

## STUDI POTENSI PENDAPATAN ASLI DAERAH MELALUI RETRIBUSI PARKIR (Studi Kasus: Pusat Pertokoan Hasanuddin)

Jurair Patunrangi \*

### Abstract

The aim of this study is to know the original earnings area potency through park retribution at Hasanuddin II shop centre of Palu. This research was carried out by collecting of vehicles data park during two days for representing data through one month, e.g.: early of month, middle of month, and end of month. Typer of collected data were; vehicles plat number, time of each vehicles entering and leaving the shop park area. By compiling these data, the highest park accumulation of 50 cars, and 266 motors was found to be at 19.00 to 20,00 on October 8, 2007. The park area car capacity was 25 SRP, and motor capacity was 302 SRP, The highest exchanging rate was discovered to be on Saturday, October 4, 2008, e.g.: 1,49 cars/block/hour, and 0,86 cars/block/hour. Generally, vehicles park duration was within interval of 15 to 30 minutes. The earnings potency of park area management that can be expected in 2008 was about Rp. 1.144.074,- per day or about Rp. 457.586.909,- per year. It was predicted that such earnings will continuously increasing up to year of 2013.

**Key word:** Acumulation, capacity, echanging rate, duration, earnings potency

### Abstrak

Studi ini bertujuan untuk mengetahui potensi pendapatan asli daerah melalui retribusi parkir pada Pusat Pertokoan Jl. St. Hasanuddin II Palu. Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data kendaraan parkir untuk mewakili data selama satu bulan yaitu pada awal bulan, tengah bulan dan akhir bulan masing-masing 2 hari. Data yang diambil berupa nomor plat kendaraan, waktu masuk areal pertokoan dan waktu keluar areal pertokoan. Dari data tersebut diperoleh akumulasi parkir kendaraan tertinggi terjadi pada tanggal 8 Oktober 2007 pada Pukul 19:00 – 20:00 dengan jumlah akumulasi untuk mobil 50 kendaraan dan motor 266 kendaraan, Kapasitas Areal parkir yaitu 25 SRP untuk mobil dan 302 SRP Untuk motor, Tingkat pergantian terbesar terjadi pada hari Sabtu 4 Oktober 2008 mobil 1,49 kend/petak/jam dan motor 0,86 kend/petak/jam, dan pada umumnya durasi kendaraan parkir berkisar antara interval 15 – 30 menit. Potensi pendapatan yang dapat diperoleh pada tahun 2008 dari pengelolaan ruang parkir adalah ± Rp. 1.144.074,- perhari dan ± Rp. 457.586.909,- per tahun, pendapatan ini akan terus meningkat sampai periode prediksi tahun 2013.

**Kata kunci:** Akumulasi, Kapasitas, Tingkat Pergantian, Durasi, Potensi Pendapatan

### 1. Pendahuluan

Transportasi merupakan kebutuhan vital yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia. Semakin baik suatu sistem transportasi suatu kota maka akan semakin baik pula tingkat kehidupan masyarakatnya. Hal ini disebabkan karena tuntutan akan kebutuhan hidup manusia yang semakin

bertambah, dimana barang-barang yang dikonsumsi masyarakat terdistribusi dengan baik. Pada prinsipnya kemajuan suatu sistem transportasi sangat mempengaruhi perkembangan suatu kota.

Besarnya distribusi arus lalu lintas akan menambah permintaan peningkatan pelayanan lalu lintas, utamanya pada

---

• Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Palu

tempat-tempat yang tingkat lalu lintasnya tinggi. Salah satu pengendalian lalu lintas adalah dengan adanya fasilitas parkir yang baik dan memadai.

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik yang memanfaatkan badan jalan maupun di luar badan jalan sangat penting untuk ditata, mengingat tempat-tempat yang mendatangkan kegiatan orang banyak sangat dibutuhkan fasilitas parkir karena setiap orang cenderung ingin memperoleh kemudahan dalam melakukan kegiatan maupun untuk mencapai tempat kegiatan. Untuk itu dalam menggunakan ruang parkir setiap orang akan memilih lokasi parkir yang mempunyai aksesibilitas dan mempunyai jarak sedekat-dekatnya dengan tujuan sehingga tidak perlu terlalu jauh berjalan kaki. Sehubungan dengan kecenderungan tersebut, dan dilain pihak terbatasnya ruang yang tersedia maka secara otomatis ruas jalan sering kali digunakan sebagai ruang parkir. Hal ini menyebabkan terganggunya fungsi jalan seperti kemacetan, berkurangnya aksesibilitas, kecelakaan dan sebagainya.

Di Kota Palu masih banyak tempat – tempat penarik pergerakan yang belum memiliki fasilitas parkir yang memadai sehingga kebanyakan pengendara menggunakan sebahagian ruas jalan sebagai tempat memarkir kendaraannya, hal ini menyebabkan terganggunya arus lalu lintas di sekitar lokasi tersebut. Salah satunya adalah kompleks pertokoan Hasanuddin, dimana pertokoan ini merupakan tempat yang menyediakan beragam kebutuhan sehingga perlu pemanfaatan areal parkir secara optimal untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna jasa parkir. Oleh karena sistem perparkirannya perlu ditata agar tidak mengganggu pergerakan arus lalu lintas pengguna jalan disekitarnya.

