa. Selain itu, apakah warga yang mengelola lahan sebagai pengganti garasi bagi warga yang tidak memiliki garasi dapat dipersamakan dengan pengelola parkir sebagaimana yang dimaksud dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran, karena apabila masyarakat yang mengelola lahan dipersamakan dengan Pengelola Parkir sebagaimana yang dimaksud dalam Perda tersebut maka masyarakat yang memiliki lahan tidak terpakai dan hendak membantu warga disekitarnya harus mematuhi ketentuan terkait dengan pengelolaan parkir yang tertuang dalam Perda tersebut.

Pengaturan mengenai kewajiban bagi setiap orang untuk menguasai suatu lahan atau tempat guna menyimpan kendaraan saat kendaraan tersebut sedang tidak dipergunakan telah diterapkan di beberapa negara lain. Salah satu negara yang telah mewajibkan warga negaranya untuk menguasai lahan garasi bagi kendaraan mereka ialah Jepang. Di Jepang secara umum

¹⁷ Adam, "Gubernur Djarot: Parkir di Lapangan Boleh, Asal Jangan di RPTRA" *Tempo*, Accessed 11 April 2022, <https://metro.tempo.co/read/910122/gubernur-djarot-parkir-di-lapangan-boleh-asal-jangan-di-rptra/full&view=ok>.

¹⁸ Cornelius Candra, "Sewa Lahan Parkir di Jakarta, Segini Biaya per Bulan" *Otosia*, Accessed 22 April 2022, <https://www.otosia.com/berita/sewa-lahan-parkir-di-jakarta-segini-biaya-per-bulan.html>.

dapat dibagi menjadi 2 (dua) kategori aturan terkait perparkiran¹⁹, yakni Tempat Penyimpanan dan Tempat Parkir. Yang dimaksud dimaksud dengan Tempat Penyimpanan ialah suatu tempat atau lahan yang berfungsi untuk menyimpan kendaraan selama waktu yang tidak ditentukan atau sesingkat-singkatnya ialah untuk bermalam kendaraan atau biasa disebut juga dengan sebutan garasi. Kemudian yang dimaksud dengan tempat parkir adalah suatu tempat atau lokasi yang akan dipergunakan untuk memarkirkan kendaraan seseorang untuk sementara waktu, biasanya tempat parkir berada di lokasi-lokasi strategis atau pusat kegiatan yang banyak dikunjungi oleh masyarakat. Jepang telah menerapkan aturan mengenai kewajiban menguasai lahan parkir atau garasi untuk kendaraan mereka melalui aturan *Motor Vehicle Storage Act*. Dalam Artikel 1 *Motor Vehicle Storage Act* menyebutkan bahwa tujuan dari aturan tersebut ialah,

“to ensure proper use of roads, prevent road hazards, and facilitate road traffic by requiring automobile owners to secure storage space for automobiles and not use roads as storage places for automobiles, and by strengthening regulations on car parking.”

Dari artikel tersebut dapat diketahui bahwa selain untuk memperkuat aturan mengenai parkir kendaraan, aturan mengenai kewajiban menguasai lahan parkir atau garasi di Jepang juga memiliki tujuan agar jalanan tetap digunakan sesuai peruntukannya, pencegahan pengrusakan jalan yang diakibatkan oleh kendaraan yang terparkir di ruang milik jalan, serta menjaga lalu lintas agar tetap terkendali dengan tidak adanya kendaraan yang parkir di ruang milik jalan.

Dalam *Motor Vehicle Storage Act* tersebut, setiap orang di Jepang yang hendak memiliki kendaraan bermotor diwajibkan terlebih dahulu untuk memiliki atau menguasai tempat parkir atau garasi di luar ruang milik jalan sebelum dapat membeli kendaraan bermotor. Hal ini tertuang dalam Artikel 3 *Motor Vehicle Storage Act* yang menyebutkan bahwa *the holder of an automobile shall be limited to the place of storage of the vehicle*. Penduduk Jepang paham akan konsekuensi apabila mereka hendak memiliki kendaraan bermotor namun mereka belum memiliki atau menguasai tempat parkir atau garasi, karena apabila mereka memaksakan untuk memiliki kendaraan bermotor namun belum menguasai tempat parkir atau garasi maka mereka akan dihadapkan dengan urusan administrasi yang cukup rumit untuk kendaraan bermotornya tersebut²⁰. Kemudian, tidak semua lahan parkir yang disewakan oleh pengelola parkir atau pihak ketiga lainnya di seluruh Jepang dapat digunakan oleh masyarakat Jepang untuk didaftarkan menjadi *vehicle storage* kendaraan mereka, karena dalam *Motor Vehicle Storage Act* juga terdapat aturan yang membatasi jarak bagi setiap orang yang hendak menyewa *vehicle storage* untuk kendaraan mereka, yakni sejauh radius 2 kilometer (km)²¹ dari lokasi tempat tinggal seseorang tersebut atau kantor bagi perusahaan yang hendak memiliki

¹⁹ Axhausen, K.W., M. Chikaraishi and H. Seya, “Parking – Learning from Japan”, *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung*, (2015): 8.

