

PERENCANAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR PADA RUAS JALAN KARTINI KOTA SALATIGA

Avita Zulvia¹, Mohammad Debby Rizani², dan Putri Anggi Permata S.³

Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Informatika, Universitas PGRI Semarang

avitazulvia14@gmail.com

Abstrak

Ruang yang tersedia untuk memarkir kendaraan pada tepi jalan di kawasan pusat kota dan sepanjang jalan raya utama yang dilakukan dengan tetap ada pembatasan dan pengendalian serta pengaturan atau sering disebut *on street parking* (Clarkson Grg Lesby dan Bary Hicks, 1988). Penelitian ini dilatar belakangi oleh masalah kinerja lalu lintas yang kurang optimal disebabkan oleh adanya *on street parking* pada jalur sepeda di Jalan Kartini Kota Salatiga. Dalam mengatasi permasalahan tersebut diperlukan adanya analisis tentang perencanaan *on street parking*, dan estimasi retribusi parkir disepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Pengumpulan data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dokumentasi pribadi, catatan peneliti, dan dokumen pendukung lainnya. Alternatif simulasi parkir yang digunakan yaitu posisi sudut parkir roda empat 0° dan roda dua 30° dikarenakan simulasi tersebut tidak melebihi batas maksimal bahu jalan, kapasitas jalan, kecepatan arus bebas dan derajat kejenuhan. Lalu, digunakan pula penarikan retribusi parkir dengan metode Tarif Flat dengan tarif kendaraan Roda 2 (dua) Rp. 2000,-/kendaraan sedangkan kendaraan Roda 4 (empat) Rp. 4000,-/kendaraan. Maka proyeksi total pendapatan parkir pada area lokasi survey tersebut yaitu sebesar Rp. 51.830.000,- pertahun.

Kata kunci: parkir, *on street parking*, retribusi

Abstract

The space are available for parking vehicles on the roadside in the downtown area and along main highways is carried out with still restrictions and controls and arrangements or is often called on-street parking (Clarkson Grg Lesby and Bary Hicks, 1988). This research is motivated by the problem of less than optimal traffic performance caused by the presence of on street parking on the bicycle lane on Jalan Kartini, Salatiga City. In overcoming these problems, it is necessary to analyze on street parking planning, and estimate parking fees along Jalan Kartini, Salatiga City. The method used in this research is a quantitative descriptive approach. Collecting data obtained from interviews, field notes, personal documentation, researcher notes, and other resident documents. The alternative parking simulation used is the parking angle position of four wheels 0o and two wheels 30o because the simulation does not exceed the maximum limit of the road shoulder, road capacity, free flow speed and degree of saturation. Then, also used the withdrawal of parking fees with the Flat Tariff method with a two wheeled vehicle tariff of Rp. 2000,-/vehicle while 4 (four) wheeled vehicles Rp. 4000,-/vehicle. So the projected total parking revenue in the survey location area is Rp. 51.830.000,- per year.

Keywords: *parking, on street parking, retribution.*

I. PENDAHULUAN

Salatiga merupakan sebuah kota yang berada di antara dua kota besar yaitu Kota Semarang dan Kota Surakarta. Saat ini Kota Salatiga menjadi salah satu kota yang banyak berkembang dalam banyak sektor khususnya pariwisata. Pesatnya perkembangan pada sektor rekreasi dalam kota tanpa adanya area parkir khusus menimbulkan masalah yaitu adanya parkir di tepi ruas jalan dengan lalu lintas yang aktif maupun pada daerah larangan parkir.

Menurut Kepmenhub nomor 4 tahun 1994, parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.

Dengan kurangnya area parkir maka timbul adanya parkir di tepi jalan. Saat ini *on street parking* di ruas Jalan Kartini Kota Salatiga merupakan parkir *illegal* karena memanfaatkan jalur sepeda untuk parkir yang mana jalur sepeda merupakan daerah larangan untuk parkir. Terdapat pula permasalahan penataan parkir yang tidak memadai dan rapi yang mempengaruhi kinerja lalu lintas sehingga mengurangi efektifitas jalan utama Kartini Kota Salatiga.

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.

Dari kondisi tersebut maka penelitian ini, bertujuan untuk mengetahui volume permintaan parkir di ruas Jalan Kartini Kota Salatiga sehingga dapat dilakukan perencanaan dan penataan parkir *on street* yang sesuai peraturan tanpa mengganggu lalu lintas yang ada serta dapat mengestimasi berapa potensi retribusi parkir di sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga.

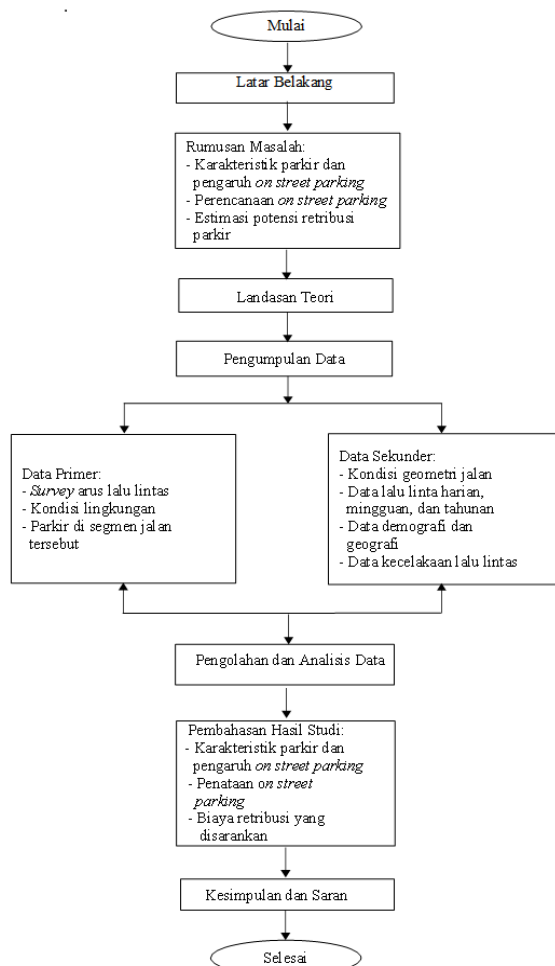
Berdasarkan uraian latar belakang, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

- Bagaimanakah perencanaan *on street parking* yang tepat pada sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?