Sumber PAD adalah retribusi daerah, salah satu retribusi daerah yang berkaitan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor adalah retribusi parkir. Akan tetapi, selama ini retribusi parkir belum dapat berfungsi secara optimal. Dengan melihat perolehan retribusi parkir yang peningkatannya tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor, disini terlihat adanya potensi retribusi parkir yang belum digali secara potensial oleh pemerintah daerah, seharusnya membuat daerah untuk lebih berbenah terutama Dinas Perhubungan yang menangani masalah retribusi parkir.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

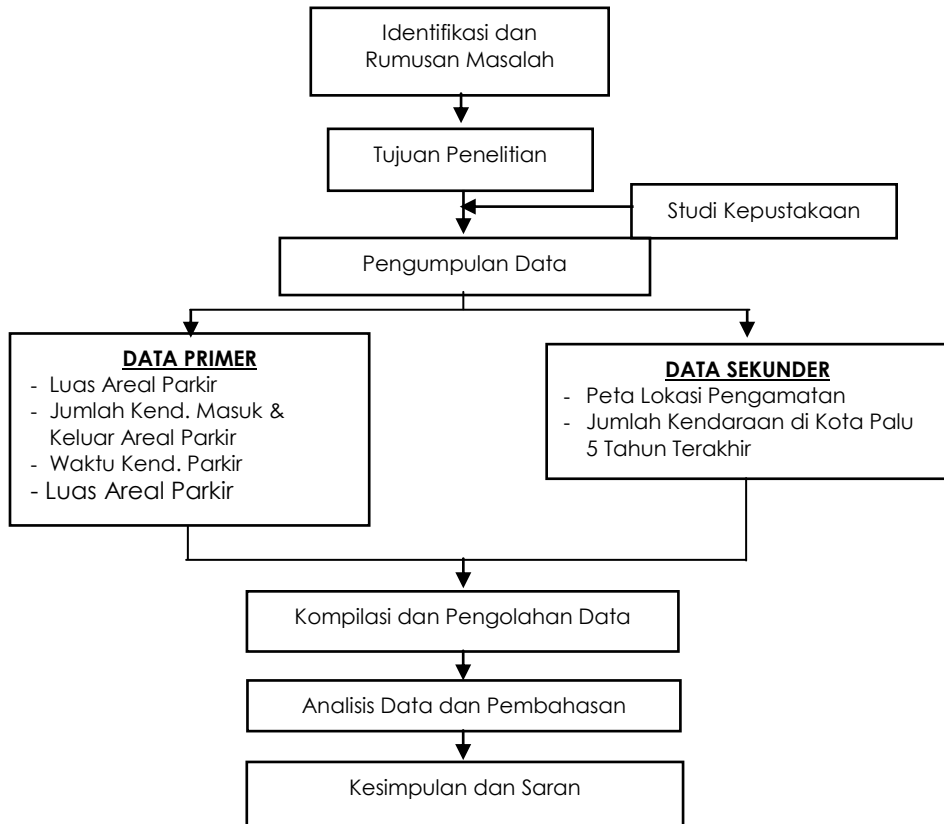
- a. Untuk mengetahui tingkat pemanfaatan ruang parkir yang ada pada Pusat Pertokoan Jl St. Hasanuddin II Palu
- b. Merencanakan sistem pelayanan parkir yang efektif untuk masa 5 sampai 10 tahun kedepan.
- c. Melakukan prediksi potensi pendapatan dari pemanfaatan ruang parkir.

Manfaat Penelitian ini adalah:

- a. Memberikan informasi tentang tingkat pelayanan jasa perparkiran serta pengaturan sistem pelayanan parkir pada Pusat Pertokoan Jalan Sultan Hasanuddin II Palu untuk saat sekarang dan masa yang akan datang.
- b. Sebagai bahan masukan kepada instansi terkait tentang potensi pemanfaatan ruang parkir sebagai Pendapatan Asli Daerah.

## 2. Metode Penelitian

Tahapan pelaksanaan penelitian bertujuan untuk memudahkan dalam melakukan studi, sehingga penelitian dapat dilaksanakan dengan tepat dan akurat. Rencana kegiatan penelitian digambarkan sesuai bagan alir pada gambar 1.



Gambar 1. Bagan Alir Metode Pelaksanaan Penelitian

## 2.1 Pengumpulan data

### a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan dengan melibatkan sejumlah tenaga surveyor dalam melakukan pencatatan terhadap data - data yang dibutuhkan seperti; data jumlah kendaraan dan waktu yang digunakan selama di tempat parkir.

Adapun tahapan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut :

#### ▪ Peralatan Survei

Mempersiapkan peralatan survey seperti; Alat tulis berupa pulpen, Format data survei, Roll meter, Jam digital.

