

# ANALISA KEBIJAKAN PARKIR OFF STREET DI PURWOKERTO

## WISDOM ANALYSIS OFF STREET PARKING AT PURWOKERTO

Sulfah Anjarwati<sup>1</sup>

### ABSTRACT

*At city purwokerto found more than 5 shopping centre not yet has representative parking place where parking place need and infrastructure that provided uneven and disagree with characteristics Parking. may even exist several shopping centre will not has this matter parking place cause shopping centre visitor will park the vehicle in area of around shopping centre or in road body. Durasi watchfulness result parking is got average long from each parking vehicle at study region during 1.53 clock. parking accumulation total and wheel vehicle volume four that use areal parking from clock 09.00 up to blow 22.00 1700 vehicles. all also has value pto smaller than 1, this mean opportunity soes capacity available that is 605 parking compartments too much compared with vehicle total parking, so that many parking compartments untapped.*

*Key word: off street parking*

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Pusat perbelanjaan Grosir Moro adalah pusat grosir perbelanjaan terbesar di kota Purwokerto, mulai dibuka pada tahun 1995, terletak di jalan P. Kemerdekaan 07 Purwokerto yang dikelola PT. Bamas Satria Perkasa. Pusat perbelanjaan Grosir Moro terletak di daerah pusat kegiatan ekonomi, dimana disekililingnya terdapat pertokoan yang menyebabkan kegiatan ekonomi terpusat pada daerah tersebut. Pusat perbelanjaan ini mempunyai tempat parkir dengan luas kurang lebih 1,25 ha, Sistim tarif parkir di Moro menggunakan sistim tarif Fix (tetap). Mulai tahun 1995 tarif parkir Rp. 300,- untuk kendaraan sepeda motor dan Rp. 500 untuk mobil. Kemudian pada tahun Januari 2006 tarif parkir menjadi Rp. 500,- untuk sepeda motor dan Rp. 1000 untuk mobil.

Pada waktu-waktu tertentu (pada saat awal bulan) dimana pengunjung lebih banyak dari hari-hari bisanya, lahan parkir untuk sepeda motor penuh, tetapi lahan parkir untuk mobil terlihat banyak yang masih kosong. Kecuali pada hari-hari besar seperti hari raya idul fitri terlihat bahwa tempat parkir terisi penuh baik tempat parkir untuk sepeda motor maupun tempat parkir untuk mobil.

Dengan kondisi seperti disebutkan diatas maka perlunya dilakukan suatu analisis mengenai kebijakan parkir off strett pada pusat perbelanjaan yang ada di kota Purwokerto dengan melihat perilaku kebijakan parkir pusat perbelanjaan grosir Moro. Dalam analisis ini kita bisa mengetahui kebutuhan luas lahan parkir, dan kebijakan sistim tarif yang tepat dan dapat menguntungkan secara finansial yang dapat diterapkan pada pusat perbelanjaan yang akan di bangun. Dalam

Pengadaan prasarana parkir membutuhkan biaya yang besar baik untuk tempat maupun bangunan/fasilitas penunjangnya, untuk itu diperlukan analisa ekonomi untuk memberikan gambaran tentang cash flow dari perpajakan sehingga investor dapat secara tepat mengelola perpajakan tersebut dengan baik yang pada kenyataannya dapat menghasilkan keuntungan yang besar dan dipihak lain, di samping itu konsumen akan mendapatkan kenyamanan dan keamanan memadai dari fasilitas perpajakan yang disediakan.

#### 1.2. Tujuan Penelitian

Tujuan dari analisa ini antara lain :

- a. Untuk mengetahui luas daerah parkir yang dibutuhkan pada pusat perbelanjaan Grosir Moro
- b. Menentukan sistim tarif yang digunakan pada pusat perbelanjaan Grosir Moro
- c. Menentukan kebijakan sistim tarif pada pusat perbelanjaan dengan analisa biaya dan analisa waktu pengembalian dengan investasi yang ditanamkan.

#### 1.3. Manfaat Penelitian

Analisa ini diharapkan dapat memberikan standar akan perilaku kebutuhan ruang parkir untuk pusat perbelanjaan yang akan dibangun di kota Purwokerto dengan berdasarkan perilaku parkir di pusat perbelanjaan Grosir Moro.

