



**OMBUDSMAN**  
REPUBLIK INDONESIA



## OMBUDSMAN BRIEF

**KAJIAN KEBIJAKAN NASIONAL  
PENYELENGGARAAN PELAYANAN PARKIR DI LOKASI PELAYANAN PUBLIK  
SEBAGAI BAGIAN DARI KELENGKAPAN FASILITAS PELAYANAN PUBLIK**

**Tahun 2018**

**KAJIAN KEBIJAKAN NASIONAL**  
**PENYELENGGARAAN PELAYANAN PARKIR DI LOKASI PELAYANAN PUBLIK**  
**SEBAGAI BAGIAN DARI KELENGKAPAN FASILITAS PELAYANAN PUBLIK**

**RINGKASAN**

Kurang memadainya ketersediaan, jangkauan dan kualitas transportasi publik telah mendorong masyarakat Indonesia mengandalkan moda transportasi pribadi, yaitu sepeda motor dan mobil. Permasalahan-permasalahan yang kerap muncul selain kemacetan lalu lintas antara lain: Ruang parkir tidak tersedia; Pengguna kendaraan menggunakan ruang yang tidak sesuai peruntukan; Fasilitas parkir yang disediakan penyelenggara pelayanan publik penggunaannya habis/ didominasi oleh pegawainya sendiri; Pengenaan tarif parkir tidak tepat; Penghitungan biaya parkir tidak jelas; Oleh karena itu, kajian ini difokuskan pada 2 (dua) hal, yaitu:

1. Bagaimana kebijakan dan program Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah dalam rangka penyelenggaraan pelayanan parkir? Apakah terdapat maladministrasi dalam implementasinya?

2. Apa saja permasalahan yang timbul terkait penyelenggaraan pelayanan parkir?

Dengan mengambil wilayah penelitian pada Kota Bandung, Kota Palembang, Kota Yogyakarta, Kota Denpasar, DKI Jakarta, Kota Depok, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, dan Kota Bogor yang sebagai kota dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi, kajian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

1. Sebagai saran/masukan bagi Pemerintah Pusat untuk melakukan evaluasi dan menerbitkan kebijakan terkait perparkiran yang bersifat umum, komprehensif, dan menyesuaikan dengan kondisi terkini agar dapat dijadikan pedoman bagi pelaksanaan penyelenggaraan pelayanan parkir di tingkat Kabupaten/Kota;
2. Sebagai bahan evaluasi bagi Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan perparkiran secara menyeluruh, baik dalam hal

pengelolaan maupun dalam pengawasan;

3. Sebagai masukan dan panduan bagi pengelola dan pengguna untuk dapat menyelenggarakan pelayanan parkir yang berkeadilan, tidak hanya berorientasi pada pendapatan tetapi juga pemenuhan hak-hak pengguna jasa dan memperhatikan tata ruang.

## **LATAR BELAKANG**

Menurut data GAIKINDO (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia), selama tahun 2016 tercatat penjualan mobil baru sebanyak 1,06 juta unit. Jumlah tersebut naik 4,5 persen dibanding tahun 2015 dimana terjual 1,01 juta unit mobil. Penjualan terbanyak terjadi pada tahun 2013, yaitu 1,23 juta unit.<sup>1</sup> Sedangkan catatan AISI (Asosiasi Industri Sepedamotor Indonesia) penjualan sepeda motor selama tahun 2016 mencapai 5,93 juta unit dari lima anggota AISI, yaitu Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki dan TVS. Jumlah ini mengalami penurunan 8,47 persen dibanding tahun 2015, dimana jumlah sepeda motor terjual mencapai 6,48 juta unit. Pergerakan sepeda motor dan mobil menambah kepadatan jalan raya, namun ketika berhenti, mobil dan sepeda motor

membutuhkan ruang parkir. Ruas bahu jalan yang digunakan untuk parkir, otomatis mempersempit jalan dan menambah kepadatan lalu lintas. Masalah tersebut dapat diatasi apabila perkantoran (pemerintah dan swasta), pusat perdagangan dan pusat kegiatan ekonomi lainnya menyediakan lahan parkir yang memadai. Namun kenyataan menunjukkan bahwa kebanyakan perkantoran Pemerintah maupun pusat perbelanjaan tidak menyediakan lahan parkir yang memadai. Bahkan tidak sedikit yang lahan parkirnya habis terpakai oleh para pekerja instansi/perusahaan, sedangkan untuk pengguna jasa atau konsumen justru terpaksa parkir di pinggir jalan.