²⁰ Dony Is Prawiranata, *Pengaturan Garage Car: Perbandingan Indonesia dan Jepang*, (Pekalongan: NEM, 2021), 68.

²¹ Axhausen, K.W., M. Chikaraishi and H. Seya, *Op. Cit.*, 8.

kendaraan juga. Pemilik kendaraan tersebut harus dapat membuktikan kepemilikan garasi atau lahan parkir tersebut sebagai miliknya, atau apabila lahan parkir atau garasi tersebut merupakan sewaan maka harus menyertakan bukti dari sewa-menyewa tersebut. Bukti-bukti yang diperlukan oleh seseorang yang hendak memiliki kendaraan di Jepang apabila tempat yang hendak didaftarkan sebagai garasi kendaraan mereka adalah properti pribadi milik mereka berupa²² dokumen formulir pendaftaran untuk sertifikat tempat parkir, formulir untuk rencana parkir, bukti hak pemanfaatan tempat parkir, serta peta lokasi area parkir dan sekitarnya. Kemudian apabila tempat yang hendak didaftarkan sebagai garasi kendaraan mereka adalah sewa maka diperlukan dokumen pengganti untuk bukti hak pemanfaatan tempat parkir berupa persetujuan penggunaan penggunaan tempat parkir atau salinan kontrak sewa-menyewa atas lokasi garasi.

Motor Vehicle Storage Act sudah sangat jelas melarang setiap pemilik kendaraan bermotor untuk menjadikan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan atau garasi kendaraan mereka, hal ini tertuang dalam Artikel 11 Paragraf (1) *Motor Vehicle Storage Act* yang menyebutkan *no person shall use the place on the road as a storage place for automobiles*. Lebih lanjut dalam Artikel 11 Paragraf (2) *Motor Vehicle Storage Act* disebutkan bahwa,

"no person shall do any of the acts listed in the following acts: A. acts in which a motor vehicle continues to park in the same place on the road for twelve hours or more; B. the car is at night (the time from sunset to sunrise) to park at the same place on the road for more than eight hours."

Hal tersebut dapat ditelaah sebagai batasan bagi setiap orang yang hendak memarkirkan kendaraan mereka di ruang milik jalan bahwa parkir di ruang milik jalan diperbolehkan namun tidak dalam waktu yang tidak tertentu, namun dengan Batasan waktu yang jelas yakni kendaraan tidak diperbolehkan untuk parkir di satu titik yang sama melebihi 12 jam dan/atau memarkirkan kendaraan mereka di ruang milik jalan untuk bermalam di satu titik yang sama melebihi 8 jam. Setiap orang di Jepang yang hendak memiliki kendaraan bermotor harus memiliki *Shako Shomei Sho* atau Sertifikat Tempat Parkir yang dikeluarkan oleh kepolisian prefektur setempat sebagaimana yang tertuang dalam artikel 4 *Motor Vehicle Storage Act* yang menyebutkan,

"a person who intends to receive the state shall submit to the administrative agency in a document stating that he/she has secured a storage place for said vehicle at a place other than the place on the road delivered by the police chief."

Sertifikat Tempat Parkir ini merupakan objek keluaran dari aturan *Motor Vehicle Storage Act* yang mana mewajibkan setiap orang yang hendak memiliki kendaraan bermotor harus memiliki atau menguasai lahan parkir atau garasi untuk menyimpan kendaraan mereka. Apabila seseorang memiliki kendaraan bermotor tanpa dapat membuktikan bahwa ia memiliki atau menguasai lahan parkir atau garasi untuk menyimpan kendaraan bermotor miliknya, maka kendaraan tersebut tidak diperbolehkan untuk dioperasikan hingga seseorang tersebut telah memiliki atau menguasai lahan parkir atau garasi sebagai tempat penyimpanan

²²Dony Is Prawiranata, *Loc. Cit.*

kendaraan miliknya sebagaimana yang tertulis dalam Artikel 9 *Motor Vehicle Storage Act* yang menyebutkan,

“if it is not recognized that a storage place for a vehicle has been secured in a place other than a place on the road, the public safety commission having jurisdiction over the location of the base of the use of the vehicle may order the holder of said vehicle to notify the holder of said vehicle that the vehicle shall not be used for operation until confirmation by the public safety commission that the storage place for said vehicle has been secured.”