#### ▪ Personil survei

Personil yang ditempatkan adalah tenaga yang telah mendapat pembekalan mengenai cara pengisian format data, jumlah tenaga surveyor sebanyak 15 orang yang ditempatkan pada lokasi yang telah ditentukan.

#### ▪ Waktu Survei

Pengumpulan data dilakukan 3 (tiga) kali, yaitu; awal bulan, tengah bulan dan akhir bulan. Setiap pengumpulan data dilakukan 2 kali, yaitu satu hari untuk mewakili hari kerja dan satu hari untuk mewakili hari libur. Lama survei dilakukan selama aktifitas berlangsung mulai pukul 08.00 di saat toko mulai buka s/d aktifitas

pertokoan berakhir yaitu pukul 23.00.

- Metode survei  
Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah mencatat semua nomor plat kendaraan (*plat number method*) pada saat kendaraan masuk dan keluar pada pos-pos yang telah ditentukan.

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait berupa data fisik luas areal pusat pertokoan, luas areal parkir, data jumlah kendaraan dari tahun 1998-2006.

2.2. Pengolahan Data

Data yang dikumpulkan akan diolah, ditabulasi, dan dikelompokkan berdasarkan kelompok data baik dalam bentuk tabel, grafik maupun dalam bentuk gambar, hal ini dilakukan untuk memudahkan dalam penggunaan data pada proses selanjutnya.

Adapun pengolahan data yang dilakukan dikelompokkan dalam:

- Pengolahan data luas areal parkir untuk menentukan kapasitas tersedia,
- Jumlah kendaraan masuk dan keluar dari lokasi parkir,
- Fluktuasi pengguna areal parkir
- Durasi parkir

2.3 Analisis Data

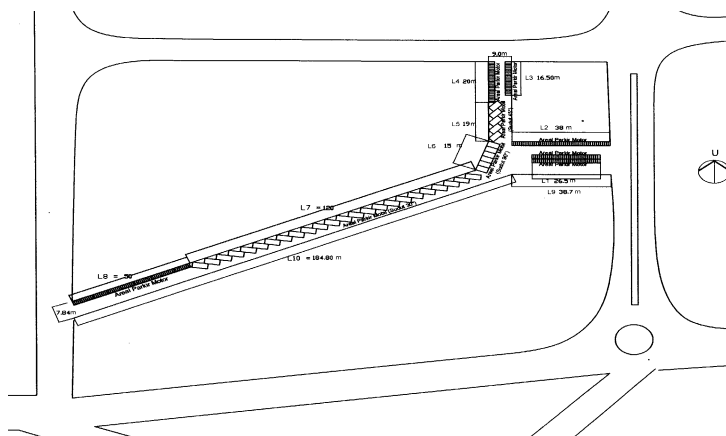
Analisa data dilakukan untuk mengetahui kapasitas daya tampung areal parkir yang dapat menampung kendaraan roda 2 maupun roda 4. Dari data luas areal parkir tersebut, akan dibuat sistem penataan parkir yang efektif untuk melayani kebutuhan jumlah pengguna. Setelah itu dibuat prediksi kebutuhan pengguna ruang parkir bagi untuk jangka 5 tahun kedepan dengan menggunakan analisa regresi berdasarkan data tingkat pertumbuhan kendaraan. Hasil akhir dari prediksi parkir/tahun akan dijadikan sebagai data masukan untuk menghitung potensi pendapatan dari retribusi parkir.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Analisa karakteristik parkir

a. Data areal ruang parkir

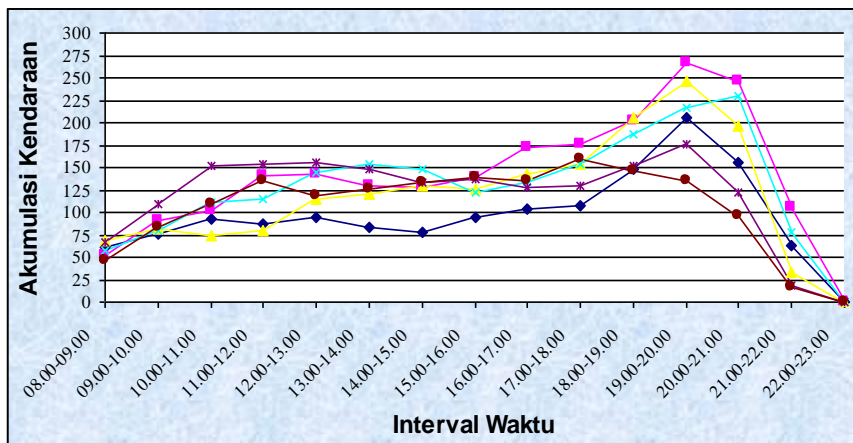
Analisa kapasitas areal parkir pertokoan dilakukan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang mampu ditampung pada areal parkir yang direncanakan. Adapun gambar lokasi rencana penataan ruang parkir, dapat dilihat pada gambar 2. Dari penataan ruang parkir diatas, diperoleh kapasitas ruang parkir berdasarkan peruntukan kendaraan mobil dan motor seperti pada tabel 1.