Biaya Parkir merupakan salah satu sumber Penghasilan Asli Daerah yang cukup menggiurkan bagi Pemerintah Daerah. Demikian pula tidak sedikit instansi, BUMD & BUMN yang menikmati pendapatan signifikan dari biaya parkir di lahan yang mereka miliki/ kelola. Misalnya Stasiun Kereta Api, Bandara Udara, Pasar dan perkantoran. Namun pada beberapa fasilitas pelayanan publik seperti bandar udara dan stasiun, biaya parkir dipungut terhadap semua kendaraan bermotor yang masuk

kawasan tersebut, walaupun mobil dan sepeda motor tersebut hanya menurunkan atau menjemput/mengangkut penumpang dan sama sekali tidak parkir. Kondisi ini menjadi sorotan publik karena tarif parkir di stasiun dan di bandar udara ternyata lebih mahal dibandingkan tarif parkir di lahan swasta di tengah kota.

Pusat-pusat perbelanjaan modern berupaya memaksimalkan produktifitas lahan parkirnya dengan memblokir sebagian ruang parkir yang strategis (biasanya dekat pintu masuk) dan mengalokasikan untuk layanan Valet dengan tarif tinggi, antara Rp.30.000 hingga Rp.100.000 per kali parkir, diluar biaya parkir. Pengunjung yang tidak menggunakan jasa Valet dipaksa parkir di lokasi yang jauh dari pintu masuk. Kebijakan pengelolaan ini terkesan diskriminatif sangat berorientasi laba.

Untuk mendapatkan informasi yang komprehensif dan akurat tentang kemungkinan terjadinya maladministrasi dalam pengelolaan parkir di lokasi pelayanan publik, diperlukan kajian yang sistematis, yakni terkait kebijakan dan program Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah, serta implementasi di lapangan.

## TEMUAN

Kebijakan Pemerintah Daerah dalam hal penataan ruang dilegalisasi dengan menuangkannya dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) berupa Peraturan Daerah. Dalam kajian ini, daerah-daerah yang menjadi objek kajian pada umumnya sudah mengakomodir pelayanan parkir dalam RTRW. Namun belum terlihat rencana pengembangan sarana dan prasarana parkir, termasuk tahapan-tahapan pembangunannya dalam periode pembangunan daerah. Padahal, dalam Pasal 44 huruf a Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa "Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan rencana umum tata ruang. Peraturan Daerah yang ada pada umumnya lebih menitikberatkan pada pengelolaan, misalnya pemungutan retribusi, pengaturan tarif retribusi parkir beserta dan mekanisme pemungutannya, dan pengaturan pajak parkir.

Pemerintah daerah belum memiliki *master plan* atau kajian mengenai penyediaan fasilitas parkir. Kajian ini seharusnya perlu dilakukan dalam penataan kota, guna mengatasi kemacetan, ketidakteraturan, bahkan kecelakaan lalu lintas. Padahal, pertumbuhan jumlah kendaraan di setiap

kota menunjukkan grafik yang terus meningkat dari tahun ke tahun.

Hasil kajian ini juga menunjukkan bahwa pemerintah daerah belum melakukan pengendalian perparkiran secara nyata, maupun penyediaan secara memadai. Pada umumnya, penyediaan satuan ruang parkir hanya diwajibkan bagi pembangunan ruang publik, misalnya pertokoan, pusat perbelanjaan, penginapan dan lain-lain, itu pun tidak dapat diterapkan dengan optimal. Kelemahan lainnya adalah minimnya analisis terhadap penyediaan dan pengelolaan transportasi umum. Ketersediaan moda transportasi umum tentu saja erat kaitannya dengan fasilitas parkir. Transportasi umum yang tidak memadai dalam suatu wilayah dengan mobilitas tinggi akan memaksa masyarakat bergerak dengan kendaraan pribadi, sehingga tempat-tempat pelayanan publik harus menyediakan lahan parkir yang memadai pula sesuai dengan jumlah pengunjung dalam jangka waktu tertentu.