Pengurusan *Shako Shomei Sho* harus dilakukan saat pertama kali kendaraan bermotor tersebut hendak didaftarkan dan saat ketika seseorang pemilik kendaraan bermotor berpindah tempat tinggal, hal ini dilakukan guna memastikan bahwa kendaraan bermotor milik seseorang yang hendak berpindah tempat tinggal tersebut nantinya memiliki tempat penyimpanan atau garasi yang baru di lokasi tempat tinggal yang baru untuk mencegah penggunaan ruang milik jalan sebagai tempat penyimpanan atau parkir utama dari kendaraan bermotor tersebut.

Pasal 140 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi menyebutkan bahwa, “Setiap orang atau badan usaha pemilik Kendaraan Bermotor wajib memiliki atau menguasai garasi.” Dalam ayat tersebut yang diwajibkan untuk memiliki atau menguasai sebuah garasi adalah mereka para pemilik kendaraan bermotor. Ayat tersebut secara tertulis mengatur kendaraan bermotor secara keseluruhan, bukan suatu jenis kendaraan bermotor tertentu seperti misalnya hanya mobil. Hal ini berbeda dengan *Motor Vehicle Storage Act* yang berlaku di Jepang dimana dalam *Motor Vehicle Storage Act* tersebut sudah secara khusus mendefinisikan apa yang dimaksud dengan kendaraan bermotor dalam aturan tersebut seperti yang tertulis dalam Artikel 2 Paragraf (1) *Motor Vehicle Storage Act* yang menyebutkan,

“Automobiles: Automobiles stipulated in Article 2, Paragraph 2 of the Road Transport Vehicle Law (excluding two-wheeled small vehicles, two-wheeled mini vehicles, and two-wheeled small special vehicles).”

Dalam artikel tersebut telah secara spesifik mengecualikan kendaraan-kendaraan tertentu untuk tidak termasuk kedalam kategori kendaraan yang diwajibkan harus memiliki atau menguasai garasi untuk dapat memiliki kendaraan bermotor tersebut. Teori penafsiran *letterlijk* atau penafsiran secara harfiah adalah penafsiran yang menekankan pada arti atau makna kata-kata yang tertulis. Seperti misalnya kata *servants* dalam konstitusi Jepang artikel 15 (2) yang menyebutkan “*All public officials are servants of the whole community and not of any group there of*”²³. Apabila mengacu pada Pasal 140 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, Artikel 2 Paragraf (1) *act on securing place for storage of automobiles*, dan teori penafsiran *letterlijk*, hal ini mengimplikasikan bahwa pemilik kendaraan sepeda motor di DKI Jakarta juga diwajibkan untuk memiliki atau menguasai garasi guna menyimpan sepeda motor miliknya selama tidak dipergunakan karena

²³ Afif Khalid, “Penafsiran Hukum Oleh Hakim Dalam Sistem Peradilan Di Indonesia” *Al’ Adl*, VI no. 11, (2014): 11.

dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi tidak diatur secara khusus pengecualian kendaraan-kendaraan tertentu dari kepemilikan atau penguasaan garasi untuk dapat memiliki kendaraan bermotor.

Kewajiban Menguasai Garasi di DKI Jakarta dalam Kaitannya dengan Aturan Terkait Kawasan Permukiman

Kawasan Permukiman menurut Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik berupa kawasan perkotaan maupun perdesaan, yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan. Penyelenggaraan kawasan permukiman dilakukan untuk mewujudkan wilayah yang berfungsi sebagai lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan yang terencana, menyeluruh, terpadu, dan berkelanjutan sesuai dengan rencana tata ruang. Penyelenggaraan kawasan permukiman bertujuan untuk memenuhi hak warga negara atas tempat tinggal yang layak dalam lingkungan yang sehat, aman, serasi, dan teratur serta menjamin kepastian bermukim.²⁴

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi DKI Jakarta tahun 2017-2022 telah mencanangkan program Kota Lestari, yaitu suatu program yang mengupayakan untuk mewujudkan penataan kawasan permukiman, penyediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH), serta pengelolaan lingkungan hidup. Salah satu alasan adanya program Kota Lestari ini terkait dengan permasalahan berkurangnya permukiman yang tertata karena data menunjukkan persentase luas permukiman yang tertata di provinsi DKI Jakarta mengalami penurunan dari 0,57% pada tahun 2012 hingga menjadi 0,14% pada tahun 2016, oleh karena hal tersebut Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merasa perlu adanya penyelesaian terkait dengan penataan permukiman. Langkah yang direncanakan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mewujudkan hal tersebut adalah dengan perbaikan kualitas hunian serta sarana dan prasarana di permukiman kumuh. Permukiman kumuh adalah permukiman yang tidak layak huni karena ketidakteraturan bangunan, tingkat kepadatan bangunan yang tinggi, dan kualitas bangunan serta sarana dan prasarana yang tidak memenuhi syarat. Terdapat 11 variabel yang menentukan tingkat kekumuhan di suatu wilayah, yaitu ²⁵: kepadatan penduduk, kepadatan bangunan, kondisi bangunan tempat tinggal, keadaan ventilasi dan pencahayaan bangunan tempat tinggal, tempat buang air besar, cara membuang sampah, pengangkutan sampah, keadaan drainase/saluran air, keadaan jalan lingkungan, penerangan jalan umum dan tata letak bangunan.