- b. Berapakah estimasi potensi retribusi parkir di sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?
 Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:
- Dapat merencanakan *on street parking* yang sesuai peraturan tanpa mengganggu lalu lintas yang ada
 - Dapat mengestimasi berapa potensi retribusi parkir di sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga
- Adapun yang menjadi batasan masalah adalah sebagai berikut:
- Ruas jalan yang disurvei adalah sepanjang Jalan Kartini Kota Salatiga (Depan SMA Negeri 3 Salatiga)
 - Perencanaan dilakukan pada salah satu sisi jalan (arah barat ke arah timur).
 - Kaidah parkir mengacu pada Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998).
 - Karena pengaruh arus lalu lintas biasanya terjadi pada pagi dan sore hari maka dilakukan survey pada dua periode waktu yaitu pukul 06.00-09.00 dan 15.00-18.00 (Senin, Rabu, dan Sabtu).

II. METODE PENELITIAN

Secara umum penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan seperti:



Gambar 2.1 Bagan Alir Penelitian

Sumber: Peneliti, 2022

Lokasi penelitian dilakukan disepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga. Pengumpulan data dilakukan dengan cara:

Data Primer

Merupakan data basis atau utama yang digunakan dalam penelitian yang jenis datanya dikumpulkan secara langsung dari sumber utamanya seperti melalui wawancara, survey, eksperimen, dan sebagainya. Data-data tersebut berhubungan langsung dengan perencanaan transportasi untuk mengatasi permasalahan kinerja Jalan Kartini Kota Salatiga depan SMA Negeri 3 Salatiga. Yang termasuk data primer dalam penelitian ini yaitu, data survey arus lalu lintas, kondisi lingkungan, dan keadaan parkir di segmen jalan tersebut.

Data Sekunder

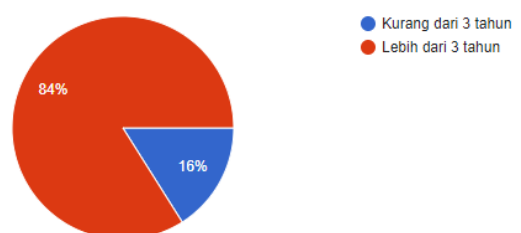
merupakan data penunjang yang sudah diolah terlebih dahulu. Sumber data sekunder adalah jurnal, artikel, publikasi pemerintah, dan sumber lain yang mendukung. Yang termasuk data sekunder dalam penelitian ini yaitu, kondisi geometri jalan, data lalu lintas, data demografi, data geografi, dan data kecelakaan lalu lintas.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Penataan *On Street Parking*

Berdasarkan hasil *survey* analisa (kuesioner) dari 50 responden yang terbagi atas 20 reponden pengguna jalan, 20 responden pedagang, 4 responden anggota kepolisian, 4 responden pegawai dishub, dan 2 responden petugas parkir yang menghasilkan data responden sebagai berikut:

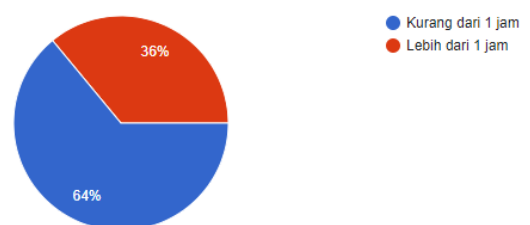
Gambar 3.1 Grafik Pengenalan Wilayah



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 84% responden sudah mengenal Jalan Kartini Salatiga selama lebih dari 3 tahun dan 16% responden mnegenal Jalan Kartini Salatiga kurang dari 3 tahun.

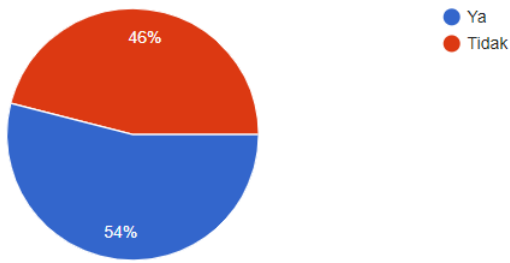
Gambar 3.2 Grafik Durasi Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk parkir di Jalan Kartini Salatiga 64% responden menjawab kurang dari 1 jam dan 36% lebih dari 1 jam.

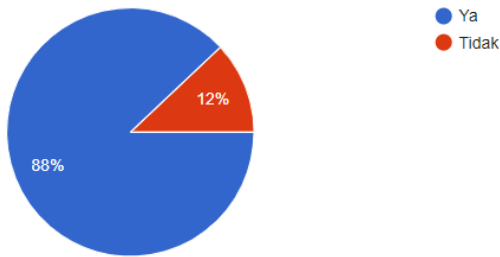
Gambar 3.3 Grafik Pernah atau Tidak Pernah Melakukan Kegiatan Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 54% responden pernah melakukan kegiatan parkir pada jalur sepeda di sepanjang Jalan Kartini Salatiga dan 46% tidak pernah melakukan kegiatan parkir pada jalur sepeda di sepanjang Jalan Kartini Salatiga.