Hasil analisis ini dapat digunakan juga untuk Dinas Pendapatan Daerah untuk mengetahui besarnya pajak pendapatan yang didapatkan dari parkir-parkir di pusat perbelanjaan.

<sup>1</sup> Program Studi Teknik Sipil UMP

## TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Parkir Di Luar Badan Jalan

Parkir di luar badan jalan yaitu parkir yang menempati pelataran parkir tertentu di luar badan jalan. Katagori parkir ini tidak mengganggu arus lalu lintas dan tidak mengurangi lebar efektif jalan.

Jenis parkir di luar badan jalan dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Taman Parkir  
Tempat ini dibuat sebagai penghijauan kota dan terletak di daerah terbuka di pusat kota maupun di pinggiran kota.
- b. Bangunan Parkir  
Bagi bangunan yang tidak menyiapkan taman parkir, tentu saja harus menyediakan tempat parkir khusus bagi penunjang di dalam bangunan yang memenuhi peraturan yang berlaku yaitu syarat pengadaan parkir sebagai kelengkapan bangunan.

Adapun jenis gedung parkir yang ada adalah sebagai berikut :

- a. Parkir di Gedung Bertingkat  
Alasan dibangunnya tempat parkir bertingkat, yaitu harga tanah yang mahal.
- b. Parkir di Bawah Tanah  
Cara ini lebih menguntungkan karena permukaan tanah dapat digunakan untuk kepentingan lainnya.

Selain menyediakan ruang parkir, tempat parkir di ruang parkir akan menawarkan suatu keamanan dari kerusakan dan pencurian dan perawatan. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam parkir di luar badan jalan adalah sebagai berikut :

- a. Pemilihan Lokasi  
Pemilihan lokasi mempunyai peranan penting karena pemarkir tidak mau menggunakan tempat tersebut bila letaknya terlalu jauh dengan tempat yang dituju.
- b. Jalan masuk  
Bagian terpenting dari perencanaan lalu lintas adalah lokasi yang tepat di mana jaringan jalan yang ada dapat menerima dengan aman arus kendaraan yang keluar masuk areal parkir. Letak pintu masuk sebaiknya tidak kurang dari 50 m dari pertemuan jalan atau persimpangan.

### 2.2. Survei dan Data Yang Diperlukan

Prosedur survei yang dapat dilakukan dengan survei wawancara dan survei observasi.

- a. Survei wawancara  
Survei wawancara dilakukan pada wilayah yang sangat luas dengan berbagai macam karakter pemarkir. Wawancara dapat dilakukan dengan beberapa cara antara lain :
  - Wawancara kepada pemarkir
  - Menyebarkan angket
  - Survei wawancara di rumah
  - Survei wawancara di tempat tertentu
- b. Survei Observasi  
Survei observasi merupakan suatu survei dengan melakukan pengamatan serta pencatatan terhadap kendaraan-kendaraan yang ada.

Dari hasil survei yang dilakukan akan diperoleh data yang merupakan karakteristik parkir dan selanjutnya akan dianalisis sebagai berikut :

- a. Durasi Parkir  
Diperoleh dengan cara mengamati waktu kendaraan masuk dan waktu kendaraan tersebut keluar, selisih dari waktu tersebut merupakan durasi parkir
- b. Akumulasi Parkir  
Diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah diparkir sebelum jam penelitian di tambah dengan kendaraan yang masuk dikurangi kendaraan yang keluar
- c. Waktu Pergantian dan Tingkat Penggunaan  
Waktu pergantian diperoleh dari jumlah kendaraan yang memasuki areal parkir samapi waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Adapun tingkat penggunaan diperoleh dari komulatif kendaraan rata-rata selama periode waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%
- d. Volume Parkir  
Jumlah kendaraan yang dapat parkir dalam suatu tempat parkir tetentu dalam satuan waktu tertentu (biasanya perhari)
- e. Kapasitas Parkir  
Adalah banyaknya kendaraan yang dapat dilayani oleh suatu areal selama waktu pelayanan
- f. Indeks Parkir  
Merupakan persentase dari akumulasi jumlah kendaraan pada waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100%.