#### A. Parkir di Pinggir Jalan (On Street)

Dalam hal pengelolaan, hasil kajian ini menunjukkan bahwa semua daerah yang diteliti masih menyediakan dan mengelola parkir di ruang milik jalan karena berpotensi menjadi sumber PAD yang besar, namun menimbulkan permasalahan antara lain tingginya angka kecelakaan lalu lintas,

berkurangnya kapasitas jalan, dan hilangnya hal pejalan kaki. Selain itu, pola pengelolaan keuangan yang masih mengandalkan sistem uang tunai berpotensi disalahgunakan oleh pihak-pihak yang terkait. Permasalahan lain yang ditemukan dalam kajian ini antara lain:

1. Penggunaan ruang milik jalan sebagai area parkir pada di lokasi yang tidak seharusnya (tidak ada marka parkir);
2. Juru parkir yang ada ternyata bukan petugas yang ditunjuk atau yang terdaftar di Dinas Perhubungan. Selain itu, juru parkir juga sering memungut lebih dari tarif parkir yang seharusnya dan tidak memberikan karcis kepada pengguna, tidak melakukan fungsinya sebagai pengatur dan penjaga parkir melainkan hanya fokus pada pemungutan uang parkir;
3. Penetapan tarif parkir berorientasi pada pendapatan, bukan pada pengendalian.

#### B. Parkir di Luar Ruang Milik Jalan (Off Street)

Sistem pengelolaan parkir off street pada umumnya telah didukung dengan teknologi, sehingga dapat mencatat waktu dan jumlah pengunjung secara *real time*. Namun dalam penetapan dan

pengenaan tarifnya sering terjadi permasalahan dan banyak dikeluhkan oleh masyarakat pengguna layanan parkir off street pada umumnya dikelola oleh pihak swasta, dengan tarif yang ditetapkan sendiri. Kewenangan ini berpotensi disalahgunakan oleh pengelola parkir dalam rangka mencari keuntungan, apabila pemerintah daerah tidak menentukan batas maksimum dan batas minimum tarif parkir yang dapat dikenakan kepada masyarakat. Seharusnya, ada formula perhitungan tarif parkir yang ditetapkan oleh Menteri, dan berdasarkan formula tersebut, besaran tarif dihitung dan ditetapkan berdasarkan Peraturan Daerah masing-masing. Permasalahan lainnya adalah, pengenaan tarif parkir pada pengguna yang hanya memasuki kawasan tertentu untuk penjemputan (*pick up*) dan/atau penurunan penumpang (*drop off*). Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Pasal 102 ayat (2) telah menyebutkan dengan tegas bahwa “*Dalam hal pengguna jasa parkir telah memasuki area parkir dan tidak mendapatkan tempat parkir, dibebaskan dari biaya parkir.*” Dengan demikian, kendaraan yang tidak menggunakan tempat parkir seharusnya tidak dipungut biaya. Hasil kajian ini juga menunjukkan bahwa pengelola parkir off street pada

umumnya tidak memberikan jaminan terhadap kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir, yang merupakan kewajiban dari penyelenggara parkir, sebagaimana dalam Pasal 102 ayat (1). Pengelola parkir off street pada umumnya tidak memberikan jaminan terhadap kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir, yang merupakan kewajiban dari penyelenggara parkir, sebagaimana dalam Pasal 102 ayat (1). Dalam hal pengawasan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah masih lalai. Terdapat banyak pengelola parkir, khususnya *off street* yang tidak memiliki izin dari Pemerintah Daerah, tanpa ada upaya penertiban ataupun teguran dari Pemerintah Daerah. Bahkan untuk pengelola parkir yang sudah berizin, tidak ada instansi teknis yang ditugasi untuk melakukan pengawasan. Kurangnya pengawasan juga ditemukan pada penyelenggaraan parkir *on street*. Beberapa di antaranya adalah, juru parkir yang memungut di luar tarif yang ditentukan, tidak melaksanakan tugas pengaturan parkir (hanya fokus pada pemungutan uang parkir), adanya pengelolaan parkir di tempat yang tidak seharusnya menjadi area parkir, dan sebagainya.