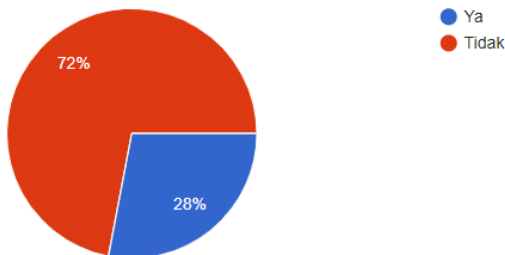
Gambar 3.4 Grafik Pengetahuan Tentang Larangan Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 88% responden tahu bahwa jalur sepeda merupakan area larangan parkir namun 12% responden menjawab bahwa mereka tidak tahu bahwa jalur sepeda merupakan area larangan parkir.

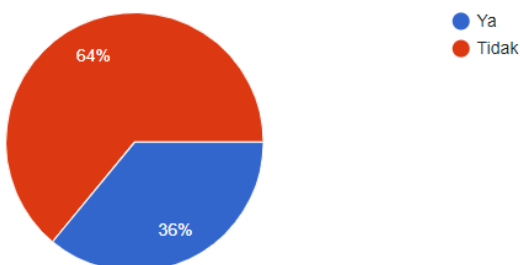
Gambar 3.5 Grafik Penarikan Karcis Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 72% responden menjawab bahwa tidak terdapat retribusi parkir yang dibuktikan dengan karcis parkir dan 28% responden menjawab bahwa terdapat retribusi parkir yang dibuktikan dengan karcis parkir.

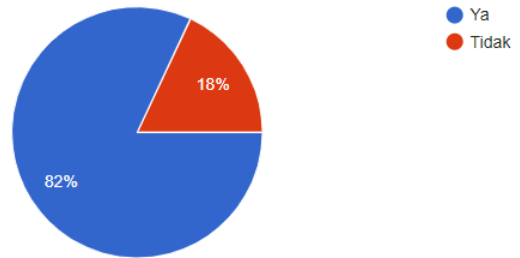
Gambar 3.6 Grafik Kenyamanan Fasilitas Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 64% responden menjawab bahwa area parkir tersebut tidak aman dan nyaman namun untuk parkir 36% responden menjawab bahwa area parkir tersebut aman dan nyaman namun untuk parkir.

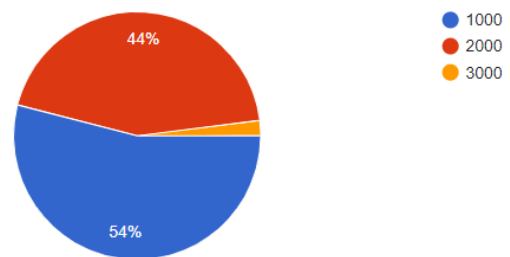
Gambar 3.7 Grafik Pendapat Tentang Adanya Gangguan Akibat On street Parking



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 82% responden menjawab bahwa adanya on street parking yang ada mengganggu lalu lintas yang ada serta 18% responden menjawab bahwa adanya on street parking yang ada tidak mengganggu lalu lintas yang ada.

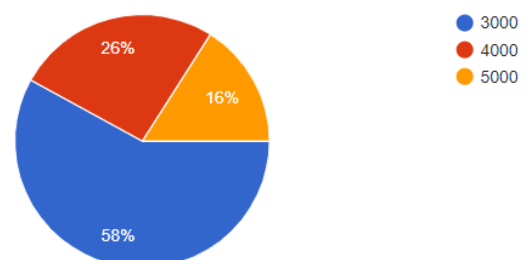
Gambar 3.8 Grafik Retribusi Parkir Roda 2 (Dua)



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 54% responden memilih retribusi untuk parkir sepeda motor (Roda dua) sebesar Rp. 1000,- lalu 44% responden memilih retribusi untuk parkir sepeda motor (Roda dua) sebesar Rp. 2000,- dan 2% responden memilih retribusi untuk parkir sepeda motor (Roda dua) sebesar Rp. 3000,-

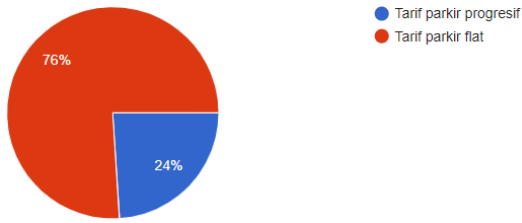
Gambar 3.9 Grafik Retribusi Parkir Roda 4 (Empat)



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 58% responden memilih retribusi untuk parkir kendaraan Roda 4 (empat) sebesar Rp. 3000,- lalu 26% responden memilih retribusi untuk parkir kendaraan Roda 4 (empat) sebesar Rp. 4000,- dan 16% responden memilih retribusi untuk parkir kendaraan Roda 4 (empat) sebesar Rp. 5000,-

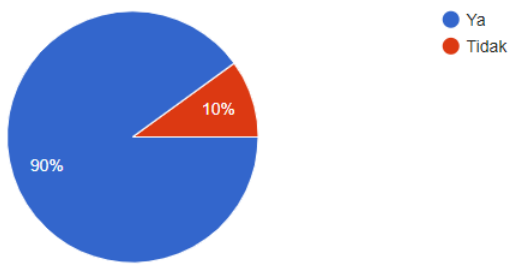
Gambar 3.10 Grafik Pemilihan Tarif Antara Tarif Flat Atau Tarif Progresif



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 76% responden memilih diberlakukan tarif parkir flat atau tarif parkir yang ditetapkan sedari awal hingga parkir berakhir dan 24% responden memilih diberlakukan tarif parkir progresif atau tarif parkir yang berubah sesuai dengan waktu yang digunakan untuk parkir.