²⁴ Urip Santoso, *Hukum Perumahan*, (DKI Jakarta: Kencana, 2014), 67.

²⁵ Lihat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2017 – 2022, Materi 9.4.1. Penataan Kawasan Permukiman.

Berdasarkan kriteria kumuh tersebut, yang menjadi salah satu kriterianya adalah Kepadatan Bangunan dan Keadaan Jalan Lingkungan. Tidak sedikit Masyarakat DKI Jakarta yang bertempat tinggal di dalam gang sempit atau lorong yang jaraknya bisa ratusan meter kedalam dengan kepadatan bangunan yang cukup tinggi dan menyimpan kendaraan bermotor mereka khususnya mobil berada di pinggir jalan besar di muka gang masuk kedalam rumah mereka, sehingga dapat dengan mudah ditemukan deretan mobil yang terparkir dipinggir jalan besar dekat sebuah gang permukiman. Terbatasnya lahan di daerah DKI Jakarta serta tingginya harga tanah di DKI Jakarta mendorong masyarakat untuk berkumpul dan bermukim di satu lokasi yang harga tanah ataupun rumahnya terjangkau oleh mereka menyebabkan ketidakmerataan persebaran kawasan permukiman dan menyebabkan tingginya kepadatan bangunan di satu lokasi. Umumnya hunian-hunian yang berlokasi di kawasan dengan kepadatan bangunan yang tinggi tidak dilengkapi dengan sarana yang memadai, dalam hal ini adalah ketiadaan garasi dalam hunian tersebut. Berdasarkan Pasal 1 angka 22 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman yang dimaksud dengan Sarana adalah fasilitas dalam lingkungan hunian yang berfungsi untuk mendukung penyelenggaraan dan pengembangan kehidupan sosial, budaya, dan ekonomi.

Sejauh ini belum ada peraturan khusus yang mewajibkan pembangunan rumah untuk umum harus dilengkapi dengan garasi, aturan yang menyebutkan perlu adanya suatu garasi pada suatu rumah hanya terdapat dalam Pasal 131 ayat (3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung yang mengatur mengenai standar kebutuhan atau jenis ruang rumah negara bagi pejabat atau pegawai negeri. Dengan ketiadaannya kewajiban dan pedoman untuk membangun garasi atau ruang untuk menyimpan kendaraan milik masyarakat dalam pembangunan rumah untuk masyarakat umum, masyarakat-masyarakat yang khususnya bertempat tinggal di kawasan permukiman dengan kepadatan bangunan yang tinggi tidak menjadikan pembangunan garasi sebagai salah satu bagian dari rumah mereka.

Kriteria kumuh terkait dengan keadaan jalan lingkungan ada keterkaitannya dengan bagaimana lingkungan permukiman itu terbentuk. Permukiman terjadi karena terpusatnya aktivitas manusia untuk dapat mengakses sumber daya tertentu dan menjadikannya proses mukim.²⁶ Terciptanya suatu permukiman dapat diketahui dari bagaimana pola permukiman itu terbentuk. Pola permukiman secara umum merupakan susunan bentuk persebaran permukiman yang dipengaruhi oleh sifat hubungan antar faktor-faktor yang mendorong terbentuknya permukiman tersebut.

²⁶Eni Heldayani, Muhammad Idris, Sukardi, "Proses Terbentuknya Permukiman Etnis di Kota Palembang" *Jurnal Pendidikan Geografi*, IV, no.6, (2017): 1.

Terdapat beberapa pola terbentuknya suatu permukiman, yaitu secara spontan atau *incremental*, terencana atau *designed*, dan *incremental* dalam lingkungan permukiman *designed*.²⁷ Pola permukiman spontan atau *incremental* adalah proses bermukim yang terjadi secara alamiah yang berawal dari orang yang hanya sekedar untuk singgah hingga orang tersebut menetap ditempat tempat tersebut, yang mendorong orang tersebut untuk menetap diantaranya adalah adanya kepastian untuk mendapat penghidupan di area tersebut yang akhirnya berkembang menjadi budaya “rumah”. Pola permukiman terencana atau *designed* diawali dengan proses permukiman yang terjadi secara spontan yang kemudian ditata kembali atau distrukturkan ulang, hal tersebut terjadi karena adanya kepastian untuk mendapatkan penghidupan dalam jangka Panjang yang kemudian akhirnya berkembang menjadi budaya “kota”. Selain itu, pola permukiman *incremental* dapat terjadi di area lingkungan permukiman yang telah terencana, hal ini dapat terjadi karena meledaknya jumlah penduduk dan tidak terakomodasinya kebutuhan rumah untuk bermukim yang mana hal tersebut menciptakan area-area kumuh di area perkotaan yang sudah direncanakan sedemikian rupa. Keadaan jalan lingkungan yang berada diarea permukiman kumuh umumnya terbentuk mengikuti keadaan bagaimana area permukiman itu berkembang, dan semakin lama jalan lingkungan diarea permukiman tersebut akan semakin menyempit karena akan ada masyarakat yang membangun bangunan baru yang menggerus lebar jalan.