### 2.3. Analisa Finansial/Ekonomi

Dalam melakukan analisa financial/ekonomi dari suatu areal/tempat parkir, beberapa faktor yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut :

- a. Tarif Parkir  
Tarif parkir adalah biaya yang harus dikeluarkan/dibayarkan oleh pemilik kendaraan selama memarkir kendaraannya pada suatu areal parkir tertentu. Sistem pentarifan parkir dapat dibedakan sebagai berikut :
  - Sistim tetap (fix)  
Yaitu sistim pembayaran besaran tarif yang tidak membedakan lama waktu parkir dari suatu kendaraan
  - Sistim berubah tergantung waktu (Progressif)  
Yaitu sistim pembayaran besaran tarif yang memperhatikan lama waktu parkir dari sutu kendaraan
  - Sistim kombinasi (fix progressif)  
Yaitu sistim pembayaran besaran tarif yang mengkombinasikan kedua sistim di atas
- b. Biaya investasi  
Biaya investasi meliputi beberapa komponen, antara lain :
  - Biaya pembebasan tanah/lahan, yaitu lahan yang digunakan untuk membangun tempat parkir

- Biaya konstruksi, yaitu seluruh biaya yang diperlukan untuk pembangunan termasuk proses 'cut and fill', konstruksi perkerasan sampai tahap finishing
  - Biaya perawatan/pemeliharaan, meliputi biaya perbaikan, overlay perkerasan, perbaikan marka dan sebagainya
  - Biaya rutin/operasional, meliputi biaya gaji petugas parkir, pembuatan tiket/karcis parkir, dan biaya lainnya
- c. Break Event Point (BEP)
- Break Event Point (BEP) adalah titik perpotongan/pertemuan antara kurva biaya investasi dengan kurva pendapatan (penghasilan dari tarif parkir). Analisa BEP digunakan untuk mengetahui waktu pengembalian dari suatu investasi, dalam hal ini untuk mengetahui pada tahun ke beberapa biaya investasi pembangunan areal parkir akan kembali.

Dalam melakukan analisa BEP, hal utama yang perlu diketahui adalah biaya investasi, pendapatan dalam satuan waktu tertentu (biasanya pertahun) dan tingkat suku bunga (interest rate) per tahun.

## METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1. Analisis Volume Parkir dan Akumulasi Parkir

Analisa terhadap jumlah kendaraan yang masuk dan keluar areal parkir di pusat perbelanjaan grosir Moro mulai pukul 07.00 sampai pukul 22.00 WIB, yang didapatkan dari hasil survei. Jumlah kendaraan ini akan mempunyai waktu yang bervariasi untuk itu di buat variasi kedatangan kendaraan dengan interval 15 menit baik untuk kendaraan masuk maupun keluar.

### 3.2. Analisis Durasi Parkir

Analisa terhadap lamanya parkir untuk mengetahui rata-rata lamanya parkir kendaraan pada lokasi studi. Durasi parkir rata-rata kendaraan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\bar{X}_{\text{roda empat}} = \left[ \frac{\sum (f \cdot x)}{\sum f} \right]_{\text{lebar interval}} \text{ Nilai tengah}$$

interval pertama

### 3.3. Analisis parkir turn over (PTO) dan occupancy rate berdasarkan jumlah akumulasi parkir dan berdasarkan jumlah volume parkir

PTO yang dihitung berdasarkan jumlah akumulasi parkir diperoleh dari membagi jumlah kendaraan yang diparkir dengan jumlah petak (tempat) parkir yang tersedia untuk suatu waktu tertentu.

Jika PTO dihitung berdasarkan jumlah volume parkir yaitu dengan membagi jumlah

kendaraan yang telah parkir (jumlah volume parkir pada suatu waktu tertentu) dengan jumlah ruangan (tempat) parkir yang tersedia untuk suatu waktu tertentu.