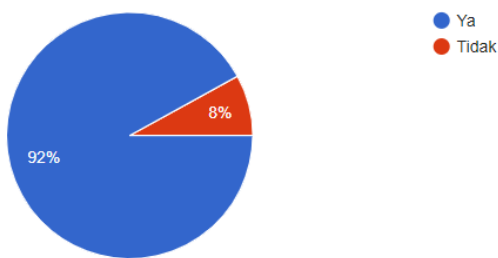
Gambar 3.11 Grafik Perlunya Bukti Pembayaran Parkir (Karcis)



Sumber: Peneliti, 2022

Berdasarkan grafik diatas terdapat 90% responden memerlukan karcis sebagai bukti pembayaran parkir yang resmi dan 10% responden tidak memerlukan karcis sebagai bukti pembayaran parkir yang resmi.

Gambar 3.12 Grafik Perlunya Petugas Parkir Resmi



Sumber: Peneliti, 2022

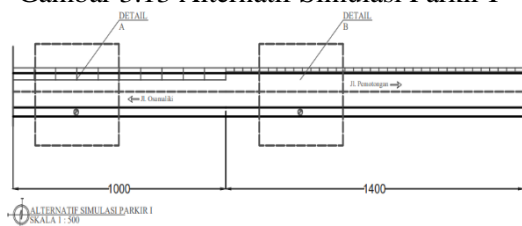
Berdasarkan grafik diatas terdapat 92% responden memerlukan petugas parkir resmi dari dinas terkait dan 8% responden tidak memerlukan petugas parkir resmi dari dinas terkait.

Hubungan Pengaruh Kecepatan Terhadap BPJ (Biaya Pengguna Jalan)

Berdasarkan jumlah kendaraan optimum dan sisa badan jalan maka:

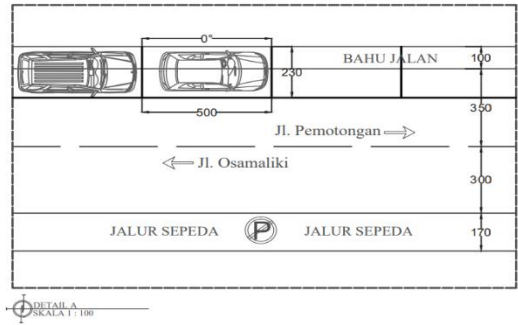
a. Alternatif Simulasi Parkir I

Gambar 3.13 Alternatif Simulasi Parkir I



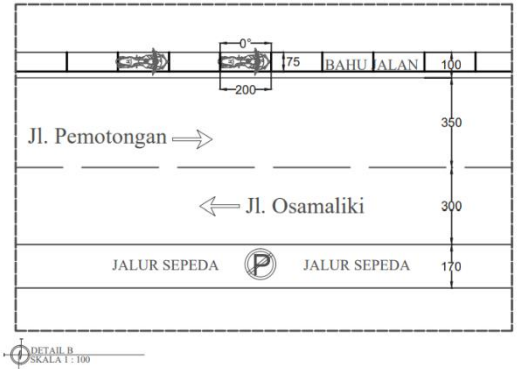
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.14 Detail A Alternatif Simulasi Parkir I



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.15 Detail B Alternatif Simulasi Parkir I



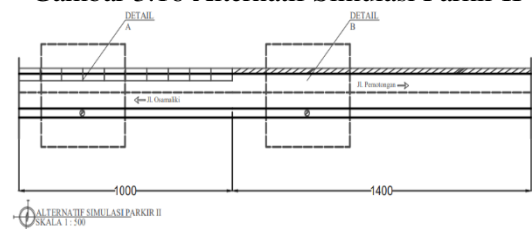
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir roda empat : 50 meter
- Panjang area parkir roda dua : 70 meter
- Total petak parkir roda empat : 10 kend
- Total petak parkir roda dua : 35 kend
- Sudut parkir Roda 4 (empat) : 0°
- Sudut parkir Roda 2 (dua) : 0°
- Lebar Bahu Jalan : 0,75 meter
- Jumlah pembatas : -
- Kapasitas Jalan : 2489,22 smp/jam
- Kecepatan Arus Bebas : 37,67 km/jam
- Derajat Kejenuhan : 0,23

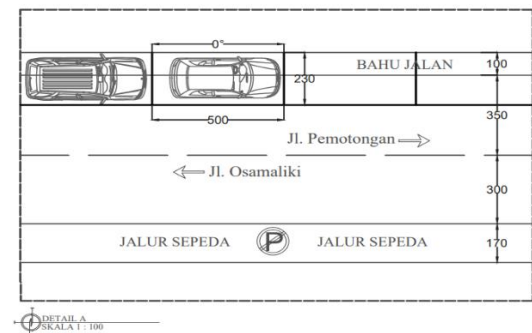
b. Alternatif Simulasi Parkir II

Gambar 3.16 Alternatif Simulasi Parkir II



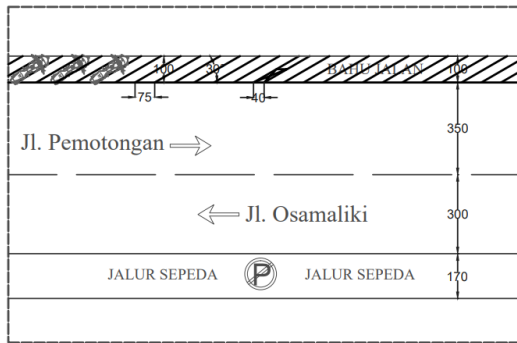
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.17 Detail A Alternatif Simulasi Parkir II



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.18 Detail B Alternatif Simulasi Parkir II