Gambar 2. Rencana Penataan Ruang Parkir Pusat Pertokoan Jalan Hasanuddin

Tabel 1. Perhitungan Kapasitas Ruang Parkir

| Kode | Panjang | Peruntukan | Sudut | Jumlah kendaraan                                     |
|------|---------|------------|-------|--|
| L1   | 26,5    | Motor      | 90    | $N = \frac{L}{0.75} = \frac{26,5}{0.75} = 35$        |
| L2   | 38,0    | Motor      | 90    | $N = \frac{L}{0.75} = \frac{38}{0.75} = 51$          |
| L3   | 16,5    | Motor      | 90    | $N = \frac{L}{0.75} = \frac{16,5}{0.75} = 21$        |
| L4   | 20,0    | Motor      | 90    | $N = \frac{L}{0.75} = \frac{20}{0.75} = 27$          |
| L5   | 19,0    | Mobil      | 45    | $N = \frac{L-1.78}{3.54} = \frac{19-1.78}{3.54} = 5$ |
| L7   | 120,0   | Mobil      | 30    | $N = \frac{L-1,25}{5} = \frac{120-1,25}{5} = 24$     |
| L8   | 50,0    | Motor      | 90    | $N = \frac{L}{0.75} = \frac{50}{0.75} = 67$          |



Gambar 3. Grafik akumulasi kendaraan motor 6 kali pengamatan pada awal bulan, tengah bulan dan akhir bulan

Dari hasil perencanaan diatas, dapat diketahui kapasitas ruang parkir berdasarkan jenis kendaraan, yaitu:

Untuk Motor =  $35 + 51 + 21 + 27 + 67$   
 = 201 kendaraan

Untuk Mobil =  $5 + 6 + 24$   
 = 35 kendaraan

b. Akumulasi parkir

Hasil pengolahan data kendaraan parkir menghasilkan akumulasi parkir selama periode pengamatan (15

jam). Dari hasil tersebut dapat diketahui jam puncak parkir. Untuk menghitung akumulasi parkir, hal-hal yang perlu diketahui adalah jumlah kendaraan pada kondisi awal, jumlah kendaraan yang masuk dan jumlah kendaraan yang keluar. Akumulasi kendaraan parkir (mobil dan motor), dapat dilihat pada gambar 3 dan 4.

c. Durasi parkir

Durasi parkir sangat dibutuhkan untuk merencanakan penyediaan ruang

parkir. Suatu tempat parkir yang digunakan oleh kendaraan dalam jangka waktu singkat kurang dari 1 (satu) jam akan mampu melayani lebih banyak kendaraan dibandingkan dengan tempat-tempat yang ruang parkirnya banyak namun digunakan oleh kendaraan yang parkir lebih lama (lebih dari 4 jam).

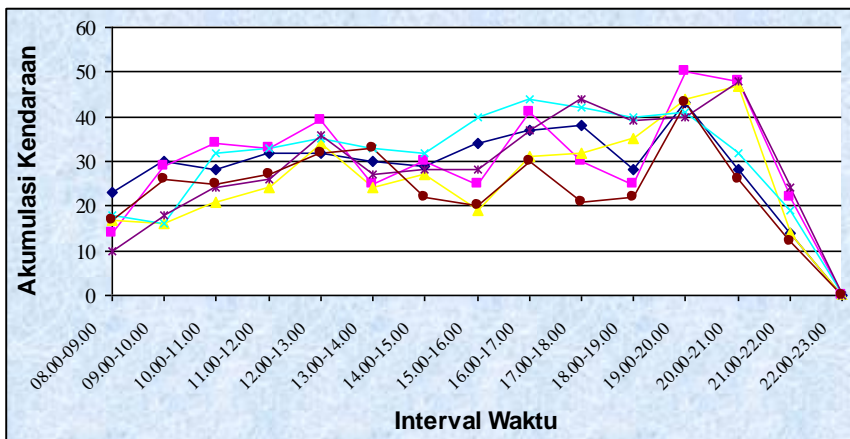
Jenis pemanfaatan tata guna lahan disekitar lokasi tempat parkir sangat menentukan lama tidaknya suatu kendaraan diparkir, misalnya kawasan perkantoran dan jasa lainnya akan memerlukan waktu

yang cukup lama dibandingkan dengan kawasan perdagangan.

Kendaraan yang dianggap parkir adalah kendaraan yang menggunakan antara waktu masuk dan keluar di areal parkir  $\pm 15$  menit, dengan pertimbangan sebagai berikut:

- Waktu kendaraan masuk dan keluar areal parkir
- Waktu menuju tempat parkir
- Waktu membayar parkir
- Waktu pengunjung selama melakukan kegiatan dalam areal tersebut

Adapun data durasi parkir disajikan pada tabel 2.