### 3.4. Analisis kapasitas parker dan luas parkir

Besar kecilnya kapasitas suatu areal parkir akan sangat menentukan besarnya volume kendaraan yang dapat ditampung secara optimal, berarti tingkat kapasitas sangat mempengaruhi dimensi dari areal parkir. Untuk itu kapasitas parkir harus diperhitungkan sedemikian rupa sehingga tidak hanya didasarkan pada volume-volume maksimum pada kondisi "peak hour" namun juga harus memperhatikan dan mempertimbangkan keseluruhan perilaku kendaraan baik durasi waktu maupun akumulasi parkir selama periode waktu tertentu.

Analisa luas suatu areal atau lahan parkir tidak hanya ditentukan oleh besaran kapasitas dari areal parkir yang besarnya dimanifestasikan pada banyaknya petak-petak parkir yang dibutuhkan, namun juga akan sangat dipengaruhi oleh tipe dari petak-petak parkir tersebut serta jenis dan ukuran dari kendaraan yang akan diparkir.

### 3.5. Menganalisis durasi dan tingkat tarif yang sesuai dengan tingkat investasi

Sebelum menganalisis lebih lanjut kita memerlukan data dan asumsi mengenai :

- Besarnya dana investasi, jika dana tersebut merupakan pinjaman dari bank, maka ada kewajiban untuk membayar bunga tahunan sehingga harus ditentukan tingkat suku bunga yang akan digunakan
- Besarnya biaya operasional termasuk biaya pemeliharaan
- Jangka waktu pengembalian investasi
- Pertumbuhan kendaraan parkir per tahunnya

Penetapan tingkat tarif parkir pada dasarnya sangat tergantung pada tujuan dibangunnya fasilitas parkir itu serta biaya investasi pembangunan fasilitas parkir tersebut dan yang tentu tidak kalah pentingnya adalah kondisi perilaku dari kendaraan yang di parkir. Penentuan tarif parkir juga harus memperhatikan perilaku, kebutuhan serta status sosial dari penggunaannya agar sesuai dengan tingkat penghasilan dan fungsi sosial dari sarana parkir tersebut.