DETAIL B
SKALA 1 : 100

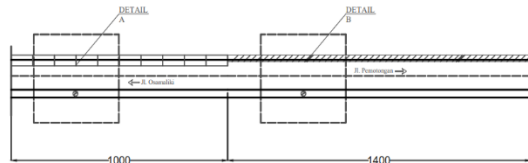
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir roda empat : 50 meter
- Panjang area parkir roda dua : 70 meter
- Total petak parkir roda empat : 10 kend
- Total petak parkir roda dua : 90 kend
- Sudut parkir roda empat : 0°
- Sudut parkir roda dua : 30°
- Lebar Bahu Jalan : 1,00 meter
- Jumlah pembatas : 2 petak
- Kapasitas Jalan : 2183,53 smp/jam
- Kecepatan Arus Bebas : 37,67 km/jam
- Derajat Kejenuhan : 0,26

c. Alternatif Simulasi Parkir III

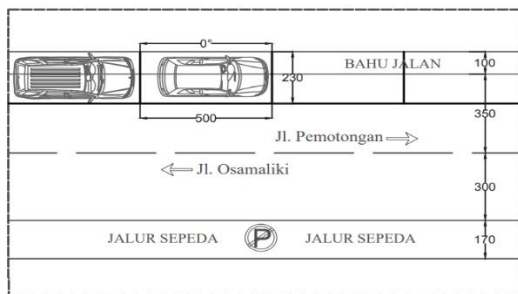
Gambar 3.19 Alternatif Simulasi Parkir III



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR III
SKALA 1 : 500

Sumber: Peneliti, 2022

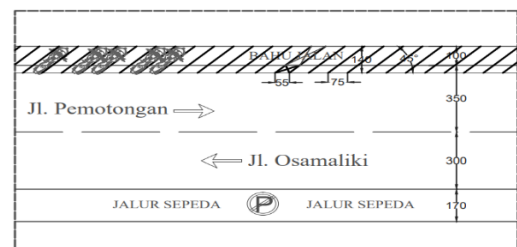
Gambar 3.20 Detail A Alternatif Simulasi Parkir III



DETAIL A
SKALA 1 : 100

Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.21 Detail B Alternatif Simulasi Parkir III



DETAIL B
SKALA 1 : 100

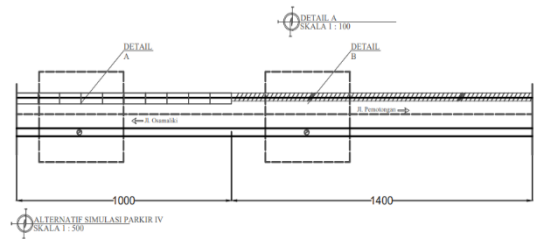
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir roda empat : 50 meter
- Panjang area parkir roda dua : 70 meter
- Total petak parkir roda empat : 10 kend
- Total petak parkir roda dua : 90 kend
- Sudut parkir Roda 4 (empat) : 0°
- Sudut parkir Roda 2 (dua) : 45°
- Lebar Bahu Jalan : 1,4 meter
- Jumlah pembatas : 2 petak
- Kapasitas Jalan : 2183,53 smp/jam
- Kecepatan Arus Bebas : 35,15 km/jam
- Derajat Kejenuhan : 0,26

d. Alternatif Simulasi Parkir IV

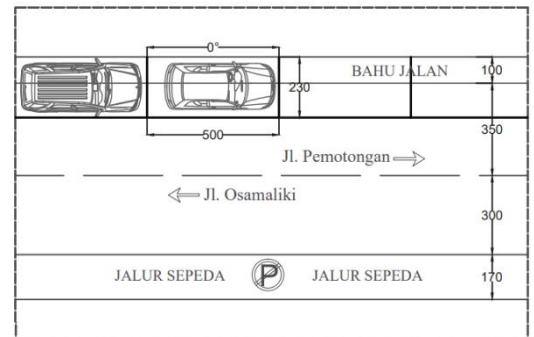
Gambar 3.22 Alternatif Simulasi Parkir IV



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR IV
SKALA 1 : 500

Sumber: Peneliti, 2022

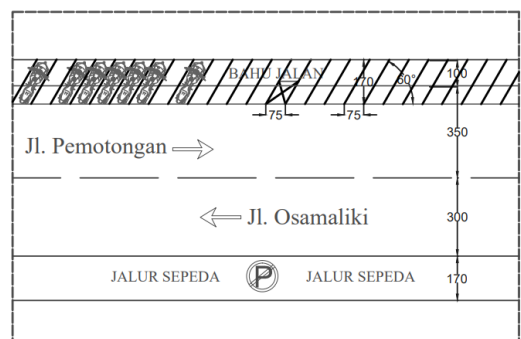
Gambar 3.23 Detail A Alternatif Simulasi Parkir IV



DETAIL A
SKALA 1 : 100

Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.24 Detail B Alternatif Simulasi Parkir IV



DETAIL B
SKALA 1 : 100

Sumber: Peneliti, 2022

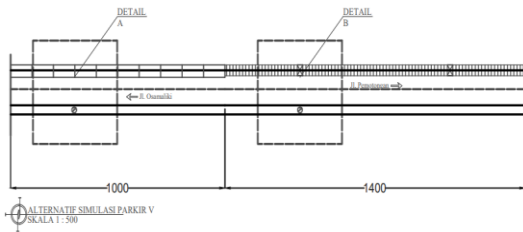
Keterangan:

- Panjang area parkir roda empat : 50 meter
- Panjang area parkir roda dua : 70 meter
- Total petak parkir roda empat : 10 kend
- Total petak parkir roda dua : 90 kend
- Sudut parkir roda empat : 0°
- Sudut parkir roda dua : 60°
- Lebar Bahu Jalan : 1,7 meter

- Jumlah pembatas : 2 petak
- Kapasitas Jalan : 2183,53 smp/jam
- Kecepatan Arus Bebas : 35,15 km/jam
- Derajat Kejenuhan : 0,26