Secara umum, munculnya permasalahan-permasalahan sebagaimana diuraikan di atas tidak terlepas dari berbagai kendala penyelenggaraan perparkiran, antara lain:

1. Tidak ada aturan baku tentang teknis pengelolaan perparkiran yang tersentralisasi, misalnya berupa Peraturan Menteri sebagaimana dalam amanat Pasal 111 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013;
2. Minimnya lahan yang dapat digunakan untuk mengakomodasi kebutuhan parkir;
3. Kurangnya minat pengembang atau pihak swasta dalam pengelolaan parker; Tingginya konflik sosial di tengah masyarakat, misalnya dalam perebutan lahan parkir.

### **ALTERNATIF KEBIJAKAN**

Secara umum, alternatif kebijakan yang dapat dilakukan adalah:

1. Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah seharusnya Merencanakan dengan cermat lokasi dan penataan perparkiran dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) maupun Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), sehingga memudahkan Pemerintah Daerah dalam membuat *masterplan* penataan dan evaluasi penyelenggaraan perparkiran.

Dengan demikian, fasilitas parkir dapat disediakan sesuai dengan peruntukannya, sekaligus menertibkan tempat parkir yang dikelola secara illegal atau tanpa izin.

2. Pemerintah daerah agar melakukan analisis dampak lalu lintas secara rutin dalam penentuan lokasi parkir di ruang milik jalan (*on street*), dan menghapus parkir *on street* di Kota dengan lalu lintas yang padat dan pertumbuhan kendaraan yang tinggi.

Kebijakan ini pada awalnya tentu akan menimbulkan permasalahan sosial pada lingkup masyarakat, baik pengelola maupun pengguna parkir. Bagi Pemda, penghapusan parkir *on street* akan berdampak pada berkurangnya potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Bagi juru parkir akan berdampak pada berkurangnya atau hilangnya pekerjaan sekaligus penghasilan, sedangkan bagi pengguna akan berdampak pada efisiensi waktu yang digunakan untuk mencapai gedung-gedung parkir di luar ruang milik jalan. Namun dalam jangka panjang, kebijakan ini akan mendatangkan manfaat yang jauh lebih besar. Selain mengurangi kemacetan lalu lintas, juga sebagai instrumen pengendalian penggunaan transportasi pribadi. Oleh karena itu, diperlukan keberanian Pemda untuk menerapkan

dan menyosialisasikan kepada masyarakat.

3. Pemerintah, dalam hal ini Menteri Perhubungan seharusnya segera menerbitkan Peraturan Menteri sebagaimana amanat Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, untuk mengatur persyaratan teknis fasilitas parkir baik *on street* maupun *off street*, dan mengatur formula penetapan tarif parkir *off street* agar tidak dihitung secara sepihak oleh pengelola.
4. Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah harus memiliki pedoman teknis mengenai mekanisme pengawasan terhadap penyelenggaraan perparkiran untuk kemudian dilaksanakan secara berkala. Hal ini mengingat banyaknya penyimpangan oleh pengelola parkir, seperti penggunaan bangunan yang tidak sesuai izin, tidak memberikan jaminan berupa ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan kendaraan, dan lain sebagainya.
5. Pemerintah dan Pemerintah Daerah agar memberikan insentif tertentu

penyelenggara perparkiran dengan baik dan inovatif sehingga menarik minat swasta dalam mengelola parkir, khususnya di daerah-daerah penyangga ibukota.