### 3.6. Kerangka Pemikiran

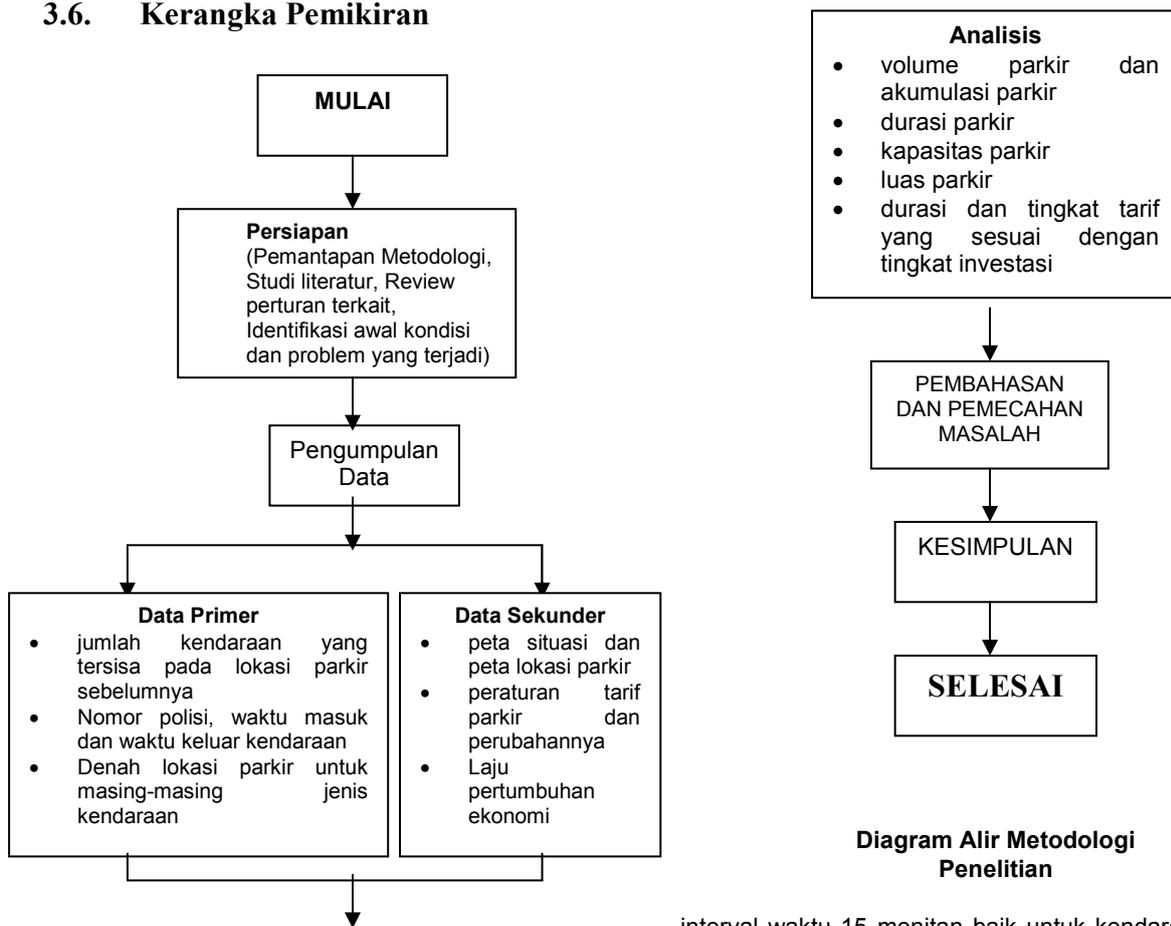


Diagram Alir Metodologi Penelitian

interval waktu 15 menit baik untuk kendaraan masuk maupun kendaraan keluar

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Lokasi dan Waktu Survei

Lokasi parkir yang diambil di pusat perbelanjaan grosir Moro Jl. Purwokerto. Data parkir yang diambil adalah pada hari Sabtu, tanggal 22 September 2007. dari pukul 09.00 sampai dengan pukul 20.00 WIB, dengan asumsi sudah dapat mewakili hari-hari yang lain.

### 4.2. Volume Parkir dan Akumulasi Parkir

Hasil survei yang telah dilakukan, diperoleh jumlah kendaraan yang masuk atau keluar areal parkir di pusat perbelanjaan grosir MORO mulai pukul 09.00 sampai pukul 22.00 WIB. Dimana tingkat kedatangan kendaraan setiap waktu bervariasi, sehingga untuk mempermudah melihat variasi kedatangan kendaraan dibuat

Jumlah kendaraan yang parkir yang diperoleh pada survey tersebut adalah 1700 kendaraan mobil. Melihat pola parkir dengan interval 15 menit, jumlah kendaraan yang masuk dan keluar cenderung hampir sama setiap waktu. Akumulasi kendaraan yang parkir, mulai pukul 09.00 meningkat sampai puncaknya sebanyak 239 kendaraan yang terjadi pada interval 17.00 - 07.30 dan setelah itu menurun sampai pukul 22.00.

### 4.3. Durasi Parkir.

Hasil Perhitungan prosentase durasi parkir dapat dilihat pada tabel komulatif prosentase parkir MORO. Durasi parkir rata-rata kendaraan dapat dihitung sebagai berikut :

$$\bar{X}_{rodaempat} = \left[ \frac{\sum (f \times x)}{\sum f} \times lebar \text{ interval} \right] + \text{Nilai tengah interval pertama}$$

$$\bar{X}_{rodaempat} = \left( \frac{11915}{1700} \times 15 \right) + 7.5 = 112.632353$$

$$\bar{X}_{rodaempat} = 112.63 \text{ menit}$$

Tabel. 1 Turn Over Untuk Mobil

Dari	Waktu Sampai	Jumlah Volume Kendaraan	Lama (Jam)	Jumlah Petak Parkir yang ada	PTO
a	b	c	d	e	f = c/e
07 : 00	12 : 00	408	5 : 00	605	0.6744
12 : 00	15 : 00	416	3 : 00	605	0.6876
15 : 00	18 : 00	314	3 : 00	605	0.5190
18 : 00	22 : 00	206	4 : 00	605	0.3405
<b>Total</b>		<b>1344</b>	<b>15 : 00</b>		

Lanjutan Tabel 1 urn Over Untuk Mobil

PTO	Jumlah Group Data	Jumlah Kendaraan Di masing2 Group	Occupancy Rate (%)
f = c/e	g	h = c/g	i = f/g
2.5074	20	75.850	12.537
3.2628	12	164.500	27.190
2.8413	12	143.250	23.678
1.9339	16	73.125	12.087
	<b>60</b>		

Sumber : Hasi Perhitungan

Dengan demikian lama rata-rata dari masing-masing kendaraan roda empat terparkir di daerah studi adalah selama 112.63 menit = 1.53 jam.