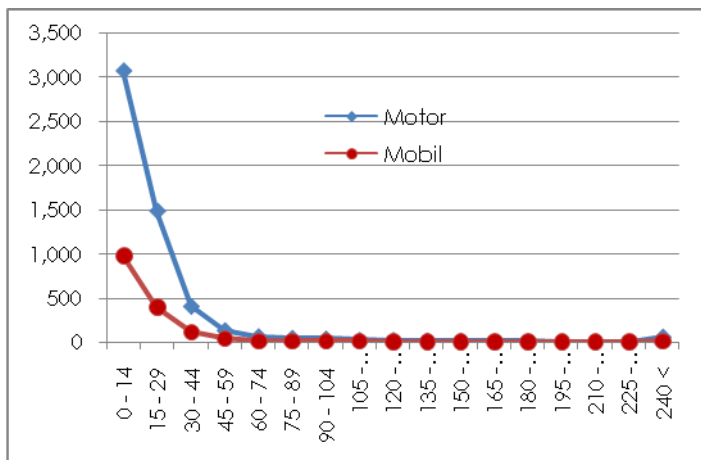
Gambar 4. Grafik akumulasi kendaraan mobil 6 kali pengamatan pada awal bulan, tengah bulan dan akhir bulan

Tabel 2. Durasi Kendaraan Parkir Berdasarkan Waktu Pengamatan

| Durasi Parkir | Sabtu 4 Okt 2007 |     | Rabu 8 Okt 2007 |     | Rabu 17 Sep 07 |     | Sabtu 20 Sep 2007 |      | Sabtu 27 Sep 07 |      | Rabu 30 Sep 07 |     | Rata-rata Durasi Parkir |       |
|---------------|------------------|-----|-----------------|-----|----------------|-----|-------------------|------|-----------------|------|----------------|-----|-------------------------|-------|
|               | Mtr              | Mbl | Mtr             | Mbl | Mtr            | Mbl | Mtr               | Mbl  | Mtr             | Mbl  | Mtr            | Mbl | Motor                   | Mobil |
| 0 - 14        | 3599             | 997 | 3482            | 984 | 3232           | 818 | 3263              | 1060 | 2323            | 1145 | 2501           | 871 | 3,067                   | 979   |
| 15 - 29       | 1777             | 552 | 1492            | 407 | 1219           | 299 | 1632              | 372  | 1431            | 322  | 1371           | 405 | 1,487                   | 393   |
| 30 - 44       | 818              | 125 | 403             | 151 | 390            | 124 | 312               | 132  | 296             | 85   | 250            | 57  | 412                     | 112   |
| 45 - 59       | 206              | 33  | 156             | 33  | 165            | 74  | 114               | 43   | 115             | 43   | 81             | 27  | 140                     | 42    |
| 60 - 74       | 75               | 10  | 98              | 11  | 87             | 25  | 74                | 21   | 59              | 13   | 39             | 11  | 72                      | 15    |
| 75 - 89       | 41               | 7   | 65              | 6   | 88             | 20  | 46                | 16   | 44              | 14   | 40             | 9   | 54                      | 12    |
| 90 - 104      | 32               | 6   | 57              | 10  | 61             | 8   | 48                | 13   | 41              | 19   | 34             | 2   | 46                      | 10    |

Tabel 2. Durasi Kendaraan Parkir Berdasarkan Waktu Pengamatan (lanjutan)

| Durasi Parkir | Sabtu<br>4 Okt<br>2007 |      | Rabu<br>8 Okt 2007 |      | Rabu<br>17 Sep 07 |      | Sabtu<br>20 Sep 2007 |      | Sabtu<br>27 Sep 07 |      | Rabu<br>30 Sep 07 |      | Rata-rata<br>Durasi Parkir |       |
|---------------|------------------------|------|--------------------|------|-------------------|------|----------------------|------|--------------------|------|-------------------|------|----------------------------|-------|
|               | Mtr                    | Mbl  | Mtr                | Mbl  | Mtr               | Mbl  | Mtr                  | Mbl  | Mtr                | Mbl  | Mtr               | Mbl  | Motor                      | Mobil |
| 105 - 119     | 20                     | 8    | 41                 | 9    | 45                | 9    | 25                   | 13   | 25                 | 10   | 27                | 3    | 31                         | 9     |
| 120 - 134     | 10                     | 7    | 35                 | 15   | 45                | 5    | 30                   | 7    | 33                 | 9    | 29                | 7    | 30                         | 8     |
| 135 - 149     | 11                     | 1    | 33                 | 4    | 41                | 1    | 22                   | 4    | 18                 | 12   | 17                | 4    | 24                         | 4     |
| 150 - 164     | 16                     | 2    | 28                 | 4    | 28                | 3    | 23                   | 6    | 23                 | 6    | 18                | 3    | 23                         | 4     |
| 165 - 179     | 7                      | 2    | 24                 | 10   | 14                | 5    | 16                   | 6    | 27                 | 4    | 12                | 1    | 17                         | 5     |
| 180 - 194     | 10                     | 2    | 22                 | 8    | 12                | 2    | 23                   | 2    | 19                 | 3    | 12                | 2    | 16                         | 3     |
| 195 - 209     | 6                      | 1    | 8                  | 6    | 20                | 0    | 17                   | 1    | 18                 | 0    | 11                | 0    | 13                         | 1     |
| 210 - 224     | 5                      | 3    | 7                  | 0    | 13                | 2    | 15                   | 0    | 17                 | 2    | 10                | 1    | 11                         | 1     |
| 225 - 239     | 3                      | 3    | 15                 | 2    | 7                 | 1    | 8                    | 2    | 10                 | 3    | 9                 | 0    | 9                          | 2     |
| 240 <         | 91                     | 16   | 89                 | 12   | 77                | 15   | 82                   | 8    | 43                 | 4    | 21                | 19   | 67                         | 12    |
| Jumlah        | 6727                   | 1775 | 6055               | 1672 | 5544              | 1411 | 5750                 | 1706 | 4542               | 1694 | 4482              | 1422 | 5,517                      | 1,613 |