Kecamatan Tambora di Jakarta Barat merupakan salah satu kecamatan di DKI Jakarta yang terdapat area permukiman kumuh di dalamnya dengan kriteria kumuh sedang²⁸. Salah satu indikator yang menjadikan area permukiman kecamatan Tambora menjadi area permukiman kumuh ialah jalan lingkungan yang ada di area permukiman kecamatan Tambora jalannya yang sempit yang hanya memiliki lebar jalan 3 meter untuk jalan lingkungan penghubung dengan jalan kota dan jalan yang menghubungkan antar rumah diarea permukiman tersebut hanya cukup untuk kendaraan roda dua²⁹. Dalam Pasal 6 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas Jalan Umum dan Jalan Khusus. Kemudian dalam Pasal 8 ayat (1) disebutkan Jalan Umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Selanjutnya dalam penjelasan Pasal 8 ayat (5) yang dimaksud dengan jalan lingkungan meliputi jalan lingkungan primer dan jalan lingkungan sekunder, yang dimaksud dengan jalan lingkungan sekunder merupakan jalan lingkungan dalam skala perkotaan seperti di lingkungan perumahan, perdagangan, dan pariwisata di kawasan perkotaan. Lebih lanjut dalam Pasal 20 ayat (1) dan ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menyebutkan bahwa Jalan lingkungan

²⁷ Muhammad Hidayat, “Terbentuknya Permukiman.” Accessed 25 April 2022, <https://www.slideshare.net/angreliany/terbentuknya-permukiman>.

²⁸ Ambarwati, D. Sugandi, D. Sungkawa, “Tingkat Kekumuhan Permukiman Di Kecamatan Tambora Jakarta Barat” *Antologi Pendidikan Geografi*, IV no. 2, (2016): 6.

²⁹ *Ibid.*

sekunder yang didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 meter dan Jalan lingkungan sekunder yang tidak diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter. Menurut aturan yang tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, jalan lingkungan yang berada di Kecamatan Tambora tidak ada yang memenuhi syarat sebagaimana yang telah ditetapkan dalam aturan-aturan tersebut karena jalan lingkungan di Kecamatan Tambora hanya memiliki lebar paling luas selebar 3 meter. Lebar jalan yang tidak mencukupi guna mengakomodasi lalu lintas untuk mobil pribadi membuat warga yang bermukim di kecamatan Tambora ini tidak dapat membangun garasi sebagai bagian dari rumahnya dan harus memarkirkan mobilnya di sepanjang jalan area permukiman yang lebarnya cukup untuk digunakan sebagai tempat parkir mobil³⁰.

DKI Jakarta sebagai wilayah perkotaan serta daerah dengan luas wilayah yang lebih kecil apabila dibandingkan dengan provinsi lainnya memiliki permasalahan untuk memenuhi kebutuhan tempat tinggal masyarakatnya, salah satu cara yang digunakan untuk mengatasi hal ini ialah dengan pengembangan pembangunan perumahan vertikal. Perumahan vertikal adalah suatu kelompok yang memiliki fungsi lingkungan tempat hunian yang dilengkapi dengan fasilitas serta sarana dan prasarana lingkungan dengan tipe kelompok bangunan hunian yang mempunyai batasan ketinggian lebih dari 3 lantai. Pembangunan serta pengembangan kawasan perumahan vertikal merupakan salah satu upaya yang diprioritaskan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta sebagaimana yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi DKI Jakarta 2017-2022 yang menyatakan pemantapan pemenuhan kebutuhan hunian yang layak melalui pengembangan hunian vertikal yang terintegrasi dengan tata ruang kota serta penciptaan lingkungan kota yang bebas kumuh merupakan prioritas dalam pembangunan permukiman di DKI Jakarta. Rumah Susun menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2011 adalah bangunan gedung bertingkat yang dibangun dalam suatu lingkungan yang terbagi dalam bagian-bagian yang distrukturkan secara fungsional, baik dalam arah horizontal maupun vertikal dan merupakan satuan-satuan yang masing-masing dapat dimiliki dan digunakan secara terpisah, terutama untuk tempat hunian yang dilengkapi dengan bagian bersama, benda bersama, dan tanah bersama.