No	Proses Layanan	Indikator yang Dilihat
1	Perencanaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) mengatur rencana penataan ruang bagi perparkiran</li> <li>2. Peraturan Daerah atau Peraturan Kepala Daerah yang mengatur pelayanan parkir</li> <li>3. Masterplan mengenai penyediaan fasilitas parkir dengan memperhatikan aspek: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analisis kebutuhan lahan parkir dengan pertumbuhan kendaraan</li> <li>- Analisis kebutuhan lahan parkir dengan ketersediaan moda transportasi umum</li> <li>- Rasio jumlah pengunjung</li> <li>- Lokasi keselamatan dan kelancaran lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan</li> </ul> </li> </ol>
2	Pengelolaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pihak pengelola parkir</li> <li>2. Sistem pengelolaan parkir</li> <li>3. Tarif pelayanan parkir, meliputi: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dasar perhitungan besaran</li> <li>- Waktu/durasi</li> <li>- Pelaporan/ penyetoran kepada Pemda</li> </ul> </li> <li>4. Jaminan terhadap pengguna</li> </ol>
3	Pengawasan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ada/tidaknya pengawasan</li> <li>2. Mekanisme pengawasan, meliputi <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penanganan pengaduan</li> <li>- Umpan balik (sanksi, teguran, dll.)</li> <li>- Pelaporan hasil pengawasan</li> </ul> </li> </ol>