Gambar 5. Grafik Durasi Parkir Rata-Rata Kendaraan

d. Tingkat pergantian (*turn over*)

Tingkat pergantian (*turn over*) adalah perbandingan antara jumlah kendaraan parkir terbanyak terhadap kapasitas ruang parkir tersedia. Hasil pergantian kendaraan parkir pada areal ruang parkir pertokoan dapat dihitung dengan menggunakan persamaan berikut:

Rumus umum :

$$TR = \frac{N_T}{S \times T_s}$$

Contoh Perhitungan

a) Untuk mobil

Hari Rabu 17 September 2007

$$TR = \frac{582}{35 \times 15} = 1.11 \text{ kend / petak / jam}$$

b). Untuk Motor

Hari Sabtu 4 Oktober 2007

$$TR = \frac{3058}{236 \times 15} = 0.86 \text{ kend / petak / jam}$$

Dari hasil perhitungan tingkat pergantian (*Turn Over*) kendaraan di areal parkir yang diamati (tabel 3) menunjukkan tingkat pergantian kendaraan tertinggi terjadi pada hari Sabtu 4 Oktober 2007 yakni mobil sebesar 1,49 kend/petak/jam dan 0,86 kend/petak/jam untuk sepeda motor.

3.2 Prediksi pengguna ruang parkir

Hasil analisa regresi baik mobil maupun motor dengan menggunakan beberapa model regresi diperoleh bahwa analisis regresi dengan metode Linear yang cocok untuk digunakan dalam memprediksi pertumbuhan jumlah kendaraan pada masa mendatang, dan jumlah kendaraan parkir di pusat pertokoan Hasanuddin. Hasil prediksi jumlah kendaraan dan jumlah kendaraan parkir dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 3. Perhitungan tingkat pergantian (*Turn Over*) kendaraan

| Hari / Tanggal      | Jumlah Ruang Parkir |       | Jumlah Kendaraan Parkir |       | Tingkat Pergantian (Turn Over) (Kend/petak/jam) |       |
|---------------------|---------------------|-------|-------------------------|-------|---|-------|
|                     | Mobil               | Motor | Mobil                   | Motor | Mobil   | Motor |
| Rabu 17 Sept. 2007  | 35                  | 236   | 582                     | 2278  | 1.11  | 0.64  |
| Sabtu 20 Sept. 2007 | 35                  | 236   | 653                     | 2482  | 1.24  | 0.70  |
| Sabtu 27 Sept. 2007 | 35                  | 236   | 553                     | 2258  | 1.05  | 0.64  |
| Rabu 30 Sept. 2007  | 35                  | 236   | 548                     | 2051  | 1.04  | 0.58  |
| Sabtu 4 Okt. 2007   | 35                  | 236   | 781                     | 3058  | 1.49  | 0.86  |
| Rabu 8 Okt. 2007    | 35                  | 236   | 688                     | 2572  | 1.31  | 0.73  |

Tabel 4. Prediksi Jumlah Kendaraan dan Kendaraan Parkir s/d Tahun 2013

| No | Tahun | Jumlah Kendaraan |                                | Prediksi Kend. Parkir/Hari |       |        | Ket |
|----|-------|------------------|--------------------------------|----------------------------|-------|--------|-----|
|    |       | Eksisting        | Hasil Model $y = 7802 \cdot x$ | Mobil                      | Motor | Jumlah |     |
| 1  | 1997  | 32,519           | 7,802                          |                            |       |        |     |
| 2  | 1998  | 30,164           | 15,604                         |                            |       |        |     |
| 3  | 1999  | 31,128           | 23,406                         |                            |       |        |     |
| 4  | 2000  | 31,831           | 31,208                         |                            |       |        |     |
| 5  | 2001  | 38,660           | 39,010                         |                            |       |        |     |
| 6  | 2002  | 45,798           | 46,812                         |                            |       |        |     |
| 7  | 2003  | 51,850           | 54,614                         |                            |       |        |     |
| 8  | 2004  | 62,102           | 62,416                         |                            |       |        |     |
| 9  | 2005  | 64,691           | 70,218                         |                            |       |        |     |
| 10 | 2006  |                  | 78,020                         |                            |       |        |     |