Parlindungan mengemukakan pendapat bahwa rumah susun berupa suatu perumahan yang dimiliki oleh beberapa orang atau badan hukum secara terpisah yang didalamnya termuat kelengkapan sebagai suatu tempat hunian ataupun bukan hunian, baik untuk perkantoran, usaha komersil dan lain-lain, yang memiliki akses tersendiri untuk keluar ke jalan besar serta dengan segala hak dan kewajibannya dan mempunyai bukti-bukti tentang haknya

³⁰ Miftahul Munir, "Pak Gubernur, perda garasi mobil dapat keluhan dari warga tambora nih" *Akurat*, accessed 31 Mei 2022, <https://akurat.co/pak-gubernur-perda-garasi-mobil-dapat-keluhan-warga-tambora-nih>.

tesebut, dengan berdimensi horizontal dan vertikal. Lebih lanjut, beliau menambahkan pembangunan rumah susun terutama di wilayah kawasan perkotaan merupakan suatu keharusan, sebagai akibat dari terbatasnya tanah untuk perumahan tersebut dan permintaan akan kebutuhan tempat tinggal yang semakin tinggi.³¹ Konsep pembangunan rumah susun timbul sebagai akibat dari keterbatasan lahan di kawasan perkotaan ataupun di kawasan dengan densitas bangunan yang padat dengan mempertimbangkan efisiensi serta efektifitas dalam pemberdayaan lahan, karena mengingat di kawasan-kawasan tersebut tidak memungkinkan untuk membangun kawasan permukiman secara horizontal.

Pasal 6 ayat (2) huruf d Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 menyebutkan untuk mewujudkan pemanfaatan kawasan budi daya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b, ditetapkan kebijakan sebagai berikut; d. pengarahannya perkembangan dan penataan kawasan permukiman sesuai karakteristik kawasan. Kemudian dalam Pasal 8 ayat (4) huruf a menyebutkan bahwa strategi untuk melaksanakan kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) huruf d meliputi; a. mengembangkan perumahan vertikal dan horisontal dilengkapi fasilitas serta prasarana dan sarana yang memadai. Lebih lanjut, dalam Pasal 81 ayat (4) huruf a menyebutkan pemanfaatan dan pengelolaan kawasan permukiman yang perlu ditingkatkan melalui perbaikan lingkungan, perumahan, dan pembangunan baru dilaksanakan berdasarkan arahan sebagai berikut; a. peningkatan intensitas pemanfaatan ruang melalui pengembangan perumahan vertikal baik bagi golongan masyarakat berpenghasilan menengah/tinggi dan masyarakat berpenghasilan rendah melalui perumahan kota secara terpadu dilengkapi RTH, fasilitas umum dan fasilitas sosial. Arah pengembangan dan pembangunan kawasan permukiman yang berorientasi permukiman secara vertikal yang diterapkan di DKI Jakarta menimbulkan permasalahan lainnya yakni permasalahan terkait dengan kendaraan-kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat yang bermukim di permukiman vertikal tersebut.

Dalam Pasal 32 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Rumah Susun menyebutkan bahwa pelaku pembangunan wajib melengkapi lingkungan rumah susun dengan prasarana, sarana, dan utilitas umum. Kemudian dalam Pasal 32 ayat (5) huruf a menyebutkan bahwa standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) merupakan target standar pelayanan minimal yang meliputi; a. jenis pelayanan dasar. Lebih lanjut dalam Pasal 33 huruf b menyebutkan jenis pelayanan dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (5) huruf a paling sedikit; b. sarana perniagaan/perbelanjaan, sarana pelayanan umum dan pemerintahan, sarana Pendidikan, sarana Kesehatan, sarana peribadatan, sarana rekreasi dan olahraga, sarana pemakaman, sarana pertamanan dan ruang terbuka hijau, dan sarana parkir. Meskipun sarana perparkiran

³¹ AP. Parlindungan, *Komentar Atas Undang-Undang Perumahan dan Pemukiman dan Undang-Undang Rumah Susun*, (Bandung: Mandar Maju, 2011), 91.

