

# **ANALISIS POTENSI PENERIMAAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA KUPANG**

**Frits O Fanggidae<sup>1</sup> dan Charles Kapioru<sup>2</sup>**

Universitas Kristen Artha Wacana Kupang<sup>1</sup>

Universitas Nusa Cendana Kupang<sup>2</sup>

## **ABSTRACT**

*The total parking capacity of dynamic and static two-wheeled vehicles and four wheels at all points on-street parking and off-street parking in the city of Kupang is still very large. With the two-wheeler parking tariff is Rp . 2000 and a four-wheel Rp . 3000 , every year, the potential parking fees reached Rp . 7.603.200.000.- Given the number of vehicles continues to increase, it is necessary to implement appropriate control strategies for managing parking on- street and off - street, especially on collector roads, creating traffic regularity. In addition, the mechanisms and procedures for the collection of parking charges need improvement. Governments need to work with a person or board who has been licensed parking management through a tender system, with the results pattern of distribution following: 35% of parking management, parking attendants 25 % and government 40 %.*

*Keywords : Parking Management; Collection of Parking*

## **ABSTRAK**

Total kapasitas parkir dinamis dan statis kendaraan roda dua dan roda empat pada seluruh titik parkir tepi jalan dan tempat khusus di Kota Kupang masih sangat besar. Dengan tarif parkir kendaraan roda dua sebesar Rp. 2000 dan roda empat Rp. 3000, maka setiap tahun, potensi retribusi parkir mencapai Rp. 7.603.200.000.- Mengingat jumlah kendaraan terus meningkat, maka perlu menerapkan strategi pengendalian parkir secara tepat untuk menata parkir on-street dan off-street, terutama pada jalan kolektor, sehingga tercipta keteraturan lalu lintas. Selain itu, Mekanisme pemungutan dan tata cara pemungutan retribusi parkir perlu perbaikan. Pemerintah perlu bekerjasama dengan orang atau badan yang telah memiliki ijin pengelolaan parkir melalui sistem tender, dengan pola pembagian hasil sebagai berikut: pengelola parkir 35%, petugas parkir 25% dan pemerintah 40%.

**Kata Kunci : Pengelolaan Parkir; Pemungutan Retribusi**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

UU No. 32 Tahun 2004 dan perubahannya melalui UU No. 12 Tahun 2008 sejatinya memberi kewenangan besar kepada pemerintah kabupaten/kota untuk mengambil berbagai langkah untuk meningkatkan kemampuan fiskalnya. Dalam kaitan ini, upaya untuk mengoptimalkan penerimaan daerah melalui retribusi parkir perlu mendapat perhatian.

Retribusi parkir, terdiri dari *retribusi parkir di tepi jalan umum*, yang merupakan bagian dari retribusi jasa umum, dan *retribusi tempat khusus parkir* yang merupakan bagian dari retribusi jasa usaha. Sumbangan kedua jenis retribusi ini terhadap retribusi daerah dan PAD secara keseluruhan relatif kecil. Pada tahun 2007, sumbangan kedua jenis retribusi ini terhadap penerimaan retribusi daerah sebesar 3,28%, kemudian menurun menjadi 2,93% (2011). Sementara itu sumbangannya terhadap PAD lebih kecil lagi, yaitu 0,81% (2007) dan sedikit menurun menjadi 0,78% (2011).

Pada sisi lain, obyek pungutan retribusi parkir berupa kendaraan bermotor mengalami peningkatan signifikan. Pada tahun 2007-2011, jumlah kendaraan bermotor di Kota Kupang meningkat dari 67.842 unit menjadi 82.627 unit, atau mengalami peningkatan sebesar 21,79%. Demikian juga pertumbuhan pusat-pusat bisnis di Kota Kupang, tempat-tempat parkir khusus juga ikut bertambah. Fenomena ini dapat mendorong peningkatan sumbangan kedua jenis retribusi ini terhadap penerimaan retribusi daerah maupun PAD secara keseluruhan. Karena itu perlu pengkajian secara cermat terhadap fenomena ini, sehingga dapat diambil langkah-langkah yang tepat untuk meningkatkan peranan kedua jenis retribusi ini terhadap penerimaan retribusi daerah dan PAD.

Selain itu, pelebaran jalan yang terus berlangsung setiap tahun menyediakan penambahan badan jalan yang dapat dimanfaatkan untuk parkir tepi jalan (*on the street*). Dalam kaitan ini adalah pengendalian terhadap titik-titik *parkir on the street* tersebut belum optimal, sehingga penerimaan melalui layanan parkir di tepi jalan belum meningkat secara signifikan.

Dilihat dari segi realisasinya, persentase penerimaan kedua jenis retribusi daerah ini menurun setiap tahun. Pada tahun 2007, realisasi penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum melampaui target, yaitu sebesar 102,59%, namun menurun menjadi 73,12% pada tahun 2013. Realisasi penerimaan retribusi parkir di tempat khusus pada tahun 2007 dibawah target, yaitu sebesar 76,58% kemudian menurun menjadi 58,87% pada tahun 2013. Gejala ini menunjukkan bahwa, pemanfaatan potensi parkir di tepi jalan maupun tempat-tempat parkir khusus belumlah optimal. Menyadari betapa arti pentingnya retribusi daerah khususnya retribusi parkir dalam memberikan kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah, maka Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Kupang, melakukan kajian dan penelitian mengenai Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari penerimaan retribusi parkir.

### **B. Permasalahan**

Permasalahan yang diidentifikasi dan perlu dicarikan solusi pemecahannya dalam kegiatan kajian ini adalah sebagai berikut :

1. Seberapa besar potensi parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus yang masih dapat dimanfaatkan sebagai sumber penerimaan retribusi parkir?
2. Strategi dan tindakan apakah yang diperlukan untuk mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus di Kota Kupang?

### **C. Tujuan dan Hasil yang Diharapkan**

1. Mengidentifikasi potensi dan karakteristik parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus di Kota Kupang.

2. Menghitung besaran penerimaan retribusi parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus berdasarkan potensi yang dimiliki.
3. Menyusun dan menyampaikan rekomendasi kepada Walikota Kupang berkenaan dengan strategi, kebijakan dan tindakan yang perlu diambil dalam meningkatkan penerimaan PAD melalui retribusi parkir di Kota Kupang.

Berdasarkan tujuan di atas, maka output atau keluaran penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Teridentifikasinya potensi dan karakteristik parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus di Kota Kupang;
2. Teridentifikasinya besaran penerimaan tahunan dari retribusi parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus berdasarkan potensi yang dimiliki;
3. Tersusunnya rekomendasi berkenaan dengan strategi, kebijakan dan tindakan yang perlu diambil dalam meningkatkan penerimaan PAD melalui retribusi parkir di Kota Kupang.

## **D. Landasan Teori**

### **D.1. Konsepsi Retribusi Daerah**

Retribusi merupakan pembayaran atas jasa pelayanan umum yang dipungut langsung oleh pemerintah kepada wajib retribusi, yang disertai dengan kontraprestasi langsung yang diberikan oleh pemerintah terhadap wajib retribusi. Retribusi bersifat sukarela dan bertujuan untuk kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh pribadi atau badan. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah mendefinisikan retribusi daerah/retribusi yaitu pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa/pemberian ijin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah untuk kepentingan pribadi atau badan. Retribusi pada dasarnya merupakan harga yang dibayar seseorang karena mendapatkan manfaat dari layanan atau sarana dan prasarana yang disediakan pemerintah. Halim (2004) berpendapat bahwa, retribusi adalah pungutan yang dilakukan pemerintah sebagai akibat adanya kontraprestasi yang diberikan pemerintah daerah, atau pembayaran tersebut didasarkan atas prestasi atau pelayanan yang diberikan pemerintah daerah yang langsung dinikmati secara perorangan oleh warga masyarakat dan pelaksanaannya didasarkan atas peraturan yang berlaku. Menurut Josef Riwu Kaho (1998) adapun ciri-ciri mendasar dari retribusi yaitu sebagai berikut :

1. Retribusi dipungut oleh Negara
2. Dalam pungutan terdapat paksaan secara ekonomis
3. Ada kontraprestasi yang secara langsung dapat ditunjuk
4. Retribusi dikenakan pada setiap orang yang mempergunakan jasa-jasa yang disiapkan negara.

### **D.2. Konsepsi Retribusi Parkir**

Berdasarkan uraian di muka, dapat dipahami bahwa retribusi parkir ditepi jalan umum (*on the street*) merupakan bagian dari retribusi jasa umum dan retribusi parkir ditempat khusus merupakan bagian dari retribusi jasa usaha. Retribusi Parkir ditepi jalan umum adalah pungutan sebagai pembayaran atas pelayanan parkir ditepi jalan umum. Dalam hal ini badan jalan digunakan sebagai media parkir kendaraan. Atas penggunaan media badan jalan tersebut, para pengguna membayar sejumlah tertentu sebagai retribusi parkir. Besarnya tarif yang dipungut ditetapkan melalui Peraturan Daerah atau Keputusan Kepala Daerah dengan memperhatikan ketentuan dan prinsip pengenaan tarif yang berlaku.

Parkir ditempat khusus adalah kegiatan parkir khusus dengan memanfaatkan media lahan terbuka ataupun gedung yang secara khusus dibangun sebagai penunjang atau pokok usaha perparkiran. Tempat khusus parkir meliputi pelataran lingkungan tempat khusus parkir,

taman tempat khusus parkir dan gedung atau tembok tempat khusus parkir. Retribusi parkir ditempat khusus adalah pungutan sebagai pembayaran atas pelayanan parkir ditempat khusus parkir. Karena itu obyek retribusi parkir ditempat khusus adalah pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh pemerintah daerah; dan subyek retribusi parkir ditempat khusus adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan tempat khusus parkir. Besarnya tarif yang dipungut ditetapkan melalui Peraturan Daerah atau Keputusan Kepala Daerah dengan memperhatikan ketentuan dan prinsip pengenaan tarif yang berlaku.

### **D.3. Potensi Retribusi Parkir**

Untuk menghitung potensi retribusi parkir perlu mengetahui komponen yang membentuk potensi dari pada parkir itu sendiri. Komponen potensi parkir yaitu luasan areal parkir, kapasitas areal parkir, tingkat penggunaan, durasi parkir dan tarif parkir. Permasalahan yang sering terjadi dalam menggali potensi parkir adalah kurang optimalnya penanganan di dalam pengolahan data guna mendapatkan potensi yang optimal. Di dalam perhitungan akurasi nilai potensi yang sesuai dengan kondisi lapangan sangat terkait dengan kelengkapan atau terjadinya variabel-variabel untuk menghitung potensi retribusi yang optimal. Untuk mendapatkan potensi yang maksimal dan realistis perlu diadakan pendataan, pemantauan lapangan, dan pengkajian yang cermat.