Sumber: diolah Tim Eneeliti

Indikator Kajian pada Setiap Proses Layanan

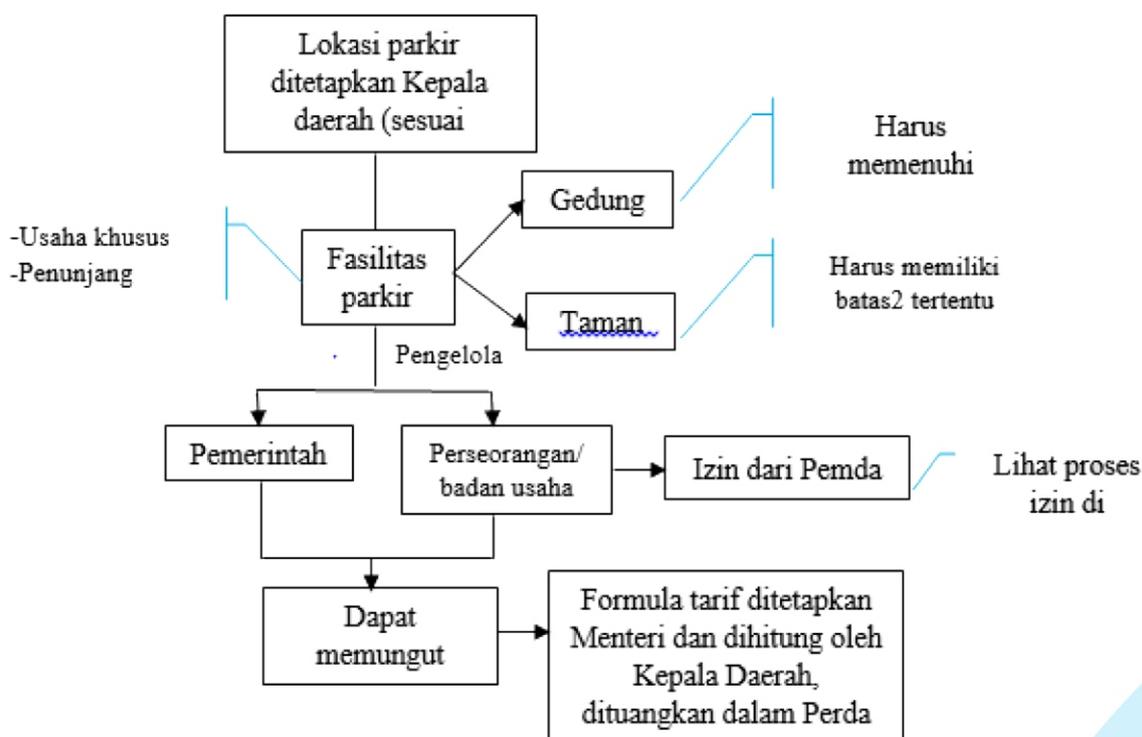
## REKOMENDASI DAN CATATAN PENUTUP

1. Pemerintah dan Pemerintah Daerah agar membenahi dan menyempurnakan kebijakan dan program masing-masing serta implementasinya, dengan melakukan:
  - a. Merencanakan dengan cermat lokasi dan penataan perpustakaan dalam dokumen RTRW maupun RDTR, sehingga memudahkan Pemerintah Daerah dalam membuat *masterplan* penataan dan pengevaluasian penyelenggaraan perpustakaan;
  - b. Pemerintah daerah agar menertibkan penyelenggaraan kantong-kantong parkir yang tidak berizin;
  - c. Pemerintah daerah agar melakukan analisis dampak lalu lintas secara rutin dalam penentuan lokasi parkir di ruang milik jalan (*on street*), dan menghapus parkir *on street* di Kota dengan lalu lintas yang padat dan pertumbuhan kendaraan yang tinggi;
  - d. Menteri Perhubungan agar segera menerbitkan Keputusan Menteri tentang formula perhitungan tarif parkir *off street*;
  - e. Menteri Perhubungan agar segera menerbitkan Peraturan Menteri mengenai persyaratan teknis fasilitas parkir baik *on street* maupun *off street*;
  - f. Penyelenggara perpustakaan agar memberikan dispensasi waktu selama, dengan cara membebaskan tarif bagi pengendara selama 15 (lima belas) menit di awal;
  - g. Penyelenggara perpustakaan agar memberikan jaminan berupa ganti rugi atas kehilangan atau kerusakan kendaraan;
  - h. Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah agar membuat mekanisme pengawasan terhadap penyelenggaraan perpustakaan untuk kemudian dilaksanakan secara berkala
2. Untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah dalam menyelenggarakan perpustakaan, maka:
  - a. Pemerintah agar menerbitkan peraturan yang secara teknis mengatur mengenai penyelenggaraan perpustakaan;
  - b. Pemerintah dan Pemerintah Daerah agar melakukan pengendalian parkir, khususnya di kota padat lalu lintas sehingga Pemerintah Daerah tidak harus menyediakan tempat parkir sesuai dengan kebutuhan, yaitu dengan menyediakan moda transportasi umum yang memadai dan mudah dijangkau masyarakat (terintegrasi dengan ruang-ruang publik);

c. Pemerintah dan Pemerintah Daerah agar memberikan insentif tertentu penyelenggara perparkiran dengan baik dan inovatif sehingga menarik minat swasta dalam mengelola

parkir, khususnya di daerah-daerah penyangga ibukota

d. Pemerintah Daerah agar menggunakan pendekatan sosial kepada oknum masyarakat yang mengelola parkir secara ilegal.



Sumber: PP 79/2013, diolah Tim peneliti

Alur proses penyelenggaraan perparkiran

## KESIMPULAN

1. Berkaitan dengan kebijakan penyelenggaraan perparkiran secara umum telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan lebih lanjut diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan. Namun tidak ada pengaturan lebih teknis berupa Peraturan dan/atau Keputusan Menteri sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah dimaksud. Penyelenggaraan perparkiran lebih banyak diatur dalam Peraturan Daerah tanpa adanya acuan yang secara teknis dapat digunakan sebagai standar

minimum. Berdasarkan kajian dan implementasinya di daerah, ditemukan tindakan maladministrasi sebagai berikut:

- a. Penyimpangan prosedur dalam perencanaan, dengan tidak menyediakan pengaturan yang memadai terkait perparkiran dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)
  - b. Penyimpangan prosedur dalam pengelolaan, yakni menyelenggarakan perparkiran tanpa izin dari Pemerintah Daerah
  - c. Penyalahgunaan wewenang dalam mengelola parkir di badan jalan tanpa kajian lalu lintas dan tidak mempertimbangkan kelancaran lalu lintas
  - d. Pengabaian kewajiban oleh Menteri Perhubungan dengan tidak ditetapkannya formula perhitungan tarif parkir
  - e. Pengabaian kewajiban oleh Menteri Perhubungan dengan tidak diaturnya penyelenggaraan perparkiran secara lebih teknis
  - f. Penyimpangan prosedur oleh penyelenggara perparkiran dalam penetapan tarif, yaitu: Kendaraan yang tidak menggunakan lahan parkir atau tidak melakukan tindakan parkir (misalnya *drop off* dan *pick up*) tetap dipungut tarif.
  - g. Penyimpangan prosedur oleh penyelenggara perparkiran dengan tidak memberikan ganti rugi terhadap kehilangan atau kerusakan kendaraan.
  - h. Penyimpangan prosedur atau pengabaian kewajiban oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah dengan tidak dilakukannya pengawasan terhadap penyelenggaraan perparkiran, baik perizinan, sarana prasarana maupun petugas parker
2. Beberapa kendala dalam penyelenggaraan perparkiran yang umum ditemukan adalah sebagai berikut:
- a. Tidak adanya aturan dari Pemerintah Pusat hingga saat ini yang dapat dijadikan oleh Pemerintah Daerah sebagai panduan dalam menyusun Peraturan Daerah
  - b. Minimnya lahan yang dimiliki dan/atau dikuasai oleh Pemerintah Daerah
  - c. Kurangnya minat swasta atau pengembang dalam menyelenggarakan perparkiran
  - d. Timbulnya permasalahan sosial dalam penyelenggaraan perparkiran, baik antar masyarakat maupun dengan Pemerintah Daerah.

## REFERENSI

### Peraturan Perundang-Undangan:

- a. Undang-Undang tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 126 Tahun 2004
- b. Undang-Undang tentang Ombudsman Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 139 Tahun 2008, TLN Nomor 4899
- c. Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2009, TLN Nomor 5025
- d. Undang-Undang tentang Pelayanan Publik, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2009, TLN Nomor 5038
- e. Undang-Undang tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 130 Tahun 2009, TLN Nomor 5049
- f. Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 244 Tahun 2014, TLN Nomor 5587
- g. Peraturan Pemerintah tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2011, TLN Nomor 5221
- h. Peraturan Pemerintah tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 193 Tahun 2013, TLN Nomor 5468
- i. Peraturan Presiden tentang Kementerian Perhubungan, Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2015
- j. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Sistem Transportasi Nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005
- k. Keputusan Menteri Perhubungan tentang Fasilitas Parkir untuk Umum, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 66 Tahun 1993
- l. Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 4 Tahun 1994
- m. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Keputusan Direktur Jenderal

Perhubungan Darat Nomor  
272/HK.105/DRJD/96

**Literatur:**

Asikin, Zainal dan Amiruddin, 2013, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada

**Karya Ilmiah:**

McChesney, Ian G., 1991, *The Brundtland Report and Sustainable Development in New Zealand*, New Zealand: Lincoln University & University of Canterbury

Nurmisari, Riza Venti, 2017, *Dampak Relokasi Parkir Malioboro terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Juru Parkir dan Masyarakat sekitar Malioboro*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada

Ombudsman Republik Indonesia Perwakilan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 2017, *Laporan Sistemik Review tentang Potensi Maladministrasi dalam Penyelenggaraan Layanan Parkir di Kawasan Wisata Kota Yogyakarta*, Jakarta: Ombudsman Republik Indonesia



# OMBUDSMAN

REPUBLIK INDONESIA



OmbudsmanRI137 0821.3737.3737

[pengaduan@ombudsman.go.id](mailto:pengaduan@ombudsman.go.id)

Ombudsman Republik Indonesia  
Jl.H.R.Rasuna Said Kav. C-19 Kuningan, Jakarta Selatan 12920  
Telp: (021) 5296 0894 / 5296 0895  
Fax: (021) 5296 09907 / 5296 0908