telah ditetapkan sebagai jenis pelayanan dasar yang harus ada di di kawasan rumah susun, aturan terkait dengan kewajiban menguasai garasi yang diatur dalam Pasal 140 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi sulit untuk dipraktekan pada masyarakat yang bertempat tinggal di rumah susun karena umumnya kawasan rumah susun memiliki lahan yang terbatas sehingga tidak cukup untuk memenuhi seluruh kebutuhan untuk menampung kendaraan milik masyarakat. Dalam Pasal 3 ayat (10) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 27 Tahun 2009 tentang Pembangunan Rumah Susun Sederhana menyebutkan bahwa setiap 10 (sepuluh) unit hunian menyediakan lokasi parkir 1 (satu) mobil dan 5 (lima) motor dalam halaman persil dan/atau bangunan. Dengan perbandingan 1 banding 10 untuk mobil dan 1 banding 2 untuk motor untuk setiap unit rumah susun sederhana, aturan kewajiban untuk menguasai garasi telah memlimitasi masyarakat untuk memiliki kendaraan bermotor yang bertempat tinggal di rumah susun sederhana yang mana rumah susun tersebut diperuntukan untuk masyarakat berpenghasilan rendah. Permasalahan terkait dengan kewajiban menguasai garasi bagi masyarakat yang bermukim di permukiman vertikal telah dirasakan dampaknya oleh pengelola gedung dan masyarakat yang bertempat tinggal di *Green Pramuka City* yang merupakan rumah susun sederhana milik. Pengelola *Green Pramuka City* mengalami kerugian yang diakibatkan oleh penghuni yang menolak untuk membayar biaya sewa parkir per jam yang memarkirkan kendaraannya di area yang ditelah ditentukan sebagai area parkir sewa per jam, hal ini terjadi karena terbatasnya area sewa parkir per bulan yang disediakan oleh pengelola *Green Pramuka City* untuk penghuni yang berjumlah sekitar 800 lot parkir mobil untuk area parkir sewa per bulan atau sekitar 20% dari total unit yang dimiliki oleh gedung *Green Pramuka City* yang berjumlah sekitar 4000 unit³².

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan di atas, pelaksanaan aturan kewajiban memiliki atau menguasai garasi di DKI Jakarta bagi masyarakat pemiliki kendaraan bermotor sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi belum dapat terealisasi dengan sempurna karena beberapa hambatan tertentu. Dari segi peraturan, kealpaan peraturan gubernur yang diamanatkan dalam Pasal 140 ayat (5) Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi guna mengatur lebih lanjut ketentuan yang berlaku berkaitan dengan kepemilikan atau penguasaan garasi, karena aturan yang termuat dalam Pasal 140 tersebut masih mengatur ketentuannya secara umum. Kemudian pasal tersebut kurang memperhatikan faktor keadaan masyarakat DKI Jakarta yang

³²Haris Kurniawan, "Green Pramuka pastikan jalani sistem perparkiran sesuai aturan" *Merdeka*, diakses pada 13 Juni 2022, <https://www.merdeka.com/properti/green-pramuka-pastikan-jalani-sistem-perparkiran-sesuai-aturan.html>.

bermukim di kawasan padat penduduk atau di rumah susun. Selanjutnya dari segi masyarakat, kurangnya kesadaran hukum dan kesadaran terhadap kehidupan bertetangga yang baik masyarakat DKI Jakarta terhadap kewajiban yang dibebankan kepadanya apabila mereka memiliki kendaraan bermotor berkontribusi banyak terhadap permasalahan yang sering diadukan oleh masyarakat yang terganggu aktifitasnya yang diakibatkan oleh maraknya parkir liar di jalanan ibukota khususnya di kawasan permukiman yang padat penduduk. Lebih lanjut, Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta dalam menerbitkan peraturan gubernur yang akan mengatur lebih lanjut terkait dengan kewajiban memiliki atau menguasai garasi dapat memperhatikan bagaimana *Motor Vehicle Storage Act* diatur di Jepang, karena dalam *Motor Vehicle Storage Act* diatur beberapa aturan khusus yang berkaitan dengan kepemilikan kendaraan bermotor dalam kaitannya dengan kepemilikan garasi terhadap subjek hukum yang hendak memiliki kendaraan bermotor.

Dalam aturan yang berkaitan dengan kawasan permukiman khususnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun tidak terdapat aturan atau pasal yang mewajibkan suatu rumah atau bangunan hunian bertingkat untuk memiliki atau setidaknya tidaknya termuat garasi pada bangunannya, juga tidak ada aturan atau pasal yang mengatur untuk disuatu kawasan permukiman atau di area lingkungan rumah susun untuk menyediakan garasi bagi para penghuninya, hal ini menjadi hambatan tersendiri bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menerapkan Pasal 140 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi karena masyarakat pada wilayah yang minim tempat penyimpanan kendaraan bermotor milik mereka maka mereka tidak dapat menjalankan aturan tersebut. Lebih lanjut, banyak jalan dari wilayah permukiman di DKI Jakarta yang sejatinya tidak cukup mendukung untuk seseorang memiliki kendaraan bermotor seperti misalnya lebar jalan dari wilayah permukiman tersebut terlalu sempit untuk dapat dilalui oleh kendaraan tertentu, hal tersebut mendorong masyarakat pemilik kendaraan bermotor yang bermukim pada wilayah permukiman tersebut untuk menyimpan kendaraan mereka pada jalan besar yang tidak jauh dari rumah mereka yang mana hal tersebut akan mengganggu pengguna jalan serta aktifitas masyarakat sekitar.