### **D.4. Regulasi Parkir**

Pemerintah, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan (1995) telah menetapkan ketentuan penggunaan parkir pada badan jalan sebagai berikut :

- a. Badan jalan digunakan sebagaimana mestinya yaitu sebagai media dalam sistem transportasi juga mempunyai peruntukan lain yaitu digunakan sebagai tempat parkir. Penggunaan badan jalan yang juga ditujukan sebagai ruang parkir kendaraan hanya dapat dilakukan pada jalan kolektor dan jalan lokal dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban kelancaran lalu lintas.
- b. Dalam menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir terdapat beberapa ketentuan yang sifatnya memberi batasan berupa larangan terhadap penggunaan lahan tersebut, yaitu :
  1. Pada daerah dimana kapasitas lalu lintas diperlukan, dimana lebar jalan secara keseluruhan dibutuhkan untuk mengalirkan lalu lintas.
  2. Pada daerah dimana akses jalan masuk kelahan sekitarnya diperlukan.
  3. Di jalan daerah persimpangan dengan jarak minimum absolut 10 – 25 m. Jarak ini dikombinasikan dengan pertimbangan keselamatan (jarak pandang), pembatasan kapasitas (pengurangan lebar jalan), dan lintasan membelok dari kendaraan – kendaraan yang besar.
  4. Dalam jarak 6 m dari suatu penyeberangan pejalan kaki
  5. Sepanjang 25 m sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.
  6. Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah akses bangunan gedung
  7. Sepanjang 50 m sebelum dan sesudah jembatan, 25 m sebelum dan sesudah perlindungan sebidang (*cross section*) dan terowongan.
  8. Dalam jarak 6 m sebelum dan sesudah dari sumber air (*hydrant*) pemadam kebakaran
  9. Sepanjang jarak 100 m sebelum dan sesudah persimpangan rel kereta api.
  10. Selanjutnya parkir ganda atau parkir di atas trotoar tidak diperbolehkan.
- c. Pada parkir yang menggunakan sebagian tepi badan jalan, tidak semua fungsi jalan dapat digunakan sebagai tempat parkir. Tabel berikut ini menunjukkan penggunaan sebagian badan jalan dengan fungsinya yang dapat digunakan sebagai tempat parkir :
- d. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penggunaan badan jalan sebagai ruang parkir adalah : (1) lebar jalan, (2) volume lalu lintas pada jam yang bersangkutan, (3) karakteristik kecepatan, (4) dimensi kendaraan, (5) sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

- e. Dalam menentukan sudut parkir pada suatu jalan, berbeda antara yang satu dengan yang lainnya. Perbedaan tersebut dikarenakan fungsi jalan dan arah gerak lalu lintas pada jalan yang bersangkutan. Standart yang digunakan pada penentuan sudut yang dapat digunakan dan lebar jalan efektif pada masing – masing jalan, seperti terlihat pada tabel berikut :

**Tabel 1. Lebar Minimum Jalan Kolektor Satu Arah Untuk Parkir Pada Badan Jalan**

Sudut Parkir	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir D(m)	Ruang Parkir Efektif M(m)	Ruang Manufer (m)	D+M	D+M-J	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3,5	<b>6,3</b>	7,0	<b>9,8</b>
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	<b>8,4</b>	7,0	<b>11,9</b>
45	2,3	5,1	3,7	8,8	6,3	6,5	<b>9,8</b>	7,0	<b>13,3</b>
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	<b>10,9</b>	7,0	<b>14,4</b>
90	5,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3,5	<b>11,8</b>	7,0	<b>15,3</b>

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)  
Keterangan J = Lebar pengurangan ruang manufer (2,5m)

**Tabel 2. Lebar Minimum Jalan Lokal Sekunder Satu Arah Untuk Parkir Pada Badan Jalan**

Sudut Parkir	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir D(m)	Ruang Parkir Efektif M(m)	Ruang Manufer (m)	D+M	D+M-J	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)	Lebar Jalan Efektif (m)	Lebar Total Jalan (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	2,5	<b>5,3</b>	5,0	<b>7,8</b>
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	2,5	<b>7,4</b>	5,0	<b>9,9</b>
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	2,5	<b>8,8</b>	5,0	<b>11,3</b>
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	2,5	<b>9,9</b>	5,0	<b>12,4</b>
90	5,5	5,0	5,8	10,8	8,3	2,5	<b>10,8</b>	5,0	<b>13,3</b>

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)  
Keterangan J = Lebar pengurangan ruang manufer (2,5m)

## **D.5. Parkir Dalam Sistim Transportasi.**

### **D.5.1. Jenis Parkir**

Lalu Lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran merupakan bagian

dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998) Sarana parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi :

**a. Parkir di jalan (*on street parking*)**

Parkir di tepi jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya disepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir yang dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir. Parkir ini terdiri dari :

**b. Parkir di daerah perumahan**

Meningkatnya volume kendaraan di jalan serta hambatan yang diakibatkan oleh parkir kendaraan seperti terganggunya kelancaran lalu lintas dan penurunan kelas jalan, hampir pada setiap pusat kota kebijaksanaan mengenai perparkiran mutlak diperlukan. Dalam sistem parkir diperumahan, sebenarnya terdapat kerugian dari berjejernya parkir disepanjang trotoar jalan, namun hal tersebut tertutupi dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan tersebut yang secara tidak langsung akan meningkatkan keselamatan bagi penghuni disekitar jalan tersebut. Terlebih lagi diperumahan di pinggiran kota dimana masih tersedia ruang untuk parkir, dan parkir dijalanpun dapat dilakukan.

Namun pada daerah pemukiman yang berada dekat dengan pusat kota, kontrol tetap diperlukan jika kondisi transportasi tetap efektif. Terdapat dua cara kontrol terhadap sistem parkir ini yaitu parkir gratis bagi penghuni (dengan menempelkan tanda tertentu yang dapat berupa stiker dan ditempelkan di kendaraan) dan bayaran dengan kartu yang dicap harian.

**c. Satuan Ruang Parkir**

Suatu "Satuan Ruang Parkir" (SRP) adalah tempat parkir satu kendaraan. pada tempat dimana parkir dikendalikan, maka tempat parkir harus diberi marka pada permukaan jalan. Tempat tambahan diperlukan bagi kendaraan untuk melakukan alih gerak, tergantung dari sudut parkirnya. Penentuan Satuan Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP diklasifikasikan menjadi tiga, seperti terlihat pada tabel berikut :

**Tabel 3. Penentuan Satuan Ruang Parkir**

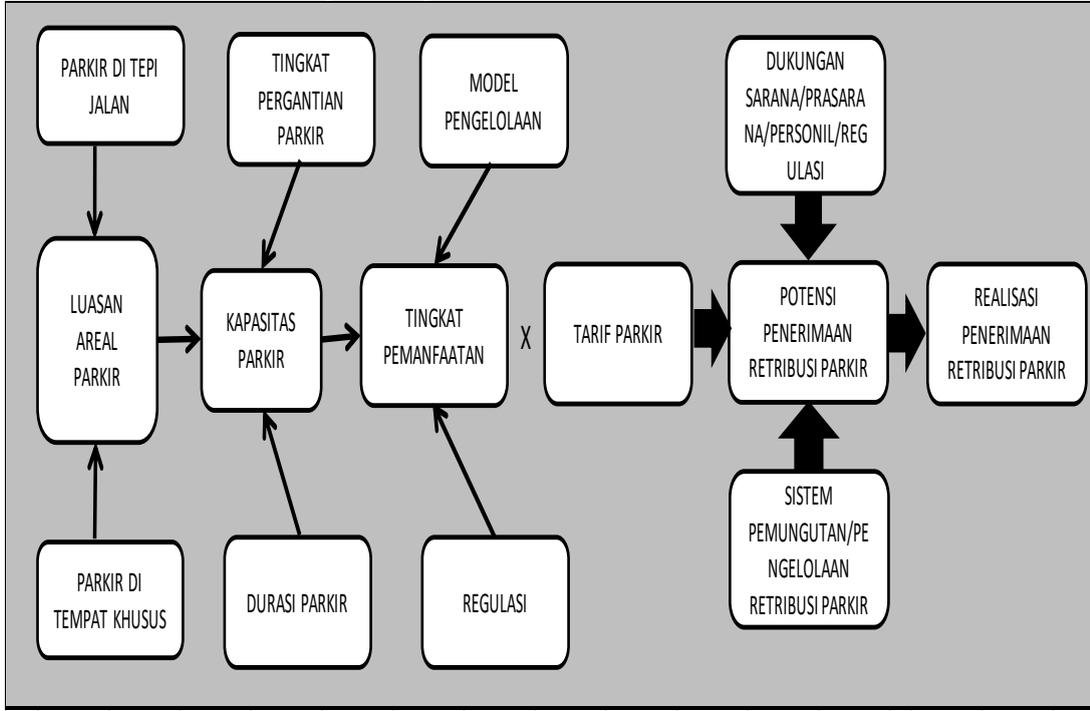
No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (M)
1.	a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5.00
	b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5.00
	c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5.00
2.	Bus / Truck	3,40 x 12.50
3.	Motor	0,75 x 2.00

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan, 1996

## Kerangka Pikir

Untuk mendapatkan gambaran bagaimana perkiraan besaran potensi penerimaan retribusi parkir di Kota Kupang, digunakan kerangka berpikir sebagai berikut :

Gambar 1: Kerangka Berpikir Penentuan Potensi Penerimaan Retribusi Parkir



## METODE PENELITIAN

### F. Metode Pengkajian

#### F.1. Ruang Lingkup kajian

Ruang lingkup penelitian ini adalah layanan parkir di tepi jalan umum (*on street parking*) dan layanan parkir di tempat khusus (*off street parking*) di dalam wilayah administratif Kota Kupang..

- Parkir ditepi jalan umum** adalah kegiatan parkir yang dilakukan dengan memanfaatkan tepi jalan umum sebagai media kegiatan.
  - Retribusi Parkir ditepi jalan umum** adalah pungutan sebagai pembayaran atas pelayanan parkir ditepi jalan umum.
  - Jalan umum** adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalulintas umum.
  - Obyek retribusi parkir ditepi jalan umum** adalah pelayanan penyediaan tempat parkir ditepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah;
  - Subyek retribusi parkir ditepi jalan umum** adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan parkir ditepi jalan umum.
- Parkir ditempat khusus** adalah kegiatan parkir khusus dengan memanfaatkan media lahan terbuka ataupun gedung yang secara khusus dibangun sebagai penunjang atau pokok usaha perparkiran.
  - Retribusi parkir ditempat khusus** adalah pungutan sebagai pembayaran atas pelayanan parkir ditempat khusus parkir;
  - Tempat khusus parkir** meliputi pelataran lingkungan tempat khusus parkir, taman tempat khusus parkir dan gedung atau tembok tempat khusus parkir.