Tabel 4 (lanjutan)

| No | Tahun | Jumlah Kendaraan |                                | Prediksi Kend. Parkir/Hari |       |        | Ket |
|----|-------|------------------|--------------------------------|----------------------------|-------|--------|-----|
|    |       | Eksisting        | Hasil Model $y = 7802 \cdot x$ | Mobil                      | Motor | Jumlah |     |
| 11 | 2007  |                  | 85,822                         | 644                        | 2,471 | 3,115  |     |
| 12 | 2008  |                  | 93,624                         | 703                        | 2,696 | 3,398  |     |
| 13 | 2009  |                  | 101,426                        | 761                        | 2,920 | 3,681  |     |
| 14 | 2010  |                  | 109,228                        | 820                        | 3,145 | 3,965  |     |
| 15 | 2011  |                  | 117,030                        | 878                        | 3,370 | 4,248  |     |
| 16 | 2012  |                  | 124,832                        | 937                        | 3,594 | 4,531  |     |
| 17 | 2013  |                  | 132,634                        | 995                        | 3,819 | 4,814  |     |

Tabel 5. Prediksi Jumlah Pendapatan Dari Pengelolaan Lokasi Parkir Pusat Pertokoan Hasanuddin s/d Tahun 2013

| No | Tahun | Prediksi Jumlah Kendaraan Per Tahun | Jml Kend. Parkir Perhari |       | Biaya Parkir Berdasarkan Perda No. 12 |     | Jumlah Pendapatan Per Tahun |             | Total Pendapatan Per Tahun |
|----|-------|-------------------------------------|--------------------------|-------|---------------------------------------|-----|-----------------------------|-------------|----------------------------|
|    |       |                                     | Mbl                      | Mtr   | Mbl                                   | Mtr | Mobil                       | Motor       |                            |
| 1  | 2008  | 93,624                              | 703                      | 2,696 | 500                                   | 300 | 126,458,182                 | 291,128,727 | 417,586,909                |
| 2  | 2009  | 101,426                             | 761                      | 2,920 | 500                                   | 300 | 136,996,364                 | 315,389,455 | 452,385,818                |
| 3  | 2010  | 109,228                             | 820                      | 3,145 | 500                                   | 300 | 147,534,545                 | 339,650,182 | 487,184,727                |
| 4  | 2011  | 117,030                             | 878                      | 3,370 | 500                                   | 300 | 158,072,727                 | 363,910,909 | 521,983,636                |
| 5  | 2012  | 124,832                             | 937                      | 3,594 | 500                                   | 300 | 168,610,909                 | 388,171,636 | 556,782,545                |
| 6  | 2013  | 132,634                             | 995                      | 3,819 | 500                                   | 300 | 179,149,091                 | 412,432,364 | 591,581,455                |

### 3.3. Potensi Pendapatan dari Retribusi Parkir

Potensi pendapatan asli daerah dari retribusi parkir adalah pendapatan yang dapat diperoleh dari pengelolaan lokasi parkir yang telah direncanakan. Adapun prediksi pendapatan dari pengelolaan parkir adalah dapat dilihat pada tabel 5. pendapatan ini adalah hasil kotor karena belum dikeluarkan untuk biaya-biaya yang akan digunakan didalam perencanaan, penataan lokasi parkir, biaya operasional dan biaya-biaya lainnya.

## 4. Kesimpulan dan Saran

### 4.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis yang dilakukan dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Hasil analisa akumulasi parkir diperoleh jam puncak parkir Pusat

Pertokoan Jl St Hasanuddin 2 Palu untuk kendaraan mobil maupun motor terjadi pada tanggal 8 Oktober 2007 pukul 19.00 – 20.00 dengan akumulasi tertinggi yaitu 266 kendaraan untuk motor dan 50 kendaraan untuk mobil.

- 2) Jika dilihat fluktuasi kendaraan yang parkir, kendaraan terbanyak parkir pada awal bulan yaitu 3058 kendaraan motor dan 781 kendaraan mobil, tengah bulan sebanyak 2482 motor dan 653 mobil dan akhir bulan sebanyak 2258 motor dan 553 mobil. Hasil tersebut menunjukkan terjadi penurunan jumlah kendaraan parkir pada tengah bulan dan akhir bulan. Hal ini memperlihatkan bahwa perekonomian masyarakat mempengaruhi jumlah kendaraan

yang parkir pada Pusat Pertokoan Jl. Hasanuddin II.