Saran yang dapat penulis rekomendasikan ialah dengan menyegerakan menerbitkan aturan-aturan pelaksana dalam hal ini ialah peraturan gubernur guna mengatasi keabu-abuan yang termuat dalam peraturan daerah tersebut, seperti bagaimana pengaturan tentang penerbitan surat bukti kepemilikan garasi, jenis kendaraan apa saja yang dimaksud dalam peraturan daerah tersebut, serta pemerintah daerah memberikan kepastian terhadap masyarakat yang bermukim di kawasan padat penduduk dan rumah susun tentang di mana mereka akan menyimpan kendaraan mereka selama sedang tidak digunakan dengan membangun atau menyediakan area khusus di sekitar lingkungan tempat tinggal mereka.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Friedman, Lawrance M. *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Bandung: Nusamedia, 1984;
- Parlindungan, AP. *Komentar Atas Undang-Undang Perumahan dan Pemukiman dan Undang-Undang Rumah Susun*, Bandung: Mandar Maju, 2011;
- Prawiranata, Dony Is. *Pengaturan Garage Car: Perbandingan Indonesia dan Jepang*, Pekalongan: NEM, 2021;
- Santoso, Urip. *Hukum Perumahan*, DKI Jakarta: Kencana, 2014;
- Soekanto, Soerjono. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, DKI Jakarta: Rajawali, 1982;
- . *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, DKI Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2011.

Jurnal

- Ambarwati, D. Sugandi, dan D. Sungkawa. "Tingkat Kekumuhan Permukiman di Kecamatan Tambora Jakarta Barat" *Antologi Pendidikan Geografi IV*, no.2, (2016): 1-6;
- Axhausen, K.W., M. Chikaraishi, dan H. Seya, "Parking-Learning from Japan" *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 1095*, (2015): 1-24;
- Heldayani, Eni, dan Muhammad Idris. "Sukardi, Proses Terbentuknya Permukiman Etnis di Kota Palembang" *Jurnal Pendidikan Geografi IV*, no. 6 (2017): 1-15;
- Khalid, Afif. "Penafsiran Hukum Oleh Hakim Dalam Sistem Peradilan di Indonesia" *Al' Adl*. VI, no.11, (2014): 9-36.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman;
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun;
- Motor Vehicle Storage Act (Law No. 145 of 1962)
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Rumah Susun;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung;

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran;

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030;

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

Sumber Lain

- Adam, "Gubernur Djarot: Parkir di Lapangan Boleh, Asal Jangan di RPTRA" *Metro*, accessed 11 April 2022. <https://metro.tempo.co/read/910122/gubernur-djarot-parkir-di-lapangan-boleh-asal-jangan-di-rptra/full&view=ok>.
- Cornelius Candra, "Sewa Lahan Parkir di Jakarta, Segini Biaya per Bulan" *Otosia*, accessed 22 April 2022. <https://www.otosia.com/berita/sewa-lahan-parkir-di-jakarta-segini-biaya-per-bulan.html>.
- Dwi Puspita Sari, "Peningkatan Jumlah Kendaraan Bermotor Di DKI Jakarta" *Pemprov DKI Jakarta*, accessed 3 Maret 2021. <https://statistik.jakarta.go.id/peningkatan-jumlah-kendaraan-bermotor-di-dki-jakarta>.
- Grandyos Zafna, "Potret Kepadatan Penduduk di DKI Jakarta" *Detik*, accessed 3 Maret 2021. <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-4904748/potret-kepadatan-penduduk-di-dki-jakarta>.
- Haris Kurniawan, "Green Pramuka pastikan jalani sistem perparkiran sesuai aturan" *Merdeka*, accessed 13 Juni 2022. <https://www.merdeka.com/properti/green-pramuka-pastikan-jalani-sistem-perparkiran-sesuai-aturan.html>.
- Kompas Otomotif, "Tiga Kelurahan Belum Terima "Surat Edaran" Wajib Garasi Mobil" *Kompas*, accessed 11 April 2022. <https://otomotif.kompas.com/read/2017/09/08/182300515/tiga-kelurahan-belum-terima-surat-edaran-wajib-garasi-mobil>.
- Miftahul Munir, "Pak Gubernur, perda garasi mobil dapat keluhan dari warga tambora nih" *Akurat*, accessed 31 Mei 2022. <https://akurat.co/pak-gubernur-perda-garasi-mobil-dapat-keluhan-warga-tambora-nih>.
- Muhammad Hidayat, "Terbentuknya Permukiman". accessed 25 April 2022, <https://www.slideshare.net/angreliany/terbentuknya-permukiman>.
- Sadad, "4 Alasan orang malas naik Transportasi Umum di Jabodetabek" *Mojok*, accessed 3 Maret 2021. <https://mojok.co/terminal/4-alasan-orang-malas-naik-transportasi-umum-di-jabodetabek/>.