- **Obyek retribusi parkir ditempat khusus** adalah pelayanan tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh pemerintah daerah;
- **Subyek retribusi parkir ditempat khusus** adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan/menikmati pelayanan tempat khusus parkir.

## **F.2. Populasi dan Sampel**

- a. Tempat parkir ditepi jalan umum: adalah semua titik parkir pada ruas-ruas jalan utama di Kota Kupang yang dimanfaatkan sebagai tempat parkir.
- b. Tempat khusus parkir adalah semua tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah.

Keseluruhan tempat parkir (tepi jalan dan tempat khusus) diteliti, sehingga tidak dilakukan penarikan sampel. Mengingat lokasi (titik parkir) ditepi jalan dan tempat parkir khusus belum seluruhnya teridentifikasi, maka pada tahap awal penelitian akan dilakukan survey pemetaan populasi sebagai acuan pengumpulan data.

## **F.3. Pengumpulan Data**

### **a. Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari setiap titik parkir di tepi jalan dan tempat khusus, dimaksudkan untuk menentukan besaran potensi parkir, terdiri dari:

- Lokasi titik parkir (*on street*) dan tempat parkir khusus (*off street*);
- Luasan pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus;
- Kapasitas parkir pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus;
- Tingkat pemanfaatan setiap titik parkir dan tempat parkir khusus;
- Karakteristik parkir (tingkat pergantian dan durasi parkir) pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus.
- Implementasi model pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir.

Untuk butir (a) s/d (e), pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi dan pencatatan langsung pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus. Untuk butir (f), pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara. Responden yang diwawancarai adalah sebagai berikut:

- Pejabat yang berwenang dan Dinas Perhubungan Kota Kupang
- Pejabat yang berwenang sebagai pemilik/pengelola tempat parkir khusus
- Pihak ketiga yang mengelola parkir
- Petugas parkir

### **b. Data Sekunder**

Data yang diperoleh dari publikasi resmi instansi terkait, terdiri dari:

- Regulasi terkait perparkiran di Kota Kupang
- Penerimaan Retribusi Parkir
- Kontrak dengan pihak ketiga
- Peta jaringan jalan di Kota Kupang

Keseluruhan data ini dikumpulkan dengan teknik studi documenter.

## **F.4. Analisis Data**

### **a. Kapasitas Ruang Parkir.**

Kapasitas ruang parkir adalah luas lahan yang digunakan sebagai areal parkir kendaraan yang didasarkan pada satuan ruang parkir kendaraan. Persamaan yang digunakan untuk kapasitas areal parkir pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus adalah sebagai berikut:

1) **Kendaraan roda 2 (dua)**

$$N = \frac{L}{0,75}; \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

N = Jumlah kendaraan roda 2 (dua) yang dapat diparkir

L = Panjang areal parkir (meter)

2) **Kendaraan roda 4 (empat)**

$$N = \frac{L}{6}; \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

N = Jumlah kendaraan roda 4 (empat) yang dapat diparkir

L = Panjang areal parkir (meter)

**b. Karakteristik parkir**

1) **Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)**

Tingkat pergantian parkir adalah angka penggunaan ruang parkir pada periode tertentu.

$$Pto = \frac{Vol.Parkir}{KapasitasParkir}; \dots\dots\dots (3)$$

2) **Durasi Parkir**

Durasi parkir adalah lama waktu (rentang waktu) kendaraan berada pada areal parkir  $Dp = Ex - Ei$ ; ..... (4)

*Ex*:saat kendaraan keluar lokasi parkir

*Ei*: saat kendaraan masuk lokasi parkir

**c. Indeks Parkir**

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir yang tersedia dan dinyatakan dalam persen. Jumlah kendaraan parkir dari perhitungan indeks parkir ini diasumsikan sebagai akumulasi parkir kendaraan maksimum, sehingga dapat diketahui persentase penggunaan areal parkir pada saat jam puncak parkir.

$$Ip = \frac{Ak.parkir}{kap.parkir} x 100; \dots\dots\dots (5)$$

Dimana

Kapasitas parkir =  $Ei - Ex + X$

X = jumlah kendaraan yang sudah ada sebelumnya.

**d. Retribusi Parkir**

$$RP = \sum \text{Kendaraan Parkir} \times \text{Tarif Parkir}$$

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**G. Hasil Analisis**

**G.1. Gambaran Lokasi Parkir di Kota Kupang**

Lokasi parkir yang digunakan sebagai basis pengamatan untuk menghitung potensi penerimaan retribusi parkir di Kota Kupang terdiri dari lokasi parkir tempat khusus dan parkir

tepi jalan. Pada masing-masing lokasi parkir tersebut, dilakukan pengamatan sepanjang hari senin – sabtu. Pengamatan dilakukan pada tiga titik waktu berbeda, yaitu jam 08.00 – 10.00; 12.00 – 14.00 dan 18.00 – 20.00. Dengan penentuan basis pengamatan dan titik waktu seperti ini, diharapkan dapat memberi gambaran yang relatif utuh tentang keadaan parkir di Kota Kupang. Gambaran tentang lokasi parkir yang dimaksud adalah sebagai berikut:

**Tabel 4**  
**Lokasi Pengamatan Parkir Tepi Jalan (on street parking) di Kota Kupang**

No	Sub Sektor	Lokasi	Panjang Area (M)	No	Sub Sektor	Lokasi	Panjang Area (M)
1	A1	Jl. Soeharto, Depan Tk. Glory	30	21	A21	Jl. WJ. Lalamentik, Depan RM. Sederhana, Kel. Oebobo	47
2	A2	Jl. Soedirman, Depan Tk. Bata - Apotik Krista, Kuanino	10	22	A22	Jl. Veteran. Depan Praktek Dr	15
3	A3	Jl. Soedirman, Tk Sumber Elektrik, Kuanino	15	23	A23	Jl Soekarno. Depan BRI Cab. Kog	50
4	A4	Depan Apotik K24, Kel. Oebufu	15	24	A24	Jl. Eltari 2, Depan Smart 24 Kel. Naikoten 2	12
5	A5	Jl. Palapa, Depan Ruko Palapa, Oebobo	50	25	A25	Jl. Herewilla. Depan Warnet	12
6	A6	Jl. Soedirman, Depan Tk. Borneo, Kel. Nunleu	10	26	A26	Jl. Garuda, Depan Toko Bata	50
7	A7	Jl. Soedirman, Depan Tk. Gramedia, Kel. Nunleu	10	27	A27	Jl. Sunan Gunung Jati. Depan	50
8	A8	Tk. Dunia Mode 2, Kel. Naikoten 1	40	28	A28	Jl. Soedirman. Depan Permata	25
9	A9	Jl. Soeharto, Depan Tk. Murah - Kel. Naikoten 1	25	29	A29	Jl. Ade Irma, Depan Tk. Keagung Kel. Kelapa Lima	20
10	A10	Depan Bank BCA, Kel. Oetete	25	30	A30	Jl. Wolter Monginsidi, Ruko Oebobo, Kel. Fatululi	100
11	A11	Travel Hakiki - Tk. Blesing	100	31	A31	Jl. A. Yani, Depan Toko Surya Oeba	31
12	A12	Jl. WJ. Lalamentik, Depan Ruko Mitraswalayan Oebobo	10	32	A32	Jl. M. Hatta, Depan Tempat	15
13	A13	Jl. WJ. Lalamentik, Depan Cemara Indah	50	33	A33	Jl. Cendrawasih, Depan Tk. Ferisko,	12
14	A14	Depan Tk. Aldia, Kel. Merdeka	6	34	A34	Jl. Ikan Tongkol, Kel. LLBK	50
15	A15	Depan Apotik K24, Kel. Merdeka	8	35	A35	Jl. Ikan Paus, Kel. LLBK	50
16	A16	Jl.Cendrawasih, Depan Tk. Giant Motor	100	36	A36	Jl. Sunan Gunung Jati, Depan Galant Motor	50
17	A17	Jl. Siliwangi, Tk. Olympic - Tk Ramayana LLBK	100	37	A37	Tahu Lontong, Kel. Solor	50
18	A18	Jl. Siliwangi, Depan Pospol - Tk Nusa Jaya LLBK	100	38	A38	Jl. Jend. Sudirman, Depan Tk. Jakarta Elektronik	200
19	A19	Jl. Siliwangi, Depan Tk. Nusa Jaya - Tk Olympic LLBK	100	39	A39	Jln. Juend. Sudirman, Depan Toko Sumber Elektrik	150
20	A20	Jl. Soeprapto, Depan RM. Selera, Oebobo	9				

Sumber: Hasil Pencatatan Lapangan

**Tabel 5. Lokasi Parkir Tempat Khusus di Kota Kupang**

No	Sub Sektor	Lokasi	Panjang Area (M)	Keterangan
1	B1	Jl. Soeharto, Depan Tk. Dunia Mode 1, Kel. Naikoten 1	20	Senin s/d Sabtu
2	B2	Jl. Pulau Indah, Depan Tk. Metro Bangunan, Kel. Oesapa Barat	56	Senin s/d Sabtu
3	B3	Jl. Timor Raya, Depan Tk. Dutalia, Kel. Oesapa Barat	27	Senin s/d Sabtu
4	B4	Jl. Frans Seda, Depan Taman Nostalgia, Kel. Kelapa Lima	18	Senin s/d Sabtu
5	B5	Pasar Kasih, Kel. Naikoten 1	80	Senin s/d Sabtu
6	B6	Depan Pasar Pura, Kel. Fatubesi	25	Senin s/d Sabtu
7	B7	Depan Pasar Ikan, Kel. Fatubesi	25	Senin s/d Sabtu

Sumber: Hasil Pengamatan Lapangan

## G.2. Volume Harian Parkir

Hasil pencatatan lapangan menunjukkan bahwa untuk titik parkir tepi jalan, jumlah kendaraan roda dua yang menggunakan 39 titik parkir tersebut sebanyak 6,269 unit atau rata-rata 161 unit kendaraan roda dua selama 6 (enam) jam; sedangkan kendaraan roda empat 2.062 unit atau rata-rata 53 unit kendaraan selama 6 (enam) jam. Untuk tempat parkir khusus, kendaraan roda dua mencapai 1.054 unit kendaraan atau rata-rata 210 unit kendaraan selama 6 (enam) jam dan kendaraan roda empat sebanyak 132 unit atau rata-rata 26 unit selama 6 (enam) jam.