#### 4.4. Parkir Turn Over (PTO) dan Occupancy Rate.

Parking Turn Over (PTO) adalah laju penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari membagi jumlah kendaraan yang diparkir dengan jumlah petak tempat parkir yang tersedia untuk suatu waktu tertentu, PTO dihitung berdasarkan akumulasi parkir.

#### B. Bila PTO Dihitung Berdasarkan Jumlah Volume Parkir

Parking Turn Over (PTO) versi ini adalah laju penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari membagi jumlah kendaraan yang telah parkir (jumlah volumeparkir pada suatu waktu tertentu) dengan jumlah ruangan (tempat) parkir yang tersedia untuk suatu waktu tertentu

Tabel.2 Turn Over Untuk Mobil

Dari	Waktu Sampai	Jumlah Volume Kendaraan	Lama (Jam)	Jumlah Petak Parkir yang ada	PTO
a	b	c	d	e	f = c/e
07 : 00	12 : 00	408	5 : 00	605	0.6744
12 : 00	15 : 00	416	3 : 00	605	0.6876
15 : 00	18 : 00	314	3 : 00	605	0.5190
18 : 00	22 : 00	206	4 : 00	605	0.3405
<b>Total</b>		<b>1344</b>	<b>15 : 00</b>		

Sumber : Hasil Perhitungan

#### 4.5. Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir secara umum dapat didefinisikan sebagai jumlah maksimum kendaraan yang dapat di parkir pada suatu areal atau bangunan parkir dalam suatu periode waktu tertentu. Periode waktu yang sering dipergunakan di dalam analisis kebutuhan parkir umumnya di ambil dalam rentang waktu 5 menitan. Besar kecilnya kapasitas suatu areal parkir akan sangat menentukan besarnya volume kendaraan yang dapat ditampung secara optimal, hal ini berarti tingkat kapasitas sangat mempengaruhi dimensi dari areal parkir tersebut. Untuk itu kapasitas parkir ini harus diperhitungkan sedemikian rupa sehingga tidak hanya didasarkan pada volume-volume maksimum pada kondisi "peak hour" namun juga harus memperhatikan dan mempertimbangkan keseluruhan perilaku kendaraan baik durasi waktu maupun akumulasi parkir selama periode waktu tertentu.

Hal-hal ini sangat penting karena penentuan kapasitas yang tidak optimal pula. Kondisi ini akan mewujudkan kemungkinan terjadi di mana suatu areal parkir dapat menampung kendaraan pada kondisi jam-jam sibuk, namun pada waktu-waktu lainnya akan tercipta banyak ruang-ruang kosong. Atau dapat pula terjadi sebaliknya dimana pada jam-jam normal sekalipun banyak kendaraan yang tidak tertampung. Hal ini tentu saja sangat tidak efektif dan efisien bila dilihat dari sudut investasi dan pemasaran.

Adapun besarnya kapasitas parkir untuk masing-masing jenis kendaraan adalah sebagai berikut :

- Jumlah petak yang ada = 605 petak
- Lama Operasi = 15 jam perhari
- Durasi parkir rata-rata = 1.20 Jam

Kapasitas yang ada dalam sehari

- Selama jam operasi = 605 petak x 15 jam/1.20 jam
- = 7562.5 petak parkir
- = 7563 petak parkir
- Jumlah kend. yang masuk = 1700 kendaraan roda empat

#### 4.6. Luas Parkir

Ukuran dan jenis kendaraan pada dasarnya akan sangat mempengaruhi operasional dari ruang parkir itu sendiri. Kondisi ruang parkir yang diperuntukkan bagi us dan truk tentu akan sangat berbeda jika dibandingkan dengan kendaraan mobil penumpang pada umumnya. Biasanya kondisi ini diakomodasi dengan suatu besaran yang dikenal sebagai indeks parkir (IP).