- 3) Memperhatikan kondisi areal parkir pusat pertokoan saat ini dimana penataan sudut parkir tidak teratur antara parkir mobil dan motor sehingga sulit menghitung kapasitas areal parkir. Agar kapasitas areal parkir dapat diketahui, maka direncanakan pola parkir dengan menggunakan Standar Ruang Parkir untuk mobil digunakan Standar Ruang Parkir Golongan II dengan ukuran 2,5 x 5 m<sup>2</sup>. Dari pengaturan tersebut dapat diketahui kapasitas areal parkir Motor = 236 kendaraan, dan Mobil = 35 kendaraan
- 4) Tingkat pergantian (*Turn Over*) kendaraan tertinggi terjadi pada hari Sabtu 4 Oktober 2007, dimana untuk mobil 1,49 kend/petak/jam dan untuk motor 0,86 kend/petak/jam.
- 5) Tingginya akumulasi kendaraan dan tingkat pergantian pada petak parkir yang direncanakan perlu pengendalian dalam permintaan ruang parkir salah satu cara mengendalikan permintaan ruang parkir adalah dengan menaikkan tarif parkir yang lebih tinggi dari tempat lain sehingga dapat mengurangi niat untuk menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju tempat tersebut.
- 6) Dari data jumlah rata-rata kendaraan yang parkir pada tahun 2008, yaitu sekitar 2.696 motor dan 703 mobil dan retribusi parkir yang ditentukan melalui Perda Pemerintah Kota Palu No.12 yaitu Rp. 300,- untuk motor dan Rp.500,- untuk mobil, maka dapat diperkirakan pendapatan rata-rata yang bisa diperoleh dari parkir Pusat Pertokoan Jl. St. Hasanuddin II Palu sekitar Rp. 1.144.074,- perhari dan jumlah pendapatan dalam satu tahun dapat diperoleh sebesar Rp. 457.586.909,-

#### 4.2 Saran

- 1) Perlu penataan kembali sudut parkir kendaraan dengan membuat garis sudut parkir resmi yang sesuai

dengan karakteristik areal parkir pusat pertokoan dengan memperhatikan aturan sudut parkir .

- 2) Membagi tempat parkir menjadi beberapa blok yang diperuntukkan khusus untuk kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua
- 3) Kegiatan bongkar muat barang dilaksanakan pada jam – jam yang kurang kendaraan yang parkir yaitu sekitar pukul 9:00 – 11.00 dan pada pukul 14.00 – 15.30 untuk menghindari jam padat kendaraan parkir yaitu pada pukul 12:00 sampai pukul 13:00 pada saat seluruh kantor dan sekolah istirahat dan peningkatan kendaraan yang parkir mulai pada pukul 16:00.
- 4) Untuk pangkalan ojek dan pangkalan taksi argo dipindahkan diluar areal Pusat Pertokoan atau di jalan sekitar Pusat Pertokoan yang mempunyai tingkat lalu lintas yang rendah karena penggunaan ruang parkir untuk pangkalan ojek dan taksi dapat mengurangi tingkat layanan parkir pada areal tersebut.
- 5) Perlu adanya studi lebih lanjut untuk menentukan tarif parkir dan tarif parkir progresif
- 6) Adanya pengawasan di lapangan terhadap pelaksanaan parkir sampai penyeteroran retribusi parkir untuk mendapatkan pendapatan yang optimal.
- 7) Perlu adanya pengambilan data parkir untuk setiap tahunnya dan dengan menggunakan variasi hari dalam satu minggu sehingga dapat mewakili fluktuasi kendaraan yang parkir dalam satu minggunya agar dapat mengontrol permintaan ruang parkir setiap tahunnya

#### 5. Daftar Pustaka

- Anonim, 2004. Undang-Undang Nomor 32 Tentang Pemerintahan Daerah.
- .....,2004, Undang-Undang Nomor 33 Tentang Perimbangan Keuangan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

- .....,2000. Undang-Undang Nomor 34  
Tentang Pajak Daerah dan  
Retribusi Daerah.
- .....,2001, Peraturan Pemerintah  
Nomor 65 Tentang Pajak Daerah.
- .....,1997, Peraturan Pemerintah  
Nomor 20 Tentang Retribusi  
Daerah.
- Departemen Perhubungan Direktorat  
Jendral Perhubungan Darat, 1995  
"Menuju Lalu Lintas dan  
Angkutan Jalan Yang Tertib"
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat  
Bina Sistem Lalu Lintas dan  
Angkutan Kota, 1995. "Pedoman  
Perencanaan Dan Pengoperasian  
Fasilitas Parkir"
- Departemen Pendidikan dan  
Kebudayaan Direktorat Jendral  
Pendidikan Tinggi Rektorat  
Perguruan Tinggi Swasta, 1998.  
"Rekayasa Lalu Lintas"
- Hobbs, F.D, 1995 "Perencanaan dan  
Teknik Lalu Lintas", Gajah Mada  
University Press.
- Iskandar Abubakar, Judiza, R.Z dkk, 1999.  
"Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan  
Jalan Yang Tertib". PT.Zaiyan  
Putra/Putera Perdana Jakarta.
- Walpole. R.E dan Myers, H.R, 1986. "Ilmu  
Pengetahuan dan Statika untuk  
Insinyur dan ilmuwan ". ITB,  
Bandung.
- Warpani, S,1990. "Merencana Sistem  
Perangkutan". ITB, Bandung
- Warpani, S,1988. "Rekayasa Lalu Lintas".  
Bharata, Jakarta.