## G.3. Durasi Parkir

Durasi parkir rata-rata selama periode pencatatan (survey) bervariasi pada masing-masing titik parkir, baik untuk kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Durasi parkir rata-rata kendaraan roda dua terlama adalah 107 menit terjadi pada titik parkir A.20 (Jalan Suprpto, depan Rumah Makan Selera) dan tercepat selama 3 menit terjadi pada titik parkir A1 (Jalan Soeharto, Depan Toko Glory). Pada keseluruhan titik parkir tersebut, rata-rata durasi parkir kendaraan roda dua selama 20 menit. Selanjutnya rata-rata durasi parkir kendaraan roda empat terlama 86 menit terjadi pada titik parkir A22 (Jalan Veteran, Tempat Praktik Dokter Talolin) dan tercepat selama 5 menit terjadi pada dua titik parkir, yaitu A1 (Depan Toko Glory) dan A13 (Jalan Lalamentik, depan Toko Cemara Indah). ). Pada keseluruhan titik parkir tersebut, rata-rata durasi parkir kendaraan roda empat selama 18 menit.

Durasi parkir kendaraan roda dua terlama pada parkir tempat khusus adalah 102 menit terjadi pada tempat parkir khusus B4 (Jalan Frans Seda, Taman Nostalgia) dan tercepat 8 menit pada tempat parkir khusus B2 (Jalan Pulau Indah, Toko Metro Bangunan). Pada keseluruhan tempat parkir khusus tersebut, durasi parkir rata-rata kendaraan roda dua selama 28 menit.

Selanjutnya durasi parkir kendaraan roda empat terlama pada parkir tempat khusus adalah 76 menit terjadi pada tempat parkir khusus B4 (Jalan Frans Seda, Taman Nostalgia) dan tercepat 8 menit pada tempat parkir khusus B1 (Jalan Suharto, Depan Toko Dunia Mode). Pada keseluruhan tempat parkir khusus tersebut, durasi parkir rata-rata kendaraan roda empat selama 19 menit.

#### **G.4. Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)**

Tingkat pergantian parkir (*parking turn over*) adalah angka penggunaan ruang parkir pada periode tertentu. Sebagaimana tampak pada tabel 4.7 berikut ini, untuk aktivitas parkir tepi jalan, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda dua adalah 61 kali terjadi pada titik parkir A15 (Depan Apotik K24, Kel. Merdeka) dan tingkat pergantian parkir terendah 1 kali terjadi pada titik parkir A16 (Jln. Sriwijaya, Depan Toko Giant Motor). Pada keseluruhan tempat parkir tepi jalan tersebut, tingkat pergantian parkir rata-rata kendaraan roda dua sebanyak 11 kali. Selanjutnya, untuk kendaraan roda empat, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda empat adalah 190 kali terjadi pada titik parkir A15 (Depan Apotik K24, Kel. Merdeka) dan tingkat pergantian parkir terendah 1 kali terjadi pada titik parkir A22 (Jln. Veteran, Tempat Praktik Dokter Taolin) dan A27 (Jalan Sunan Gunung Jati, Depan Warung Tenda Biru, Kel. Solor). Pada keseluruhan tempat parkir tersebut, tingkat pergantian parkir rata-rata kendaraan roda dua sebanyak 30 kali.

Untuk aktivitas parkir tempat khusus, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda dua adalah 12 kali terjadi pada titik parkir B1 (Jalan Soeharto, Depan Toko Dunia Mode) dan tingkat pergantian parkir terendah 1 kali terjadi pada titik parkir B4 (Jalan Frans Seda, Taman Nostalgia). Pada keseluruhan tempat parkir khusus tersebut, tingkat pergantian parkir rata-rata kendaraan roda dua sebanyak 6 kali. Selanjutnya, untuk kendaraan roda empat, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda empat adalah 31 kali terjadi pada titik parkir B3 (Jalan Timor Raya, Depan Toko Dutalia) dan tingkat pergantian parkir terendah 3 kali terjadi pada titik parkir B1 (Jln. Veteran, Tempat Praktik Dokter Taolin) Pada keseluruhan tempat parkir khusus tersebut, tingkat pergantian parkir rata-rata kendaraan roda dua sebanyak 9 kali.

#### **G.5. Indeks Parkir**

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir yang tersedia dan dinyatakan dalam persen. Jumlah kendaraan parkir dari perhitungan indeks parkir ini diasumsikan sebagai akumulasi parkir kendaraan maksimum, sehingga dapat diketahui persentase penggunaan areal parkir pada saat jam puncak parkir.

Sebagaimana tampak pada tabel 4.9. untuk parkir tepi jalan, indeks parkir tertinggi kendaraan roda dua terdapat pada titik parkir A15 (Jalan Urip Sumaharjo, Depan Apotik K24 Kel. Merdeka) sebesar 789% dan indeks parkir terendah terdapat pada titik parkir A16 (Jalan Cendrawasih, Depan Toko Giant Motor) sebesar 17%. Dengan demikian untuk keseluruhan titik parkir tepi jalan, rata-rata penggunaan areal parkir untuk kendaraan roda dua pada jam puncak parkir sebesar 233%.

Selanjutnya untuk kendaraan roda empat, indeks parkir tertinggi terdapat pada titik parkir A31 (Jalan Cendrawasih, Depan Toko Surya) sebesar 890% dan indeks parkir terendah terdapat pada titik parkir A16 (Jalan Cendrawasih, Depan Toko Giant Motor) sebesar 36%. Dengan demikian untuk keseluruhan titik parkir tepi jalan, rata-rata penggunaan areal parkir untuk kendaraan roda empat pada jam puncak parkir sebesar 296%.

Indeks parkir tertinggi untuk kendaraan roda dua pada parkir tempat khusus sebesar 315% terjadi pada tempat parkir khusus B1 (Jalan Jend. Soeharto, Depan Toko Dunia Mode) dan indeks parkir terendah sebesar 42% terjadi pada tempat parkir khusus B1 (Jalan Frans Seda, Taman Nostalgia). Dengan demikian, untuk keseluruhan titik parkir tempat khusus, rata-rata penggunaan areal parkir untuk kendaraan roda dua pada jam puncak parkir sebesar 159%. Selanjutnya indeks parkir tertinggi untuk kendaraan roda empat pada parkir tempat khusus sebesar 788% terjadi pada lokasi parkir B3 (Jalan Timor Raya, Depan Toko Dutalia) dan indeks parkir terendah 120% pada lokasi parkir khusus B1 (Jalan Jend. Soeharto, Depan Toko Dunia Mode). Dengan demikian untuk keseluruhan parkir tempat khusus, rata-rata indeks parkir kendaraan roda empat pada jam puncak parkir sebesar 258%.

#### **G.6. Kapasitas Parkir (Statis dan Dinamis)**

Kapasitas parkir statis adalah jumlah kendaraan yang dapat ditampung pada satuan ruang parkir tertentu. Kapasitas parkir statis dihitung dengan membagi panjang satuan parkir dengan koefisien kendaraan, untuk kendaraan roda dua sebesar 0,75 meter dan kendaraan roda empat 6 meter. Kapasitas dinamis adalah jumlah kendaraan yang dapat ditampung pada satuan ruang parkir tertentu sepanjang waktu pengoperasian tempat parkir. Kapasitas dinamis dihitung dengan membagi jumlah jam operasi dengan rata-rata durasi parkir dikali kapasitas statis setiap satuan ruang parkir. Dalam hal ini waktu pengoperasian parkir per hari adalah 11 jam efektif. Hasil perhitungan kapasitas parkir statis dan dinamis untuk parkir tepi jalan dan tempat parkir khusus adalah sebagai berikut.

Total kapasitas parkir statis kendaraan roda dua pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 1.201 kendaraan. Dengan rata-rata durasi parkir 0,335 jam dan waktu operasi parkir 11 jam per hari, maka kapasitas dinamis kendaraan roda dua pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 107.568 kendaraan roda dua. Selanjutnya total kapasitas parkir statis kendaraan roda empat pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 150 kendaraan. Dengan rata-rata durasi parkir 0,296 jam dan waktu operasi parkir 11 jam per hari, maka kapasitas dinamis kendaraan roda empat pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 5.186 kendaraan roda dua.

Total kapasitas parkir statis kendaraan roda dua pada seluruh lokasi parkir tempat khusus sebesar 168 kendaraan. Dengan rata-rata durasi parkir 0,470 jam dan waktu operasi parkir 11 jam per hari, maka kapasitas dinamis kendaraan roda dua pada seluruh lokasi parkir tempat khusus sebesar 7.484 kendaraan roda empat. Selanjutnya total kapasitas parkir statis kendaraan roda empat pada seluruh lokasi parkir tempat khusus sebesar 21 kendaraan. Dengan rata-rata durasi parkir 0,319 jam dan waktu operasi parkir 11 jam per hari, maka kapasitas dinamis kendaraan roda empat pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 562 kendaraan.

#### **G.7. Potensi Penerimaan Retribusi Parkir**

Potensi penerimaan retribusi parkir dihitung dari rata-rata jumlah kendaraan parkir pada setiap satuan ruang parkir dikali tarif parkir. Dengan asumsi tarif parkir kendaraan roda dua sebesar Rp. 2.000.- dan kendaraan roda empat Rp. 3.000.- maka potensi penerimaan retribusi parkir tepi jalan dan tempat khusus di Kota Kupang adalah sebagai berikut :

**Tabel 6.**  
**Ringkasan Potensi Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan**  
**Kendaraan Roda Dua dan Roda Empat**

Potensi Penerimaan	Hari			Bulan			Tahun		
	Jumlah Kendaraan	Tarif Parkir (Rp)	Penerimaan (Rp)	Jumlah Kendaraan	Tarif Parkir	Penerimaan (Rp)	Jumlah Kendaraan	Tarif Parkir (Rp)	Penerimaan (Rp)
PARKIR TEPI JALAN									
a. Kendaraan Roda Dua	6.269	2.000	12.538.000	188.070	2.000	376.140.000	2.256.840	2.000	4.513.680.000
b. Kendaraan Roda Empat	2.062	3.000	6.186.000	61.860	3.000	185.580.000	742.320	3.000	2.226.960.000
PARKIR TEMPAT KHUSUS									
a. Kendaraan Roda Dua	922	2.000	1.844.000	27.660	2.000	55.320.000	331.920	2.000	663.840.000
b. Kendaraan Roda Empat	184	3.000	552.000	5.520	3.000	16.560.000	66.240	3.000	198.720.000
	Jumlah		21.120.000	Jumlah		633.600.000	Jumlah		7.603.200.000

Sumber: Perhitungan berdasarkan hasil pencatatan lapangan

### **G.8. Implementasi Kebijakan Strategi Penyelenggaraan Parkir Kendaraan Di Tepi Jalan Kolektor**

Fakta menunjukkan bahwa, semakin dekat arah pergerakan menuju pusat Kota Kupang akan semakin banyak menemui hambatan, berupa kemacetan arus lalu lintas pada saat mengemudikan kendaraan, salah satu penyebab adalah parkir pada badan jalan. *Kejenuhan ruang* telah terjadi pada kawasan pertokoan Kuanino hingga Fontein; kawasan pertokoan mulai dari Jalan Siliwangi (LLBK), Jalan Garuda (Kampung Solor) terus ke Jalan Ahmad Yani (Oeba - Merdeka), terutama pada jam - jam sibuk ketika aktivitas masyarakat menuju ke tempat kerja, kesekolah, kerumah sakit, ke Pelabuhan Tenau, ke Bandara, dan ketempat tujuan lainnya yang melewati kawasan tersebut.