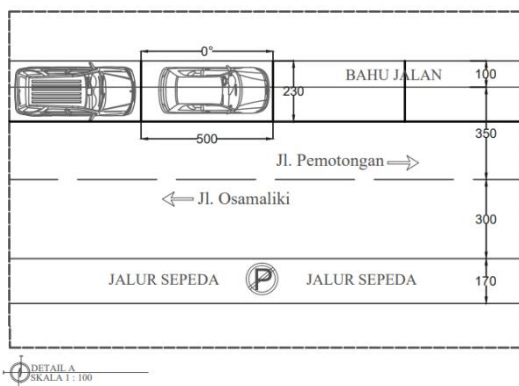
e. Alternatif Simulasi Parkir V

Gambar 3.25 Alternatif Simulasi Parkir V



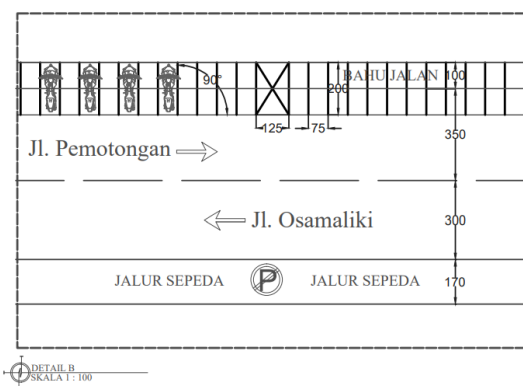
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.26 Detail A Alternatif Simulasi Parkir V



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 3.27 Detail B Alternatif Simulasi Parkir V



Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir roda empat : 50 meter
- Panjang area parkir roda dua : 70 meter
- Total petak parkir roda empat : 10 kend
- Total petak parkir roda dua : 90 kend
- Sudut parkir Roda 4 (empat) : 0°
- Sudut parkir Roda 2 (dua) : 90°
- Lebar Bahu Jalan : 2,00 meter
- Jumlah pembatas : 3 petak
- Kapasitas Jalan : 1899,67 smp/jam
- Kecepatan Arus Bebas : 32,64 km/jam
- Derajat Kejenuhan : 0,30

Berdasarkan penelitian dan analisis maka menurut peneliti digunakan Alternatif Simulasi Parkir II yaitu posisi sudut parkir

roda empat 0° dan roda dua 30° dikarenakan simulasi tersebut tidak melebihi batas maksimal bahu jalan, kapasitas jalan, kecepatan arus bebas dan derajat kejenuhan.

3.2 Estimasi Retribusi Parkir

3.2.1 Kapasitas Ruang Parkir

a. Kendaraan Roda Dua (Sudut 30°)

$$N = \frac{L}{0,75}$$

$$N = \frac{70}{0,75}$$

$$N = 93,3$$

$$N \approx 90 \text{ petak}$$

Dimana:

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

L = Panjang areal parkir (meter)

b. Kendaraan Roda Empat (Sudut 0°)

$$N = \frac{L}{5}$$

$$N = \frac{50}{5}$$

$$N = 10 \text{ petak}$$

Dimana:

N = Jumlah kendaraan Roda 2 (dua) yang dapat parkir

L = Panjang areal parkir (meter)

4.3.2. Karakteristik Parkir

a. Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Berdasarkan Tabel Lebar Minimum Jalan Lokal Primer Satu Arah untuk Parkir Badan Jalan dan Tabel SRP yang bersumber pada Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir yang diterbitkan oleh Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota dan Direktorat Jendral Perhubungan Darat maka, total petak parkir yang digunakan yaitu 10 petak parkir Roda 4 (empat) dengan ketentuan posisi parkir 0° dengan SRP 2,3m x 5m. Sehingga dapat diketahui nilai Pergantian *Turnover* (TR) pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 yaitu:

$$TR = Nt / (S \cdot Ts)$$

$$TR = 19 / (10 \times 6)$$

$$TR = 0,32 \text{ kend/petak/jam}$$

Dimana:

TR = Angka pergantian parkir (kend/SRP/jam)

Nt = Jumlah total kendaraan selama waktu *survey* (kendaraan)

S = Jumlah petak parkir yang tersedia di lokasi studi

Ts = Lama periode analisis/waktu *survey* (jam)

Tabel 3.1 *Parking Turnover* Roda Empat

No.	Hari, Tanggal	Total Kendaraan (Nt)	Total Petak (S)	Periode Survey (Ts)(jam)	Parking Turn Over (TR=Nt/(S.Ts)) (kend/petak/jam)
1	Sabtu, 29 Januari 2022	19	10	6	0,32
2	Senin, 31 Januari 2022	7	10	6	0,12
3	Rabu, 02 Februari 2022	5	10	6	0,08

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada tabel 3.1 terlihat bahwa hari Sabtu 29 Januari 2022 menunjukkan nilai TR tertinggi dengan 0,32 kend/petak/jam sedangkan nilai TR terendah terdapat pada hari Rabu 02 Februari 2022 dengan nilai 0,08 kend/petak/jam.

Tabel 3.2 *Parking Turnover* Roda Dua

No.	Hari, Tanggal	Total Kendaraan (Nt)	Total Petak (S)					Periode Survey (Ts)(jam)	Parking Turn Over (TR=Nt/(S.Ts)) (kend/petak/jam)				
			0°	30°	45°	60°	90°		0°	30°	45°	60°	90°
1	Sabtu, 29 Januari 2022	64	35	90	90	90	90	6	0,30	0,12	0,12	0,12	0,12
2	Senin, 31 Januari 2022	48	35	90	90	90	90	6	0,23	0,09	0,09	0,09	0,09
3	Rabu, 02 Februari 2022	40	35	90	90	90	90	6	0,19	0,07	0,07	0,07	0,07

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada table 3.2 terlihat bahwa hari Sabtu 29 Januari 2022 menunjukkan nilai TR tertinggi dengan 0,30 dan 0,12 kend/petak/jam sedangkan nilai TR terendah terdapat pada hari Rabu 02 Februari 2022 dengan nilai 0,19 dan 0,07 kend/petak/jam.