Adapun luas areal parkir di dalam kajian ini adalah :

- Jumlah petak yang ada = 605 petak parkir
- Lama operasi = 15 jam perhari
- Durasi parkir rata-rata = 1.20 jam

Kapasitas yang ada dalam sehari

Selama jam operasional = 605 petak x 15 jam/1.20 jam  
= 7562.5 petak parkir  
= 7563 petak parkir

Jumlah kendaraan masuk = 1700 kendaraan roda empat

Ukuran petak parkir (sesuai "British Parking Association Technical Committee)

P = 4,75 m

I = 2,50 m

Indek parker (IP) = 1,5

Existing :

Luas lahan parker untuk kendaraan roda empat  
= IP x Jumlah petak x Ukuran petak  
= 1,5 x 605 x 4,75 x 2,5  
= 10776,5 m<sup>2</sup>

Dengan demikian untuk 605 petak parkir membutuhkan areal parkir untuk kendaraan roda empat dengan luas 10776.5 m<sup>2</sup>. Luas areal total adalah luas areal parkir keseluruhan yang dapat menampung kendaraan roda empat dan roda dua sesuai dengan kapasitasnya masing-masing, di tambah fasilitas bagi kendaraan lainnya.

Luas areal parkir (L<sub>tot</sub>) = 10776 m<sup>2</sup>

Ditambah fasilitas jalan untuk kendaraan dalam areal parkir untuk masuk, keluar, taman dan melakukan manuver untuk parkir serta bangunan pelengkap ± 1000 m<sup>2</sup>, maka luas areal parkir menjadi 11776,5 m<sup>2</sup>.

#### 4.7. Analisa Tarif Parkir

Sebelum menganalisis lebih lanjut, diperoleh data sebagai dasar perhitungan, antara lain sebagai berikut :

- a. Dana investasi awal sebesar 4 milyar rupiah
- b. Biaya operasional kendaraan termasuk pemeliharaan dan lain-lain sebesar 5 juta rupiah per bulan
- c. Kebijakan tarif yang perlu dilakukan agar investasi kembali dalam kurun waktu 5, 10 dan 15 tahun, dimana kebijakan tarif adalah sistim fix, progressif dan kombinasi.
- d. Dana investasi tersebut merupakan dana pinjaman dari bank, sehingga ada kewajiban membayar bunga tahunan.
- e. Tingkat suku bunga bank sebesar 16% per tahun
- f. Pertumbuhan kendaraan parkir diasumsikan 5% pertahun.

Penetapan tingkat tarif parkir pada dasarnya sangat tergantung pada tujuan dibangunnya fasilitas parkir itu serta biaya investasi pembangunan fasilitas parkir tersebut dan yang tentu tidak kalah pentingnya adalah kondisi perilaku dari kendaraan yang diparkir.

Secara umum suatu fasilitas parkir dibangun sebagai sarana pendukung dari suatu fasilitas umum seperti pasar, pusat perbelanjaan, perkantoran, hotel, rumah sakit dan sebagainya,

walaupun dalam waktu-waktu terakhir ini sudah dikembangkan bangunan-bangunan parkir yang terlepas dari fungsi sebagai fasilitas sekunder.

Keadaan parkir sebagai sarana pendukung tentu saja sangat mempengaruhi perilaku, kebutuhan serta status sosial dari penggunanya. Oleh karena itu penetapan tarif parkir juga harus memperhatikan hal-hal tersebut agar sesuai dengan tingkat penghasilan dan fungsi sosial dari sarana parkir tersebut. Dengan demikian pembangunan suatu areal/prasarana parkir tidak saja berdimensi bisnis/keuntungan, namun juga harus memiliki dimensi sosial dan promosi (untuk pusat-pusat perbelanjaan, hotel dan lain-lain). Seperti diketahui, pada penelitian ini fasilitas parkir yang ada merupakan fasilitas pendukung dari pusat perbelanjaan diperuntukkan bagi para konsumen yang akan berbelanja di MORO.

Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis sebelumnya, dilakukan perhitungan kebijakan parkir secara ekonomi/finansial dengan 3 (tiga) sistem tarif parkir yaitu tarif tetap (fix), tarif progressif dan tarif kombinasi. Dengan tiga sistem tarif tersebut, dapat diambil kebijakan tarif yang akan digunakan, agar biaya investasi bisa kembali dalam 5, 10 dan 15 tahun.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1. KESIMPULAN

Kesimpulan yang diambil dari penelitian ini adalah :

1. Durasi parkir yaitu analisis terhadap lamanya parkir kendaraan pada lokasi studi, dari hasil penelitian didapatkan lama rata-rata dari masing-masing kendaraan terparkir di daerah studi adalah selama 1.53 jam.
2. Akumulasi parkir dan volume parkir diperoleh dari jumlah kendaraan yang masuk dikumlahkan dengan jumlah kendaraan yang telah ada pada waktu sebelum survei dilakukan, dikurangi dengan jumlah kendaraan yang keluar. Sebelum survei dilakukan telah ada kendaraan roda empat yang terparkir sebanyak 7 buah, total banyaknya kendaraan roda empat yang telah menggunakan areal parkir dari jam 09.00 sampai dengan pukul 22.00 adalah 1700 kendaraan.
3. Semua petak parkir baik motor maupun mobil mempunyai nilai PTO lebih kecil dari 1, ini artinya peluang penggunaan satu ruang petak parkir dipakai kurang dari satu

kendaraan dalam satu satuan waktu tertentu, yaitu 3 jam, 4 jam dan 5 jam. Jadi kapasitas yang tersedia yaitu 605 petak parkir terlalu banyak dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang parkir, sehingga banyak petak parkir yang belum digunakan.

4. Berdasarkan hasil kesimpulan dari penelitian ini, maka dapat disarankan kepada pengelola parkir di pusat perbelanjaan Grosir MORO bahwa dengan asumsi-asumsi yang diambil oleh peneliti diatas (bunga bank, discount rate, tingkat pertumbuhan lalu lintas dan lain-lain) maka pengelolaan parkir ini dapat menghasilkan revenue, dengan sistem tarif kombinasi tahun ke 14 dan ke 15 telah terjadi pay back period,  $BCR > 1$ , dan memiliki pertambahan benefit yang semakin besar.

### 5.2. SARAN

Perlu adanya pengawasan yang ketat terhadap petugas parkir mengenai pembayaran tarif parkir, karena dalam perhitungan analisis ini tidak memperhitungkan kerugian atau kehilangan uang tarif akibat penyelewengan dari petugas parkir di lapangan. Akibat dari penyelewengan ini akan mengurangi pendapatan parkir yang telah diprediksi sebelumnya dan akan menyebabkan kerugian. Akhirnya mengakibatkan pencapaian PP semakin lama, BCR menjadi lebih kecil dari yang diprediksi dan bahkan bila hal ini terus berlanjut maka akan mengakibatkan kemacetan usaha (bangkrut).

## DAFTAR PUSTAKA

- Idwan Santoso, Dr. Ir, Msc., *Evaluasi Manfaat Proyek*, Pusat Studi Transportasi dan Komunikasi ITB, 1996.
- Ofyar Z. Tamin, Prof., Dr., Ir., MSc. Eng., *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, 2000.
- Soedjono Kramdibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung, 1985.
- Tjokroadiredjo, Dr., SE., *Ekonomi Rekayasa Transport*, ITB, 1990
- Pusat Studi Investasi dan Keuangan dengan Pusat Pendidikan dan Pelatihan Perpajakan, *Himpunan Peraturan Pelaksanaan Desentralisasi Otonomi Daerah di Bidang Pemerintah dan Keuangan*, 2002.
- Wardrop, J.G. (1952). *Some Theoretical Aspects Of Road Traffic Research*, Proceedings Institution Of Civil Engineering II (I). PP. 325-378.

Analisa Kebijakan Parkir Off Street  
Di Purwokerto



Analisa Kebijakan Parkir Off Street  
Di Purwokerto