Berdasarkan fenomena tersebut, maka sudah saatnya Pemerintah Kota Kupang (Cq.Dinas Perhubungan Kota Kupang dan Instansi Terkait lainnya), menerapkan **Strategi Pengendalian Parkir** untuk menata parkir *on-street* dan *off-Street* terutama pada jalan – jalan kolektor dalam Kota Kupang agar terjadi kelancaran arus lalu lintas kendaraan, barang dan orang.

- a. **Pengendalian Parkir** dilakukan untuk mendorong pengendalian penggunaan sumberdaya parkir secara lebih efisien, serta digunakan sebagai alat untuk membatasi arus kendaran menuju kawasan padat. Pengendalian parkir merupakan alat manajemen kebutuhan lalu lintas yang biasa digunakan untuk mengendalikan kendaraan yang akan menuju suatu kawasan sehingga diharapkan akan terjadi peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut. Tujuan dari Pengendalian Parkir adalah :Mencegah terjadinya hambatan arus kendaraan; Mengurangi kecelakaan; Membuat penggunaan tempat parkir menjadi lebih efektif; Bertindak sebagai mekanisme pembatas terhadap penggunaan jalan di daerah yang padat

- b. Parkir dikendalikan melalui suatu kombinasi atas suatu pembatasan – pembatasan tempat, waktu dan biaya. Pengendalian dengan waktu dan biaya berkaitan dengan usaha untuk menyeimbangkan penawaran, permintaan dan pembayaran kembali atas investasi keuangan untuk pembangunan prasarana dan perawatan. Alternatif kebijakan yang dapat dilakukan adalah :
1. *Pembatasan lokasi atau tempat parkir kendaraan*, terutama dimaksudkan untuk mengendalikan arus lalu lintas kendaraan pribadi di suatu daerah tertentu atau untuk membebaskan suatu daerah atau koridor tertentu dari kendaraan yang parkir di pinggir jalan karena alasan kelancaran lalu lintas.
  2. *Pembatasan waktu parkir pada suatu koridor tertentu*, misalnya pada suatu koridor pada jam sibuk pagi harus bebas parkir karena tempat parkir tersebut digunakan untuk mengalirkan arus lalu lintas.
  3. *Penetapan tarif parkir optimal* sehingga pendapatan asli daerah dapat dioptimalkan sedang arus lalu lintas tetap dapat bergerak dengan lancar.
  4. Pembatasan waktu parkir biasanya diwujudkan dengan *penetapan tarif progresif menurut lamanya waktu parkir*.
  5. Pembatasan – pembatasan pengeluaran ijin penggunaan parkir. Untuk hotel, restoran dan pertokoan besar (mall) dan ruko baru harus ada dokumen ANDALALIN (Analisis mengenai dampak lalu lintas)
  6. *Pembatasan waktu terhadap akses parkir*.
    - *Pengendalian Harga/Tarif Parkir*. Dapat dilakukan secara umum, atau dapat juga untuk jenis pelayanan tertentu. Pemerintah juga dapat menetapkan tarif diskriminatif untuk pelayanan yang sama, dan pemerintah juga dapat mengizinkan beroperasinya parkir dengan pelayanan yang lebih baik dengan tarif yang lebih tinggi.
    - *Kebijakan tarif parkir*.

Pertimbangan yang perlu diambil oleh pemerintah daerah dari retribusi parkir adalah bagaimana menetapkan tarif parkir yang paling tepat, tidak terlalu murah ataupun terlalu mahal Dengan menggunakan pendekatan ekonomi dapat diterapkan tarif parkir yang paling optimal, sehingga retribusi parkir ini dapat digunakan sebagai alat untuk mendapatkan pendapatan asli daerah tetapi juga sebagai alat untuk mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi.

Pada Pasal 6 huruf c Peraturan Pemerintah No.20 tahun 1997 tentang Retribusi dikatakan bahwa, tarif retribusi parkir ditepi jalan umum yang rawan kemacetan dapat diterapkan lebih tinggi dari pada di tepi jalan umum yang kurang rawan kemacetan dengan sasaran mengendalikan kelancaran lalu lintas.
    - *Pengendalian permintaan*.

Bila permintaan parkir telah melampaui penyediaan ruang parkir, yang ditandai dari banyak pelanggaran terhadap parkir di tempat yang seharusnya tidak boleh parkir, atau banyaknya parkir ganda, maka harga dan biaya adalah penting, mengingat pengendalian tersebut dapat digunakan secara bersama agar penawaran ruang parkir yang tersedia dapat disesuaikan dengan permintaan. Jadi parkir dapat dikendalikan melalui suatu kombinasi atas pembatasan – pembatasan ruang, waktu dan biaya.

➤ *Pembatasan wilayah parkir untuk kendaraan berat*

Dalam penggunaan ruang jalan pada sistem jaringan jalan, berbeda antara kendaraan yang satu dengan yang lain. Mobil pribadi dan mobil barang, kedua jenis kendaraan tersebut memiliki karakteristik tersendiri dalam penggunaan ruang jalan. Pembatasan wilayah parkir mobil barang pada siang hari sangatlah efektif untuk meningkatkan tingkat pelayanan. Bagaimanapun mobil barang pada saat bongkarmuat barang di pusat kota akan mengakibatkan penggunaan lebar jalan yang sangat besar juga berhenti untuk parkir dengan waktu yang lama dibanding dengan kendaraan yang lain.

- c. Masalah yang timbul dalam penggunaan instrumen - instrumen tersebut adalah instrumen yang mana yang harus digunakan untuk mencapai suatu tujuan. Pemilihan instrumen yang akan digunakan tergantung *masalah apa yang dihadapi, tujuan apa yang ingin dicapai, dampak – dampak apa yang akan mungkin timbul dan sebagainya.*
- d. Kondisi parkir *on-street* saat ini memang masih sangat merana, antara lain karena belum memadainya sarana pendukung seperti rambu parkir, garis marka parkir, papan tarif retribusi parkir dan belum optimalnya sistem pungutan parkir dan pengawasan belum mendukung, dan sumberdaya manusia yang belum memadai. Dampak dari kondisi tersebut membuat pelayanan kepada konsumen pemilik kendaraan belum memenuhi harapan masyarakat.
- e. Saat ini jumlah kendaraan terus bertambah dan sudah tentu kebutuhan akan tempat parkir semakin meningkat. Oleh karena itu, Penanggung Jawab penyelenggaraan perparkiran perlu menata dengan aturan yang tegas. Perda No.14/2011 dan Perda No.15/2011, hanya menitikberatkan pada sistem pemungutan retribusi, namun tidak mengatur tentang kebijakan pengendalian parkir sebagai akibat dari badan jalan dijadikan lokasi ruang parkir kendaraan bermotor. Oleh karena itu, dalam rangka mengoptimalkan penerimaan PAD dari sektor retribusi parkir di badan jalan dan di luar badan jalan dan juga meningkatkan kinerja arus lalu lintas kendaraan, maka perlu **Peraturan Daerah khusus yang mengatur tentang penyelenggaraan perparkiran dalam wilayah Kota Kupang**, agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan dalam bentuk rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi.

### **G.9. Implementasi Kebijakan Strategi Pungutan Retribusi Parkir Kendaraan Di Badan Jalan Dan Di Luar Badan Jalan**

Mekanisme pemungutan dan tata cara pemungutan retribusi parkir pada lokasi parkir khusus dan parkir di badan jalan telah di atur dalam Perda No.14/2011 dan Perda No.15/2011. Pada Pasal (3) ayat (1) (Perda No.14/2011) disebutkan bahwa, Objek retribusi tempat khusus parkir adalah tempat khusus parkir yang disediakan, dimiliki dan atau dikelola oleh pemerintah. Dikecualikan dari objek retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelayanan tempat parkir yang khusus disediakan, dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD dan Pihak Swasta. Struktur dan besarnya tarif retribusi parkir khusus menurut pasal (9) ditetapkan sebagai berikut : (a) sepeda motor Rp. 2.000,- sekali parkir; (b) taxi, mobil pribadi dan sejenisnya Rp. 3.000,- sekali parkir; (c) bus, bus mini dan truk Rp. 4.000,- sekali parkir; dan truk roda 8 (delapan) atau lebih dan sejenisnya Rp. 5.000,- sekali parkir. Sedangkan pada pasal (9) (Perda No.15/2011) disebutkan bahwa, besarnya tarif retribusi parkir ditepi jalan ditetapkan sebagai berikut : (a) sepeda motor Rp. 1.000,- sekali parkir; (b) taxi, mobil pribadi dan sejenisnya Rp. 2.000,- sekali parkir; (c) bus, bus mini dan truk Rp. 3.000,- sekali parkir; dan truk roda 8 (delapan) atau lebih dan sejenisnya Rp. 4.000,- sekali parkir.

Dalam pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di lapangan, Pemerintah bekerjasama dengan orang/pribadi atau badan yang telah memperoleh izin untuk melakukan usaha pengelolaan tempat parkir dengan memungut sejumlah uang sebagai pengganti jasa. Ada terdapat 46 Pengelola Parkir pada tepi jalan dan 22 Pengelola Parkir pada lokasi khusus. Selanjutnya setiap pengelola parkir merekrut sejumlah Petugas Parkir untuk dipekerjakan sebagai pemungut retribusi parkir pada setiap ruang parkir yang menjadi kewenangannya. Hak dan Kewajiban Pengelola Parkir, Juru Parkir dan Pengguna Jasa Parkir tidak di atur dalam kedua Perda Parkir tersebut. Hak dan Kewajiban Pengelola Parkir hanya tertuang dalam Dokumen Surat Perintah Kerja (SPK) antara Pemerintah (Cq.Dinas Perhubungan dengan Pengelola Parkir secara perorangan/badan). Sedangkan hubungan kerja antara Pengelola Parkir dengan Juru Parkir tidak ada perjanjian tertulis, sehingga Juru Parkir berada pada posisi yang lemah, yakni tidak ada kekuatan tawar menawar terhadap kebijakan yang dibuat oleh Pengelola Parkir. Dalam rangka penataan penyelenggaraan perparkiran di Kota Kupang yang lebih baik, maka perlu ada Peraturan Daerah khusus mengatur tentang Pengelolaan Tempat Parkir, dimana salah satu Bab mengatur tentang Hak dan Kewajiban semua pihak yang terlibat dalam masalah perparkiran.

Hasil wawancara dengan Pengelola Parkir diketahui bahwa, penghasilan pengelola parkir rata – rata per-bulan berkisar antara Rp. 500.000, - Rp. 2.500.000,- Kebanyakan responden tidak terbuka dalam memberikan data jumlah penghasilan per- bulan, rata-rata mengatakan tidak tentu. Sedangkan rata – rata penghasilan Juru Parkir per – bulan di bawah satu juta rupiah.

Profesi Juru Parkir sebenarnya membantu pengendara dalam memarkir kendaraannya. Pekerjaan sebagai Juru Parkir tidaklah mudah banyak *keluh kesah* yang mereka alami, diantara pemilik kendaraan ada yang peduli dengan nasib juru parkir dan ada juga yang tidak peduli dengan nasib juru parkir, tidak mau membayar parkir. Bagi juru parkir, panas matahari maupun hujan tidak menjadi rintangan dan harus dilalui juru parkir agar setoran parkir yang sudah ditetapkan dapat dipenuhi. Mereka melakukan aktivitasnya setiap hari untuk memenuhi kebutuhannya sehari – hari, serta menyisihkan untuk disetorkan kepada pihak pengelola setiap harinya. Mereka mengatakan bahwa lebih baik jadi juru parkir dari pada harus mengemis, menipu atau mencuri. Sebagai warga yang berkekurangan mereka berharap agar pengelola parkir mengurangi beban setoran yang ditargetkan agar sisa penghasilannya dapat dipergunakan untuk keperluan hidup sehari – hari. Oleh karenanya, maka sudah selayaknya Juru Parkir mendapat *hak Jaminan Sosial* dari Pengelola Parkir dan hal ini diatur dalam Perda Pengelolaan Parkir.

Sistem penagihan retribusi parkir yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Kupang bekerjasama dengan pihak ketiga (pengelola parkir) secara perorangan mempergunakan sistem tender (penawaran harga) pada setiap ruang parkir (titik parkir) terdapat kelemahan sebagai berikut : penentuan nilai kontrak pada setiap lokasi parkir hanya berdasarkan pengamatan petugas pendata pada Dinas Perhubungan, sehingga hal ini tidak menggambarkan potensi parkir yang sesungguhnya, akibatnya penetapan nilai kontrak tidak sesuai dengan nilai potensi parkir dan berdampak pada penerimaan retribusi parkir secara keseluruhan. Seharusnya, perkiraan potensi parkir dilakukan melalui survei yang dilakukan oleh pemerintah bekerjasama dengan akademisi, pengelola parkir dan petugas parkir.

Melalui data potensi retribusi parkir yang dihasilkan dari kajian survei ini dapat diketahui potensi parkir yang sesungguhnya dan dapat dijadikan pedoman dalam proses penetapan harga tender pengelola parkir. Disisi lain dengan diketahuinya harga parkir tersebut juga dapat di terapkan sistem pembagian hasil antara pemerintah, pengelola parkir dan juru parkir dalam bentuk pembagian persentase sebagai berikut; Hak Pengelola Parkir sebesar 35% dari potensi pendapatan parkir; Hak Petugas Parkir 25% dari potensi pendapatan parkir; Hak Pemerintah 40% dari jumlah potensi pendapatan parkir. Sedangkan Petugas Parkir mendapat

hak lainnya berupa Jaminan Sosial sebesar 10% dari potensi pendapatan parkir yang dibebankan kepada Pengelola Parkir. Contoh : misalkan potensi pendapatan parkir pada suatu lokasi Rp. 5.000.000,- (Lima Juta Rupiah), maka pendapatan pemerintah 40% (Rp.2.000.000,-); pendapatan pengelola parkir 35% (Rp.1.750.000) dan pendapatan petugas parkir 25% (Rp.1.250.000,-) ditambah jaminan sosial sebesar 10% (Rp.500.000,-) dan dibagikan kepada semua juru parkir yang bekerja kepada si pengelola parkir. Sistem ini telah diterapkan oleh beberapa pemerintah daerah di Pulau Jawa dan berjalan dengan baik.

Kebijakan lainnya dapat dilakukan dengan merubah sistem pemungutan retribusi parkir yang berjalan sekarang dengan sistem pemungutan retribusi yang baru, yakni *pembayaran retribusi parkir secara tahunan*. Mekanismenya sebagai berikut; setiap kendaraan yang masa berlaku STNK habis dan mengurus perpanjangan STNK diwajibkan membayar retribusi parkir sesuai dengan nilai tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah. Tugas dari pengelola parkir dan petugas parkir fokus pada memberikan pelayanan kepada pengguna jasa parkir dengan baik, menjaga keamanan, ketertiban, keindahan dan kelancaran arus lalu lintas dikawasan lokasi parkir yang menjadi kewenangannya, dengan mendapatkan upah dari pemerintah per-bulan.

Apabila paradigma sistem penagihan retribusi parkir ini diterapkan, maka akan terjadi lonjakan penerimaan retribusi parkir yang sangat pesat. Jumlah kendaraan roda dua, empat, enam, dan diatasnya posisi tahun 2011 terdapat sebanyak 82.627 unit, kalau setiap unit dikenakan tarif parkir sebesar Rp. 100.000,- per unit/tahun, maka akan diperoleh penerimaan retribusi sebesar Rp. 8.262.700.000,- (*Delapan Milyart Dua Ratus Enam Puluh Dua Juta Tujuh Ratus Ribu Rupiah*). Jika dibandingkan dengan target penerimaan retribusi parkir tahun 2013 sebesar Rp. 680.000.000,- (Enam Ratus Delapan Puluh Juta Rupiah), maka terjadi lonjakan penerimaan retribusi parkir sebanyak 1.215%. Untuk itu, Pemerintah Kota Kupang harus bekerjasama dengan Instansi terkait.

## **KESIMPULAN**

### **1. Potensi dan karakteristik parkir di tepi jalan dan tempat – tempat khusus**

#### **a. Volume Parkir :**

- untuk titik parkir di tepi jalan, jumlah kendaraan roda dua yang menggunakan 39 titik parkir sebanyak 6.269 unit atau rata – rata 161 unit kendaraan selama 6 (enam) jam; sedangkan kendaraan roda empat sebanyak 2.062 unit atau rata – rata 53 kendaraan selama 6 (enam) jam.
- Untuk tempat parkir khusus, kendaraan roda dua mencapai 1.054 unit kendaraan atau rata – rata 210 unit kendaraan selama 6 (enam) jam dan kendaraan roda empat sebanyak 132 unit atau rata – rata 26 unit selama 6 (enam) jam

#### **b. Durasi Parkir :**

- Durasi parkir kendaraan roda dua terlama 107 menit dan tercepat selama 3 menit. Rata – rata durasi parkir kendaraan roda dua selama 20 menit. Durasi parkir kendaraan roda empat terlama 86 menit dan tercepat selama 5 menit. Rata – rata durasi parkir kendaraan roda empat selama 18 menit.
- Durasi parkir kendaraan roda dua terlama pada parkir tempat khusus adalah 102 menit dan tercepat 8 menit. Rata – rata durasi parkir kendaraan roda dua selama 28 menit.
- Durasi parkir kendaraan roda empat terlama pada parkir tempat khusus adalah 76 menit dan tercepat 8 menit. Rata rata kendaraan roda empat parkir pada tempat khusus selama 19 menit.

- c. Tingkat pergantian parkir.
- Untuk aktivitas parkir tepi jalan, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda dua adalah 61 kali. Tingkat pergantian parkir terendah 1 kali. Secara keseluruhan tingkat pergantian parkir rata – rata kendaraan roda dua sebanyak 11 kali.
  - Untuk kendaraan roda empat, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda empat adalah 190 kali dan tingkat pergantian parkir terendah 1 kali. Pada keseluruhan tempat parkir, tingkat pergantian rata – rata kendaraan roda dua sebanyak 30 kali
  - Untuk aktivitas parkir tempat khusus, tingkat pergantian parkir tertinggi kendaraan roda dua adalah 12 kali dan terendah 1 kali. Rata – rata tingkat pergantian kendaraan roda dua sebanyak 6 kali.
  - Untuk kendaraan roda empat, tingkat pergantian parkir tertinggi 31 kali dan tingkat pergantian parkir terendah 3 kali. Secara keseluruhan, tingkat pergantian parkir rata – rata kendaraan roda empat sebanyak 9 kali.
- d. Indeks Parkir
- Indeks parkir tertinggi kendaraan roda dua sebesar 789% dan terendah sebesar 17%. Untuk keseluruhan titik parkir untuk kendaraan roda dua ada jam puncak parkir sebesar 233%.
  - untuk kendaraan roda empat, indeks parkir tertinggi sebesar 890% dan indeks parkir terendah terdapat sebesar 36%. Untuk keseluruhan titik parkir tepi jalan, rata – rata penggunaan areal parkir untuk kendaraan roda empat pada jam puncak parkir sebesar 296%.
  - Indeks parkir tertinggi kendaraan roda dua pada parkir khusus sebesar 315% dan terendah sebesar 42%. Untuk keseluruhan titik parkir untuk kendaraan roda dua ada jam puncak parkir sebesar 159%.
  - untuk kendaraan roda empat pada parkir khusus, indeks parkir tertinggi sebesar 788% dan indeks parkir terendah terdapat sebesar 120%. Untuk keseluruhan titik parkir tepi jalan, rata – rata penggunaan areal parkir untuk kendaraan roda empat pada jam puncak parkir sebesar 2958%.
- e. Kapasitas Parkir (statis dan dinamis)
- Total kapasitas parkir statis kendaraan roda dua pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 1.201 kendaraan, dengan durasi parkir 0,335 jam dan waktu operasi 11 jam per hari maka Kapasitas dinamis kendaraan roda dua pada keseluruhan titik parkir tepi jalan sebesar 107.568 kendaraan roda dua
  - Selanjutnya Total kapasitas parkir statis kendaraan roda empat pada seluruh titik parkir tepi jalan sebesar 150 kendaraan, dengan durasi parkir 0,296 jam dan waktu operasi 11 jam per hari maka Kapasitas dinamis kendaraan roda empat pada keseluruhan titik parkir tepi jalan sebesar 5.186 kendaraan roda empat
  - Total kapasitas parkir statis kendaraan roda dua pada seluruh lokasi parkir tempat khusus sebesar 168 kendaraan, dengan rata – rata durasi parkir 0,470 jam dan waktu operasi 11 jam per hari maka Kapasitas dinamis kendaraan roda dua pada keseluruhan titik parkir tempat khusus sebesar 7.484 kendaraan roda dua
  - Selanjutnya Total kapasitas parkir statis kendaraan roda empat pada seluruh titik parkir tempat khusus sebesar 21 kendaraan, dengan durasi parkir 0,319 jam dan waktu operasi 11 jam per hari. Kapasitas dinamis kendaraan roda empat pada keseluruhan titik parkir tempat khusus sebesar 562 kendaraan roda empat

2. Potensi penerimaan harian, bulanan dan tahunan dari retribusi parkir di tepi jalan dan tempat – tempat khusus adalah sebagai berikut;
  - a. Pada parkir di tepi jalan jumlah kendaraan roda dua sebanyak 6.269 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 1.000 diperoleh penerimaan per- hari sebesar Rp. 6.269.000,- Perbulan dari jumlah 156.725 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 1.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 156.725.000,- dan penerimaan dari 1.880.700 unit kendaraan per tahun dikalikan tarif parkir Rp. 1.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 1.880.700.000,-
  - b. Pada parkir di tepi jalan jumlah kendaraan roda empat sebanyak 2.062 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 2.000 diperoleh penerimaan per- hari sebesar Rp. 4.124.000,- Perbulan dari jumlah 51.550 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 2.000,- diperoleh jumlah penerimaan sebesar Rp. 103.100.000,- dan penerimaan dari 618.600 unit kendaraan per tahun dikalikan tarif parkir Rp. 2.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 1.237.200.000,-
  - c. Pada parkir di tempat khusus jumlah kendaraan roda dua sebanyak 922 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 1.000 diperoleh penerimaan per- hari sebesar Rp. 922.000,- Perbulan dari jumlah 23.050 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 1.000,- diperoleh jumlah penerimaan sebesar Rp. 23.050.000,- dan penerimaan dari 276.600 unit kendaraan per tahun dikalikan tarif parkir Rp. 1.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 276.600.000,-
  - d. Pada parkir tempat khusus jumlah kendaraan roda empat sebanyak 184 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 2.000 diperoleh penerimaan per- hari sebesar Rp. 368.000,- Perbulan dari jumlah 4.600 unit kendaraan dikalikan tarif parkir sebesar Rp. 2.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 9.200.000,- dan penerimaan dari 55.200 unit kendaraan per tahun dikalikan tarif parkir Rp. 2.000,- diperoleh penerimaan sebesar Rp. 10.400.000,-
  - e. Jumlah Potensi penerimaan tahunan dari retribusi parkir di tepi jalan dan tempat – tempat khusus adalah sebesar Rp. 3.504.900.000,- (Tiga Milyard Lima Ratus Empat Juta Sembilan Ratus Ribu Rupiah)
3. A. Efektivitas model pengelolaan perparkiran :
  - a. Perkembangan Kota Kupang dari tahun ketahun semakin pesat ditandai dengan perubahan pola hidup masyarakat yang tercermin melalui kepemilikan kendaraan yang semakin meningkat tercatat 21,79% selama lima tahun terakhir (2007 – 2011) dimana setiap pemilik kendaraan menginginkan kemudahan untuk menjalankan aktivitasnya dari satu tempat ketempat lainnya maka meningkat pula kebutuhan masyarakat akan ruang parkir. Pemerintah Kota Kupang melalui Dinas Perhubungan telah merespon kondisi ini dengan menyediakan ruang parkir yakni di tepi jalan (*On-Street*) dan di luar jalan (*Off-Street*) atau pada tempat – tempat pelataran khusus. Pemungutan kedua jenis retribusi tersebut telah di atur dalam Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 dan Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2011.
  - b. Parkir di tepi jalan (*On-Street*) menjadi andalan bagi Pemerintah Kota Kupang dalam penerimaan retribusi parkir dan menguntungkan bagi pengguna jasa parkir yang menginginkan dekat dengan tempat yang dituju tetapi parkir jenis ini kurang ideal oleh karena, mengurangi kapasitas jalan, menimbulkan kemacetan, dan resiko kecelakaan tinggi, terutama pada ruas – ruas jalan kolektor yakni; Jalan Soedirman, Jalan Mohammat Hatta, Jalan Siliwangi, Jalan Garuda, Jalan Ahmad Yani, yang telah beralih fungsi dari kawasan pemukiman menjadi kawasan perdagangan.

- c. Parkir di tepi jalan – jalan kolektor tersebut masih diperlukan bila keadaan badan jalan masih memungkinkan (lebar jalan cukup) dan atau arus kendaraan tidak melebihi 400 kendaraan/jam pada lalu lintas dua arah, dan 600 kendaraan/jam pada lalu lintas satu arah. Parkir pada salah satu sisi dengan model paralel masih diperbolehkan dan jika tempat pejalan kaki yang berdekatan dengannya tidak terlalu ramai dan terdapat sedikit pejalan kaki yang menyeberang jalan.
  - d. Kemacetan arus lalu lintas telah terjadi pada ruas – ruas jalan tertentu terutama pada kawasan – kawasan perdagangan dalam wilayah Kota Kupang, maka sudah saatnya kebijakan *Pengendalian Parkir* dengan pembatasan – pembatasan tertentu dapat dilakukan untuk mendorong penggunaan sumberdaya parkir secara lebih efisien serta untuk membatasi arus kendaraan ke suatu kawasan yang perlu dibatasi lalu lintasnya. Pengendalian parkir harus diatur dalam Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan dalam bentuk rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi.
- B. Ektivitas model pemungutan retribusi parkir :
- a. Dalam proses pemungutan retribusi parkir dilapangan, pemerintah bermitra dengan masyarakat (orang/pribadi dan atau badan). Terdapat 46 pengelola parkir *On-Sreet* dan 22 Pengelola Parkir *On-Street*. Target penerimaan retribusi parkir tahun 2013 *On - Street Parking* Rp. 540.000.000,- dan *Off - Street Parking* Rp.140.000.000,- Total sebesar Rp. 680.000.000,- Target ini akan tercapai mengingat potensi sumberdaya yang tersedia sangat besar.
  - b. Sistem pemungutan retribusi parkir yang diterapkan tersebut terdapat beberapa kelemahan. *Pertama*; penentuan nilai kontrak pada setiap lokasi parkir hanya berdasarkan pengamatan petugas pendata pada Dinas Perhubungan, sehingga hal ini tidak menggambarkan potensi parkir yang sesungguhnya, akibatnya penetapan nilai kontrak tidak sesuai dengan nilai potensi parkir dan berdampak pada penerimaan retribusi parkir secara keseluruhan. *Kedua*; sering terjadi keterlambatan setoran retribusi parkir oleh pengelola parkir kepada bendaharawan penerima pada Dinas Perhubungan, malahan terjadi kasus, empat pengelola parkir tidak menyetor retribusi parkir kepada bendaharawan penerima sehingga terjadi Pemutusan Hubungan Kerja (PHK). *Ketiga*; Hak dan Kewajiban Pengelola Parkir, Juru Parkir dan Pengguna Jasa Parkir tidak di atur dalam kedua Perda Parkir tersebut. Hak dan Kewajiban Pengelola Parkir hanya tertuang dalam Dokumen Surat Perintah Kerja (SPK) antara Pemerintah (Cq.Dinas Perhubungan dengan Pengelola Parkir secara perorangan/badan). Sedangkan hubungan kerja antara Pengelola Parkir dengan Juru Parkir tidak ada perjanjian tertulis, sehingga Juru Parkir berada pada posisi yang lemah, yakni tidak ada kekuatan tawar menawar terhadap kebijakan yang dibuat oleh Pengelola Parkir.
  - c. Untuk meningkatkan penerimaan retribusi parkir maka sistem pemungutan retribusi parkir yang berjalan sekarang diganti dengan sistem pemungutan retribusi yang baru, yakni *pembayaran retribusi parkir secara tahunan*. Mekanismenya sebagai berikut; setiap kendaraan yang masa berlaku STNK habis dan mengurus perpanjangan STNK diwajibkan membayar retribusi parkir sesuai dengan nilai tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah. Tugas dari pengelola parkir dan petugas parkir fokus pada memberikan pelayanan kepada pengguna jasa parkir dengan baik, menjaga keamanan, ketertiban, keindahan dan kelancaran arus lalu lintas dikawasan lokasi parkir yang menjadi kewenangannya, dengan mendapatkan upah dari pemerintah per-bulan.
4. Dalam rangka mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan dan tempat – tempat khusus maka *terapkan strategi pengendalian parkir berupa pengendalian*

*pengguna parkir dengan kebijakan tarif, tempat, waktu, dan jenis kendaraan sebagai berikut :*

- a. *Kebijakan tarif*; tarif parkir merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan kendaraan yang parkir. Dengan dasar hukum permintaan dalam teori ekonomi dapat diterapkan kebijakan tarif, dengan semakin tingginya tarif maka diharapkan jumlah pengguna ruang parkir berkurang. Kebijakan tarif ini bisa dilakukan dengan instrumen sebagai berikut :
  1. Berdasarkan waktu atau yang biasa disebut *progresip*, semakin lama semakin mahal yang bisa dilakukan dengan cara setengah jam atau satu jam pertama setelah itu bertambah dengan bertambahnya waktu.
  2. Berdasarkan zona, zona di pusat kota (kawasan bisnis) diberlakukan tarif yang lebih mahal ketimbang zona di luar kawasan bisnis.
- b. *Kebijakan tempat*, salah satu langkah penting dalam pengendalian lalu lintas adalah dengan membatasi ketersediaan ruang parkir dengan cara :
  - ❖ Pengurangan fasilitas parkir dipinggir jalan sebagaimana diamanatkan di dalam Undang – Undang N0.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dalam pasal 43 ayat (3) yang berbunyi; fasilitas parkir dalam Ruang Milik Jalan (Rumija) hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan atau Marka Jalan, atau lebih ekstrim menghilangkan fasilitas parkir dipinggir jalan.
  - ❖ Merubah pendekatan dalam pemberian Ijin Mendirikan Bangunan untuk tempat umum, perkantoran atau pertokoan dengan merubah pendekatan dari jumlah ruang parkir minimal menjadi jumlah ruang parkir maksimal.
  - ❖ Bangunan tidak diperkenankan untuk menyediakan fasilitas ruang parkir, agar pengguna bangunan tersebut menggunakan angkutan umum.
- c. *Kebijakan waktu*. Pembatasan parkir dapat dilakukan dengan menerapkan pembatasan waktu yang dilakukan dengan :
  1. Penetapan waktu parkir maksimal, yang biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan, dimana parkir untuk waktu yang panjang tidak diijinkan, parkir diarahkan untuk jangka pendek, misalnya parkir untuk makan siang atau parkir untuk belanja di toko.
  2. Penetapan larangan parkir pada waktu – waktu tertentu, misalnya dilarang parkir pada jam sibuk pagi atau jam sibuk sore, dimana jalan lebih diperuntukkan untuk mengalirkan arus lalu lintas. Atau hanya boleh parkir pada satu sisi jalan saja (kiri atau kanan jalan). Penetapan seperti ini biasanya dilakukan untuk jalan – jalan yang masih diijinkan untuk parkir dipinggir jalan tetapi kapasitas jalannya terbatas sehingga untuk meningkatkan kapasitas pada waktu – waktu tertentu maka parkir dipinggir jalan dilarang.
- d. *Kebijakan Pengendalian Angkutan Barang*  
Khusus di pusat kota atau kawasan perdagangan atau kawasan tertentu lainnya, angkutan barang dikendalikan hanya bila dilakukan diluar jam sibuk lalu lintas, yaitu pagi hari ataupun hanya dapat dilakukan pada malam hari. Hal ini sangat penting untuk memasok barang – barang dikawasan perbelanjaan. Kebijakan ini dikaitkan dengan kebijakan lalu lintas untuk membatasi mobil barang masuk ke pusat kota pada jam – jam tertentu

Dari kesimpulan diatas direkomendasikan sebagai berikut :

1. Dalam rangka meningkatkan efektivitas model pemungutan retribusi parkir yang dijalankan saat ini maka disarankan beberapa hal sebagai berikut :
  - a. Gunakan data potensi parkir yang dihasilkan melalui kajian ini untuk dijadikan dasar dalam penentuan harga tender dengan pihak pengelola

- b. Dengan diketahuinya data potensi parkir yang masih terpendam maka dapat di terapkan sistem pembagian hasil antara pemerintah, pengelola parkir dan juru parkir dalam bentuk pembagian persentase sebagai berikut; Hak Pengelola Parkir sebesar 35% dari potensi pendapatan parkir; Hak Petugas Parkir 25% dari potensi pendapatan parkir; Hak Pemerintah 40% dari jumlah potensi pendapatan parkir. Sedangkan Petugas Parkir mendapat hak lainnya berupa Jaminan Sosial sebesar 10% dari potensi pendapatan parkir yang dibebankan kepada Pengelola Parkir dan atau Pemerintah.
- c. Pada saat revisi Perda Nomor 14/2011 dan Perda Nomor 15/2011, masukan Bab yang mengatur tentang Hak dan Kewajiban Pengelola Parkir, Petugas Parkir dan Pengguna Parkir seperti berikut ini :

❖ **Pengelola Parkir mempunyai hak sebagai berikut** : (a) mengelola tempat lahan parkir yang ditentukan, (b) memperoleh *hasil pungutan retribusi* yang telah dilakukan petugas parkir, (c) mendapat perlindungan keamanan dari pemerintah terhadap kegiatan pengelolaan parkir ilegal atau tidak resmi.

**Kewajibannya adalah**; (a) mematuhi dan mentaati perda yang berlaku, (b) menjaga keamanan, ketertiban, keindahan dan kelancaran lalu lintas di kawasan lokasi parkir yang diusahakan, (c) menempatkan papan nama parkir di tempat/lokasi usahanya menurut ketentuan yang telah ditetapkan dalam SPK, (d) menyerahkan hasil pungutan retribusi ke Bendahara Dinas Perhubungan sesuai nilai kontrak yang disepakati, (e) memungut tarif retribusi sesuai ketentuan perda yang berlaku, (f) memberikan seragam dan kelengkapannya kepada Petugas Parkir, (g) bertanggung jawab atas kehilangan kendaraan termasuk kelengkapannya karena kesengajaan atau kealpaan sesuai ketentuan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

❖ **Petugas Parkir mempunyai hak sebagai berikut** : (a) memperoleh penghasilan sebesar nilai lebih dari kesepatan dengan pengelola parkir per-hari, (b) memungut retribusi parkir sesuai ketentuan dalam perda, (c) mendapat jaminan sosial dari pengelola parkir, (d) memperoleh pakaian seragam dan kelengkapannya.

**Petugas Parkir mempunyai kewajiban** : (a) menyerahkan bukti retribusi parkir, (b) memberikan pelayanan kepada pengguna jasa parkir dengan baik, (c) memberikan perlindungan keamanan, (d) bertanggung jawab atas kehilangan kendaraan termasuk kelengkapannya karena kesengajaan atau kealpaan sesuai dengan kesepakatan yang ditentukan, (e) memenuhi ketentuan tarif retribusi parkir yang berlaku.

❖ **Pengguna Jasa Parkir mempunyai hak sebagai berikut** : (a) memperoleh bukti pembayaran retribusi parkir, (b) mendapat pelayanan yang baik dari petugas parkir, (c) mendapat perlindungan keamanan, (d) mendapat ganti rugi atas terjadinya kehilangan atau kerusakan yang dialami.

**Kewajiban dari Pengguna Jasa Parkir** yaitu (a) mentaati pola parkir yang sudah ditetapkan dalam rambu dan pembatas parkir, (b) membayar retribusi parkir.

2. Masalah parkir akan menjadi semakin rumit diwaktu mendatang, mengingat pertambahan kendaraan bermotor yang demikian cepat, sementara luasan kawasan parkir di dalam kota semakin sempit. Selain itu mengingat potensi penerimaan parkir, baik yang berasal dari parkir tepi jalan maupun parkir tempat khusus cukup besar dan akan terus meningkat sejalan dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor diwaktu mendatang tidak bisa

mengandalkan model pengelolaan seperti saat ini. Untuk itu direkomendasikan sebagai berikut :

- a. Perlu pembentukan UPTD di bawah Dinas Perhubungan yang secara khusus diarahkan untuk menangani masalah perparkiran di Kota Kupang. UPTD parkir sebagai unsur pelaksana teknis tertentu, mempunyai tugas pokok memberi petunjuk, mwwmbagi tugas, membimbing, memeriksa, mengoreksi, mengawasi, merencanakan dan melaksanakan kegiatan teknis operasional urusan parkir.
- b. Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, UPTD Parkir, mempunyai fungsi :
  - ❖ perencanaan kegiatan kerja UPTD Parkir;
  - ❖ pemberian petunjuk pelaksanaan urusan parkir, termasuk didalamnya melakukan pengkajian untuk mengusulkan tarif parkir yang akan ditetapkan dalam bentuk Peraturan Daerah atau Peraturan Walikota;
  - ❖ pembagian tugas pelaksanaan UPTD Parkir;
  - ❖ pembimbingan pelaksanaan tugas UPTD parkir;
  - ❖ pemeriksaan dan pengawasan pelaksanaan urusan parkir;
  - ❖ pelaksanaan penyelenggaraan urusan; dalam kaitian ini UPTD dapat menjalin kerjasama kontraktual dengan pihak ketiga dalam pelaksanaan pemungutan parkir;
  - ❖ pengoreksian pelaksanaan tugas UPTD parkir;
  - ❖ pengawasan bawahan dalam lingkup bidang tugasnya;
  - ❖ pelaporan pelaksanaan tugas UPTD parkir; dan
  - ❖ pelaksanaan tugas kedinasan lainnya berdasarkan arahan atasan dalam lingkup bidang tugasnya
- c. UPTD dipimpin oleh seorang Kepala yang berstatus PNS, sementara unsur staf lainnya direkrut dengan menggunakan pola outsourcing sehingga tidak memberatkan dari segi pembiayaan.  
UPTD dipimpin oleh seorang Kepala yang berstatus PNS, sementara unsur staf lainnya direkrut dengan menggunakan pola outsourcing sehingga tidak memberatkan dari segi pembiayaan.
- d. Petugas parkir yang direkrut wajib diberikan pelatihan/bimbingan teknis untuk mencapai petugas parkir yang profesional sehingga target Pendapatan Asli Daerah dapat tercapai.
- e. Dalam hal pemungutan parkir, UPTD dapat menjalin kerjasama kontraktual dengan pihak ketiga (sebagaimana praktik saat ini), atau dengan pihak samsat.
- f. Bila UPTD menggunakan pola kerjasama kontraktual dengan pihak pengelola parkir (sebagaimana praktik saat ini), maka perlu memperhatikan rekomendasi butir 1(a), (b) dan (c) di atas.
- g. Bila UPTD memilih kerjasama dengan pihak samsat, maka disarankan agar tarif parkir dikenakan untuk durasi satu tahun dan pemungutannya dikaitkan dengan pembayaran STNK. Ketentuan mengenai besaran tarif parkir untuk setiap jenis kendaraan dan hal-hal teknis manajerial lainnya, diserahkan kepada pihak UPTD untuk menetapkan bersama pihak Samsat dengan tetap memperhatikan azas kepatutan, kelayakan dan keadilan bagi semua pihak yang terkait didalamnya.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Abubakar, Iskandar., 2011. *Parkir : Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Transsisindo Gastama Media, Jakarta.
2. Devas, Nick., 1989. *Keuangan Pemerintah Daerah di Indonesia*, Jakarta: UI Press.
3. Fischer, Ronald. C (1996). *State and Local Public Finance*. Times Mirror Higher Education Group.
4. Halim, Abdul., 2004. *Manajemen Keuangan Daerah: Bunga Rampai*. Edisi Revisi. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan (UPP) AMP YPKN.
5. Kurniawan, P dan Purwanto, A (2006) *Pajak Dan Retribusi Daerah Di Indonesia*. Bayumedia Publishing, Malang.
6. Mangkoesoebroto, Guritno., 2002. *Ekonomi Publik*, Jakarta: Radjawali Press.
7. Musgrave, Richard., 1993. *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek*. Terjemahan Alfonsius Sirait, Jakarta: Erlangga
8. Riwukaho, Joseph., 1998. *Analisa Hubungan Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*. Jakarta: Bina Aksara.
9. Riwukaho, Joseph., 2007. *Otonomi Daerah. Identifikasi Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Penyelenggaraan Otonomi Daerah*. PT.Radja Grafindo Persada, Jakarta.
10. Rangkuti, F., 2005. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. PT.Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
11. Siahaan, Marihot. P., 2005. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Rajawali Grafindo Press.

## DOKUMEN – DOKUMEN :

1. Undang – Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Kesindo Utama, Surabaya.
2. Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 14 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Khusus
3. Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum
12. Dinas Perhubungan Kota Kupang (2013) Dokumen SPK Parkir Khusus Dan SPK Parkir Di Tepi Jalan.
13. Dinas Perhubungan Kota Kupang (2013). Dokumen Rekapen Pengelolaan Parkir Di Tepi Jalan Umum dan Khusus Tahun 2008 – 20012.
14. Dokumen Surat Perjanjian Kerjasama (SPK) Pengelolaan Parkir Terminal. Primer Koperasi Angkutan Udara El Tari 2011.
15. Dokumen Kerjasama Pemungutan Retribusi Parkir Di Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Tenau 2012.

## MEDIA ELEKTRONIK

1. <http://www>. Tinjauan Pustaka Tentang Perparkiran.
2. <http://www>. Peraturan Daerah Pemerintah Kabupaten Sukoharjo Nomor 7 Tahun 2007 Tentang Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum.
3. <http://www>. Peraturan Daerah Pemerintah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Parkir.