Kategori *Parking Turnover* berdasarkan lamanya waktu maka, lokasi *survey* tersebut tergolong *high turnover* dimana durasi parkir pendek yang pada umumnya untuk parkir di pusat perbelanjaan yang mana kurang dari 2 jam.

b. Durasi Parkir

Pada hari Sabtu 29 Januari 2022 terdapat kendaraan Roda 4 (empat) dengan plat nomor AD 9121 EM masuk area parkir pukul 15.22 dan keluar dari area parkir 16.15 maka:

$$D = Extime - Entime$$

$$D = 16.15 - 15.22$$

$$D = 53 \text{ menit}$$

Dimana:

D : rata-rata lama parkir atau durasi (jam/kend)

Extime : waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir (berangkat)

Entime : waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir (kedatangan)

Kemudian pada hari tersebut selama waktu *survey* terdapat 14 kendaraan Roda 4 (empat) dengan lama waktu parkir total 577 menit maka durasi parkir rata-rata dihari Sabtu yakni 41 menit atau 0,69 jam. Seperti yang terlihat pada Tabel 3.3:

Tabel 3.3 Durasi Parkir Kendaraan Roda 4 (empat)

No.	Hari, Tanggal	Jumlah Kendaraan Parkir (6 Jam)	Lama Waktu Parkir (Menit)	Durasi Parkir Rata-rata (jam)
1	Sabtu, 29 Januari 2022	14	577	0,69
2	Senin, 31 Januari 2022	7	184	0,44
3	Rabu, 02 Februari 2022	3	93	0,52

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada tabel 4.9 memperlihatkan durasi parkir rata-rata tertinggi kendaraan Roda 4 (empat) selama waktu penelitian terjadi pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 yakni mencapai 41 menit atau 0,69 jam, sedangkan yang terendah terjadi pada hari Senin dengan durasi parkir rata-rata 26 menit atau 0,44 jam.

Tabel 3.4 Durasi Parkir Kendaraan Roda 2 (dua)

No.	Hari, Tanggal	Jumlah Kendaraan Parkir (6 Jam)	Lama Waktu Parkir (Menit)	Durasi Parkir Rata-rata (jam)
1	Sabtu, 29 Januari 2022	43	1355	0,53
2	Senin, 31 Januari 2022	36	1100	0,51
3	Rabu, 02 Februari 2022	31	1074	0,58

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada tabel 3.4 terlihat bahwa durasi parkir rata-rata tertinggi kendaraan Roda 2 (dua) selama waktu penelitian terjadi pada hari Rabu, 02 Februari 2022 yakni mencapai 35 menit atau 0,58 jam, sedangkan yang terendah terjadi pada hari Senin dengan durasi parkir rata-rata 31 menit atau 0,51 jam.

c. Indeks Parkir

Indeks parkir atau persentase jumlah kendaraan yang sedang parkir di area tersebut mendapatkan hasil survey yaitu pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 pada pukul 16.00-17.00 terdapat puncak akumulasi parkir kendaraan Roda 2 (dua) yaitu 17 kend/jam dan kapasitas parkir 171 kend/jam, maka:

$$IP = \frac{\text{akumulasi parkir}}{\text{kapasitas parkir}} \times 100\%$$

$$IP = \frac{17}{171} \times 100\%$$

$$IP = 9,92 \%$$

Dimana:

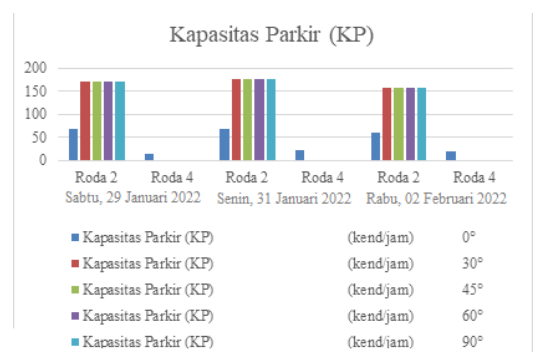
IP : Indeks Parkir

Tabel 3.5 Indeks Parkir

No.	Hari, Tanggal	Jenis Kendaraan	Jam Puncak	Akumulasi (kend/jam)	Kapasitas Parkir (KP) (kend/jam)					Indeks Parkir (IP=Akumulasi/KP)				
					0°	30°	45°	60°	90°	0°	30°	45°	60°	90°
1	Sabtu, 29 Januari 2022	Roda 2	16.00-17.00	17	67	171	171	171	171	25,51%	9,92%	9,92%	9,92%	9,92%
		Roda 4	16.00-17.00	7	15	-	-	-	-	48,08%	-	-	-	-
3	Senin, 31 Januari 2022	Roda 2	16.00-17.00	10	69	177	177	177	177	14,55%	5,66%	5,66%	5,66%	5,66%
		Roda 4	16.00-17.00	2	23	-	-	-	-	8,76%	-	-	-	-
2	Rabu, 02 Februari 2022	Roda 2	16.00-17.00	8	61	156	156	156	156	13,20%	5,13%	5,13%	5,13%	5,13%
		Roda 4	17.00-18.00	2	19	-	-	-	-	10,33%	-	-	-	-

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Gambar 3.28 Grafik Kapasitas Parkir (KP)



Sumber: Analisa Peneliti, 2022

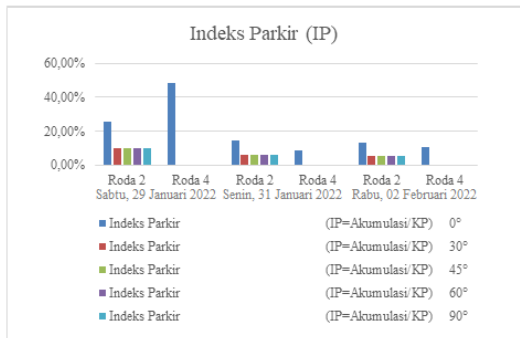
Pada Gambar 3.28 Kapasitas Parkir terlihat bahwa terdapat KP Roda Dua (0°) tertinggi

pada hari Senin, 31 Januari 2022 dengan nilai 69 dan nilai KP terendah pada hari Rabu, 02 Februari 2022 dengan nilai 61.

Sedangkan untuk KP Roda Empat (0°) terdapat nilai KP tertinggi pada hari Senin, 31 Januari 2022 dengan nilai 23 dan KP terendah pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 dengan nilai 15.

Lalu KP Roda Dua (30°; 45°; 60°; 90°) tertinggi pada hari Senin, 31 Januari 2022 dengan nilai 177 dan nilai KP terendah pada hari Rabu, 02 Februari 2022 dengan nilai 156.

Gambar 3.29 Grafik Indeks Parkir (IP)



Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada Gambar 3.29 Indeks Parkir terlihat bahwa terdapat IP Roda Dua (0°) tertinggi pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 dengan nilai 21,51% dan nilai IP terendah pada hari Rabu, 02 Februari 2022 dengan nilai 13,20%.

Sedangkan untuk IP Roda Empat (0°) terdapat nilai IP tertinggi pada hari Sabtu 29 Januari 2022 dengan nilai 48,08% dan IP terenda pada hari Senin, 31 Januari 2022 dengan nilai 8,76%.

Lalu IP Roda Dua (30°; 45°; 60°; 90°) tertinggi pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 dengan nilai 9,92% dan nilai IP terendah pada hari Rabu, 02 Februari 2022 dengan nilai 5,13%.

d. Retribusi Parkir

Berdasarkan data perhitungan diatas dan Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 1 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum maka digunakan penarikan retribusi parkir dengan metode Tarif Flat dengan tarif kendaraan Roda 2 (dua) Rp.2000,- sedangkan kendaraan Roda 4 (empat) Rp. 4000,- maka didapatkan hasil pendapatan parkir sebagai berikut:

- ✚ RP = Jumlah kendaraan rata-rata (Roda 2) x tarif parkir
 $RP = (19+32) \times Rp. 2.000,-$
 $RP = Rp. 102.000,- /hari$
- ✚ $RP = Rp. 102.000,- \times 365$
 $RP = Rp. 37.230.000,-/tahun$

Tabel 3.5 Retribusi Parkir

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Rata - Rata (Kend/Jam)		Tarif Parkir (Rp)	Pendapatan Perhari (Rp)	Pendapatan Setahun (Rp)
		06.00 - 09.00	15.00-18.00			
1	Kendaraan Roda 2	19	32	Rp 2.000	Rp 102.000	Rp 37.230.000
2	Kendaraan Roda 4	2	8	Rp 4.000	Rp 40.000	Rp 14.600.000
Total Pendapatan =					Rp 51.830.000	

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Berdasarkan tabel 3.5 Total pendapatan parkir yang terdapat di area lokasi *survey* pada waktu *survey* diperoleh estimasi retribusi parkir sebesar Rp. 51.830.000,- pertahun.

e. KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

- Berdasarkan data geometri Jalan Kartini Kota Salatiga dan hasil analisa kinerja lalu lintas maka menurut peneliti dipergunakan Alternatif Simulasi Parkir II yaitu posisi sudut parkir roda empat 0° dan roda dua 30° dimana pada sudut parkir tersebut bisa menampung 90 petak mobil dan 10 petak sepeda motor serta simulasi tersebut tidak melebihi batas maksimal bahu jalan, kapasitas jalan, kecepatan arus bebas dan derajat kejenuhan. Sehingga menurut peneliti alternatif simulasi parkir tersebut paling tepat dan paling optimal untuk on street parking pada Jalan Kartini Kota Salatiga.

- Berdasarkan analisis potensi retribusi parkir dan Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 1 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum maka digunakan penarikan retribusi parkir dengan metode Tarif Flat dengan tarif kendaraan Roda 2 (dua) Rp. 2000,-/kendaraan sedangkan kendaraan Roda 4 (empat) Rp. 4000,-/kendaraan. Maka total pendapatan parkir pada area lokasi *survey* tersebut diperkirakan yaitu sebesar Rp. 51.830.000,- pertahun.

b. Saran

- Pengaturan parkir oleh pengelola parkir lebih ditingkatkan terutama pada jam-jam puncak atau sibuk agar kendaraan tidak menutupi jalan atau menghambat sirkulasi kendaraan yang lain.
- Pengawasan yang dilakukan dalam mengelola parkir sebaiknya lebih diperketat lagi.
- Untuk mendapatkan retribusi parkir secara resmi sebaiknya Pemerintah Kota Salatiga menyediakan tempat parkir (gedung parkir dan atau lapangan parkir) yang lebih banyak dan strategis.
- Perlu adanya penelitian lebih lanjut pada ruas-ruas jalan yang lainnya di Kota Salatiga.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil 2021.
Data Jumlah Penduduk Kota Salatiga.
Salatiga.
- Dinas Perhubungan Salatiga. 2018. *Data Geometri Jalan Kartini Kota Salatiga.*
Salatiga.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996.
Pedoman Teknik Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1997.
Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1998.
Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir.