

## KAJIAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR DI KOTA MEDAN

**Hamidun Batubara<sup>1)</sup>, Marwan Lubis<sup>2)</sup>, Muhammad Husni Malik Hasibuan<sup>3)</sup>**

Dosen Teknik Sipil, Fakultas Teknik

<sup>1)</sup>Universitas Negeri Medan

<sup>2,3)</sup>Universitas Islam Sumatera Utara

### Abstrak

Otonomi daerah juga mengandung arti bahwa pemerintah daerah harus mencukupi kebutuhan daerahnya dengan berusaha meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) sendiri, akhirnya pemerintah daerah berusaha meningkatkan pendapatan daerahnya seoptimal mungkin melalui peningkatan pajak, retribusi daerah dan pendapatan lainnya. Dalam upaya mendapatkan sumber-sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dapat membiayai segala sektor pembangunan di pemerintah kota Medan yang begitu potensial untuk dikembangkan antara lain pajak-pajak daerah, pendapatan dari berbagai sektor ekonomi yang sampai saat ini belum begitu efektif dan efisien. Dari hasil WTP yang dilakukan di sekitar ruas jalan Kota Medan kesediaan membayar parkir untuk mobil berkisar antara Rp.500,- s/d Rp.2000,- sedangkan untuk sepeda motor antara Rp.500,- s/d Rp.1000,-. Bila di ambil 50% tile responden maka diperoleh kemauan membayar (*willingness to pay* (WTP) mobil sebesar Rp.1100, sedangkan untuk sepeda motor sebesar Rp.950,- Hasil survai juga menunjukkan persentile kemampuan membayar (*ability to pay* (ATP) parkir kendaraan roda empat dan roda dua, dimana nilai persentile 50% untuk roda empat nilainya sebesar Rp.2000,-, untuk kendaraan roda dua nilainya sebesar Rp.1500,-. Dari kajian yang dilaksanakan disimpulkan tidak semua ruas jalan yang bisa dijadikan tempat parkir pada badan jalan, kemauan dan kemauan membayar (WTP dan ATP) dari pengguna parkir di Kota Medan masih tergolong sangat rendah, PAD dari retribusi parkir pada badan jalan akan dapat tercapai dengan adanya penetapan SRP yang jelas dan penataan manajemen perparkiran di kota Medan yang baik. Dari kajian potensi retribusi parkir yang dilaksanakan untuk zona lahan parkir pada badan jalan yang sebanyak seratus lima (105) ruas jalan di Kota Medan diperoleh PAD sebesar dua puluh satu milyar seratus enam puluh delapan juta rupiah per tahun (Rp. 21.168.000.000,-/ tahun) dengan diberlakukannya tarif parkir tiga ribu rupiah (Rp. 3000,-). Berdasarkan jumlah parkir yang ada dari nilai WTP/ATP sebesar dua ribu rupiah (Rp.2000,-) potensi retribusi parkir hanya mencapai empat belas milyar seratus dua belas juta rupiah (Rp. 14.112.000.000,-).

**Kata-Kata Kunci:** *Retribusi Parkir, PAD, Kemampuan Membayar (ATP), Kemauan Membayar (WTP)*

## I. PENDAHULUAN

Dengan semakin berkembangnya kota Medan menjadi kota metropolitan maka semakin banyak membutuhkan fasilitas pendukung baik sarana maupun prasarana dan selanjutnya seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah, kegiatan pemerintah daerah di kota medan semakin meningkat dan meliputi hampir semua bidang. Meningkatnya kegiatan pemerintah daerah diikuti pula dengan meningkatnya kebutuhan dana untuk menunjang penyediaan fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat, fungsi utama pemerintah kota antara lain adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat, disamping fungsi pelayanan, pemerintah kota juga menjalankan fungsi melakukan pengaturan, fungsi pembangunan dalam menjalankan roda pemerintah yang baik dan benar, kemudian melindungi seluruh warga kota memberikan pembinaan kehidupan masyarakat yang damai dan sejahtera, menyediakan fasilitas umum yang tidak dapat disediakan oleh pihak swasta. Otonomi daerah juga mengandung arti bahwa pemerintah daerah harus mencukupi kebutuhan daerahnya dengan berusaha meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) sendiri, akhirnya pemerintah daerah berusaha meningkatkan pendapatan daerahnya seoptimal mungkin melalui peningkatan pajak, retribusi daerah dan pendapatan lainnya

### 1.1 Identifikasi Masalah

Dalam upaya menggali sumber-sumber penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dapat membiayai segala sector pembangunan di pemerintah kota Medan yang begitu potensial untuk dikembangkan antara lain pajak-pajak daerah, pendapatan dari berbagai sector ekonomi yang sampai saat ini belum begitu digali secara efektif dan efisien. Oleh sebab itu pemerintah kota Medan perlu melakukan penelitian dan pengkajian terhadap semua sector yang dapat meningkatkan PAD

### 1.2 Batasan Masalah

Oleh karena luasnya potensi yang dapat digali untuk meningkatkan PAD Kota Medan, maka penelitian ini hanya membatasi penelitian di bidang retribusi parkir saja, sehingga tidak meluas dan focus dalam pengkajian untuk pengambilan keputusan hasil penelitian yang dilakukan, kemudian merupakan strategi yang digunakan oleh Pemko Medan dalam rangka memberi kenyamanan para pengguna jasa.

### 1.3 Perumusan Masalah

2. Seberapa besar pengaruh kontribusi retribusi parkir terhadap PAD kota Medan.
3. Seberapa besar tingkat pertumbuhan PAD dan penerimaan retribusi parkir di kota Medan

4. Bagaimana potensi penerimaan retribusi di Kota Medan
5. Faktor apa saja yang menjadi kendala pemungutan retribusi parkir di Kota Medan Apakah penentuan target/anggaran retribusi parkir di Kota Medan didasari oleh jumlah potensi yang ada.
6. Apakah jumlah retribusi parkir yang direalisasi untuk parkir di Kota Medan sudah setara dengan jumlah potensi yang ada.

#### 1.4 Tujuan

1. Untuk mengetahui besarnya pengaruh kontribusi parkir terhadap PAD Kota Medan
2. Untuk mengetahui besarnya tingkat pertumbuhan PAD dan penerimaan retribusi parkir di Kota Medan.
3. Untuk mengetahui potensi-potensi penerimaan retribusi, sehingga dapat disusun rencana atau strategi untuk menggalinya
4. Untuk mengetahui faktor apa saja yang merupakan kendala dalam pemungutan retribusi parkir sehingga dapat disusun rencana strategis untuk dicari solusinya.
5. Untuk membandingkan antara potensi target/ anggaran dan realisasi parkir.
6. Untuk dapat menjelaskan hubungan antara potensi target/anggaran dan realisasi parkir

#### 1.5 Sasaran

1. Tersusunnya dokumentasi penanganan perparkiran di Kota Medan sebagai serangkaian proses yang harus dipenuhi sebagai standard an harus diperhatikan, agar semua pemangku kepentingan yang terlibat dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab dengan baik.
2. Meningkatnya PAD dari retribusi parkir di Kota Medan

#### 1.6 Ruang Lingkup Kajian

1. Ruang Lingkup Wilayah  
Ruang lingkup Wilayah Penelitian potensi retribusi parkir di Kota Medan.
2. Ruang Lingkup Materi  
Adapun yang menjadi ruang lingkup materi pada penelitian ini dalam rangka penyusunan kajian potensi perparkiran di Kota Medan adalah :
  - a. Mengidentifikasi potensi dan permasalahan lokasi parkir yang berkembang dikota Medan .
  - b. Menyusun perencanaan pengembangan titik lokasi parkir yang ada dan yang akan dikembangkan.
  - c. Menyusun strategi penanganan parkir yang berdampak pada peningkatan PAD Kota Medan.
3. Ruang Lingkup Survey
  - a. Survey titik-titik lokasi parkir di Kota Medan.

- b. Survey fluktuasi kendaraan (jumlah dan lama) parkir pada masing-masing titik parkir.  
Survey tariff parkir pada masing-masing titik lokasi parkir menurut jenis kendaraan

## 2 Kajian Kepustakaan Dan Dasar Hukum

Dalam melakukan penelitian sangat di perlukan landasan teori untuk membuktikan bahwa bagaimana kedudukan variable secara ilmiah, oleh karena itu akan diambil beberapa pendapat para ahli yang berkaitan dengan objek penelitian dan beberapa peraturan dan ketentuan misalnya UU, Kepres, Kepmen, Pergub, Perda dsb sebagai acuan atau Dasar hukum

1. Undang – undang No.25 Tahun 2000, tentang Program Pembangunan Nasional (PROPENAS);
2. Sk Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah No.40 Tahun 2000, tentang Penelitian dan Pengembangan di Lingkungan Departemen Dalam Negeri Otonomi Daerah;
3. Undang – undang No.18 Tahun 2001 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan DN Penetapan IPTEK;
4. Undang – undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas Angkutan Jalan;
5. Undang – undang No.12 Tahun 2008 tentang Pemerintah Daerah;
6. Peraturan Pemerintah RI No.65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah;
7. Peraturan Pemerintah No.58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah;
8. Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2005 tentang Pelaksanaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah
9. Peraturan Menteri Dalam Negeri No.13 Tahun 2006 tentang Pedoman Pengelolaan Keuangan Daerah sebagaimana telah diubah dengan PERMENDAGRI No.59 Tahun 2007;
10. Peraturan Daerah Kota Medan No.7 Tahun 2002 tanggal 13 Agustus 2002;
11. Peraturan Walikota Medan No.44 Tahun 2012 tentang Pedoman
12. Pelaksanaan Penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Medan Tahun 2012;
13. Peraturan Daerah da No.2 Tahun 2014 Tetang Retribusi daerah dibidang perhubungan
14. Peraturan Walikota No. 50 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran (penetapan kelas parkir berdasarkan lokasi)

## II. TINJAUAN PUSTAKA

Adapun waktu pelaksanaan ini hanya untuk 90 (Sembilan puluh) hari kalender, triwulan 2, dimulai dari Agustus hingga Oktober 2015



Gambar 1. Peta Kecamatan Kota Medan

Tabel 1. Lokasi Parkir On Street Pada CBD Kota Medan

| Nb            | Lokasi            | SP         | Cap parkir     | Met     |
|---------------|-------------------|------------|----------------|---------|
| 1             | J. Tramin         | 110        | 9 <sup>0</sup> | Dasi    |
| 2             | J. Gatt Subro     | 55         | 4 <sup>0</sup> | Dasi    |
| 3             | J. Balai Kota     | 65         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 4             | J. Pemuda         | 25         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 5             | J. Sitoro         | 39         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 6             | J. Ahmad Yani     | 23         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 7             | J. Sutoyo         | 28         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 8             | J. Pelayan        | 24         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 9             | J. Singamangaraja | 25         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 10            | J. M. Yamin       | 66         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 11            | J. Reimach        | 19         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 12            | J. S. Pato        | 29         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| 13            | J. M. Hayoro      | 48         | 4 <sup>0</sup> | Situasi |
| <b>Jumlah</b> |                   | <b>552</b> |                |         |

### III. METODOLOGI

Adapun Metodologi Kajian yang dilaksanakan adalah dengan:

#### *Metodologi deskriptif:*

Yaitu metode data yang dikumpulkan melalui daftar pertanyaan dalam bentuk kuesioner yang dilakukan dengan cara survey langsung ke responden dan kelapangan dilokasi yang ditentukan di kota medan.

#### *Metodologi Asosiatif:*

Metode ini digunakan untuk melihat potensi penerimaan retribusi parkir di kota Medan pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan data sekunder yang ada yang berhubungan penerimaan retribusi parkir di Kota Medan.

#### **Struktur Data**

Struktur data disusun untuk memasukkan semua data yang dibutuhkan bagi analisis dan kemudian dilakukan transformasi dalam bentuk media penyimpanan data agar mudah dibaca dan dianalisis.

#### **Analisis Kwantitatif dan Kualitatif Data**

Sehingga dapat membuat rumusan berupa kesimpulan dan disain dari kebijakan yang akan diambil oleh pemerintah kota Medan.

1. Pengumpulan Data Jumlah Kendaraan Bermotor (roda empat) Kota Medan Tiga Tahun Sebelumnya
2. Pengumpulan Data Parkir pada Instansi terkait
3. Pengumpulan Data Rencana dan Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir tiga Tahun sebelumnya
4. Pengumpulan Data Rencana Retribusi Parkir Tahun Berjalan

#### **Data Primer**

1. Survei Pendahuluan
2. Survei Titik Lokasi Parkir On Street
3. Survei Inventarisasi Retribusi Parkir
4. Survei Jumlah Kendaraan Parkir (sampling)

#### **PDRB Kota Medan**

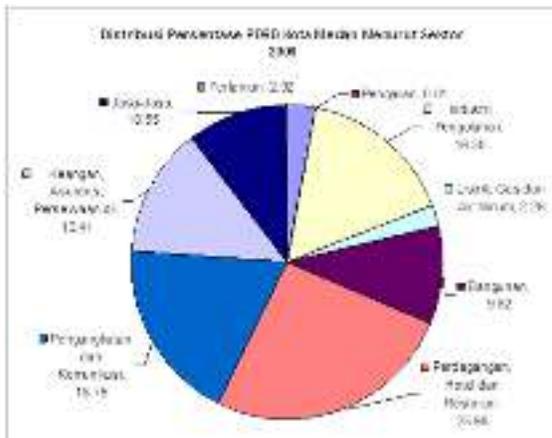
Berdasar data dapat dilihat peningkatan PDRB Kota Medan atas dasar harga berlaku dari 33,12 trilyun rupiah pada tahun 2004 menjadi 42,79 trilyun rupiah pada tahun 2005 dan 48,95 trilyun rupiah pada tahun 2006, atau mengalami peningkatan rata-rata 21,69 persen/tahun.

Sepanjang tahun 2004 – 2006, struktur perekonomian Kota Medan didominasi oleh 5 lapangan usaha utama (kontribusi sektor > 10% PDRB total) yaitu sektor industri pengolahan, sektor perdagangan, hotel dan restoran jasa-jasa, sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor keuangan, asuransi, persewaan bangunan, tanah dan jasa perusahaan serta sektor jasa-jasa. Yang menggambarkan distribus persentase kontribusi setiap sektor pada tahun 2006. Total kontribusi 5 sektor lapangan usaha utama pada tahun 2006 mencapai 85% dari total PDRB. Khusus untuk kelompok pengangkutan dan komunikasi, kontribusi yang diberikan kepada PDRB dari tahun 2004 – 2006 adalah rata-rata 18.20% setiap tahunnya.

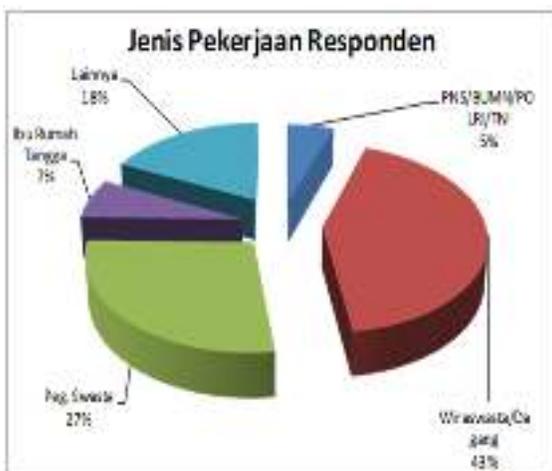
Jika dilihat berdasarkan penggolongan sektor maka struktur PDRB atas dasar harga berlaku tahun 2004–2006 menunjukkan, sektor tersier mendominasi perekonomian Kota Medan. Basis kegiatan ekonomi kota Medan berasal dari sub sektor perdagangan, hotel dan restoran, sub sektor pengangkutan dan komunikasi dan sub sektor keuangan, asuransi, persewaan, bangunan, tanah dan jasa perusahaan serta sub sektor jasa-jasa merupakan kontributor utama sektor tertier. Sedangkan untuk sektor sekunder, yaitu sub sektor industri pengolahan, sub sektor listrik, gas dan air serta sub sektor bangunan. Sementara untuk sektor primer adalah pertanian dan penggalian

PDRB Perkapita merupakan indikator makro ekonomi penting lainnya yang menggambarkan tingkat kemakmuran penduduk Kota Medan, sebagai dampak proses pembangunan kota yang dilaksanakan. Walaupun PDRB per kapita tidak dapat dijadikan dasar untuk melihat kesejahteraan suatu daerah, tetapi minimal dapat dijadikan indikator sederhana apakah perubahan perekonomian dapat mengimbangi perubahan penduduk.

Pendapatan per kapita sebagai salah satu indikator untuk melihat tingkat kemakmuran masyarakat merupakan hasil pembagi antara PDRB dengan jumlah penduduk. Pendapatan per kapita masyarakat Kota Medan atas dasar harga berlaku dari tahun 2004 sampai tahun 2006 berturut-turut adalah Rp. 16,506,980.59, 21,015,993.24 dan Rp. 23,629,966.84 atau mengalami peningkatan rata-rata 19,88 persen/tahun



Gambar 2. Distribusi Persentase PDRB Kota Medan Per Sektor



Gambar 3. Distribusi Persentase Jenis Pekerjaan Responden Kota Medan

### Jaringan Jalan Kota Medan

Berdasarkan pada data BPS (2007), pada tahun 2006 Kota Medan telah memiliki jaringan jalan sepanjang 3.078,94 km. Berdasarkan status jalannya, panjang jalan di Kota Medan terbagi menjadi jalan negara sepanjang 56,87 km, jalan propinsi sepanjang 70,70 km dan jalan kota sepanjang 2.951,38 km. Bila dilihat dari kondisi jalannya, pada tahun 2006 sepanjang 2.082,94 km (67,65%) dalam keadaan

baik, sepanjang 385,76 km (12,53%) dalam kondisi sedang, sepanjang 111,08 km (3,61%) dalam kondisi rusak, sepanjang 0,65 km (0,02%) dalam kondisi rusak berat dan sepanjang 498,51 km (16,19%) tidak diperinci. Bila dilihat dari jenis permukaannya, maka pada tahun 2006 panjang jalan Kota Medan dengan katagori jalan beraspal adalah sepanjang 2.676,45 km (86,93%), katagori jalan tanah sepanjang 8,95 km (0,29%) dan tidak diperinci sepanjang 393,54 km (12,78%).

Berdasarkan kelas jalannya, pada tahun 2006 panjang jalan Kota Medan yang masuk dalam katagori kelas I adalah sepanjang 127,56 km (4,14%), katagori kelas II sepanjang 96,03 km (3,12%). Sementara untuk katagori kelas III, IIIA, IV dan kelas tidak tidak diperinci secara berturut-turut adalah sepanjang 566,47 km (18,40%), 762.58 km (24.77%), 1,010.66 km (32.82%) dan 515.64 km (16.75%).

Akan tetapi jika kita lihat pada penambahan panjang jalan di Kota Medan, maka sepanjang tahun 2002 sampai tahun 2006 tidak ada penambahan panjang jalan. Tentunya hal ini sangat riskan, mengingat pertumbuhan angkutan pribadi terutama sepeda motor relatif tinggi.

### Pola Jaringan Jalan Kota Medan

Secara umum jaringan jalan di Kota Medan merupakan jaringan jalan perkotaan yang membentuk kombinasi pola jaringan grid dan pola jaringan radial.

Beberapa ruas jalan yang berperan sebagai jalan utama di koridor dalam kota adalah Jalan Thamrin, Jalan Pandu, Jalan Sutomo, Jalan Pemuda, Jalan Ahmad Yani, Jalan Balai Kota, Jalan Haryono MT, Jalan Cirebon, Jalan Raden Saleh, Jalan Guru Patimpus, Jalan Perintis Kemerdekaan dan Jalan HM Yamin.

Untuk koridor luar ruas jalan berperan untuk menghubungkan pusat kota dengan daerah pinggiran dan ke daerah sekitar kota Medan. Untuk kawasan bagian Utara - pusat kota dihubungkan oleh ruas Jl. Yos Sudarso - Jl. Putri Hijau. Untuk kawasan bagian Timur - pusat kota dihubungkan oleh ruas Jl. Letda Sujono - Jl. Prof. HM. Yamin - Jl. Perintis Kemerdekaan. Untuk kawasan bagian Selatan - pusat kota dihubungkan oleh ruas Jl. Sisingamangaraja - Jl. Cirebon - Jl. Irian Barat - Jl. Perintis Kemerdekaan, ruas Jl. Brigjend. Katamso - Jl. Pemuda - Jl. Ahmad Yani dan ruas Jl. Jl. Letjend. Jamin Ginting- Jl. Letjend. S. Parman. Untuk kawasan bagian Barat - pusat kota dihubungkan oleh ruas Jl. Jend. Gatot Subroto. Untuk kawasan bagian Utara - Timur dihubungkan oleh ruas Jl. Yos

Sudarso - Jl. Pertahanan – Jl. Cemara – Jl. Kol. Bejo– Jl. Pancing – Jl. Letda Sujono. Untuk kawasan bagian Barat – Utara dihubungkan oleh ruas Jl. Jend. Gatot Subroto– Jl. Asrama– Jl. Kapt. Sumarsono– Jl. Helvetia Bypass– Jl. Pertempuran - Jl. Yos Sudarso. Ruas jalan Jl. Kapt. Suamrsono merupakan jalan lingkaran luar Utara.

Untuk kawasan bagian Selatan - Barat dihubungkan oleh ruas Jl. Letjend. Jamin Ginting – Jl. Setia Budi – Jl. Sunggal - Jl. Jend. Gatot Subroto atau ruas jalan Jl. Brigjend. Katamso - Jl. Karya Jasa – Jl. Pintu Air - Jl. Bunga Sedap Malam – Jl. Mawar Merah - Jl. Setia Budi – Jl. Sunggal - Jl. Jend. Gatot Subroto atau ruas Jl. Sisingamangara – Jl. Asrama II – Jl. Suka Elok - Jl. Sukosopan – Jl. Karya Jasa – Jl. Pintu Air – Jl. Bunga Sedap Malam – Jl. Mawar Merah – Jl. Setia Budi – Jl. Sunggal - Jl. Jend. Gatot Subroto.

Disamping itu, terdapat jaringan jalan lingkaran luar Selatan yaitu Jl. Tritura, Jl. Karya Jasa dan Jl. Ngumban Surbakti. Terdapat jalan Tol Belmera yang menghubungkan kawasan bagian Utara (Belawan) - Selatan (Tanjung Morawa) melalui kawasan Timur Kota Medan

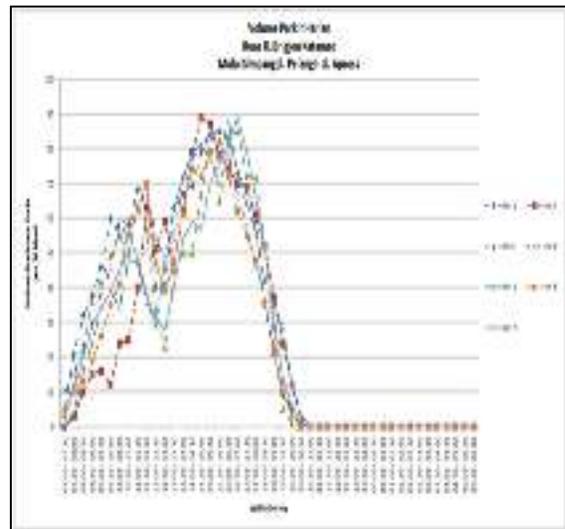
**Kondisi Perparkiran Data WTN 2008**

Perparkiran di Kota Medan dibedakan atas dua tipe yaitu off street dan on street. Permasalahan akibat penggunaan jalan untuk on-street parking adalah menurunnya kapasitas jalan serta terhambatnya kelancaran arus lalu lintas akibat manuver kendaraan yang parkir. Penerapan parkir pada salah satu atau kedua sisi jalan mereduksi kapasitas jalan secara signifikan. Aktivitas tata guna lahan di sekitar lokasi on-street parking sebagai kegiatan bisnis/perdagangan, menimbulkan permasalahan gesekan samping yang relatif tinggi yang secara potensial menyebabkan penurunan kapasitas jalan.

Data dari WTN 2008, terdapat sepanjang kurang lebih 7302 km jalan yang dapat dipergunakan sebagai parkir. Ketersediaan ruang on-street parking, jumlah lokasi on-street parking sebanyak 13 lokasi di daerah CBD, Jumlah SRP tersedia sebanyak 552 SRP. Pengaturan parkir-parkir di pinggir jalan pada ruas-ruas jalan yang disurvei umumnya menggunakan pola parkir serong, kecuali pada salah satu sisi di Jalan Thamrin menggunakan sudut parkir tegak lurus (90o)

**Volume Parkir**

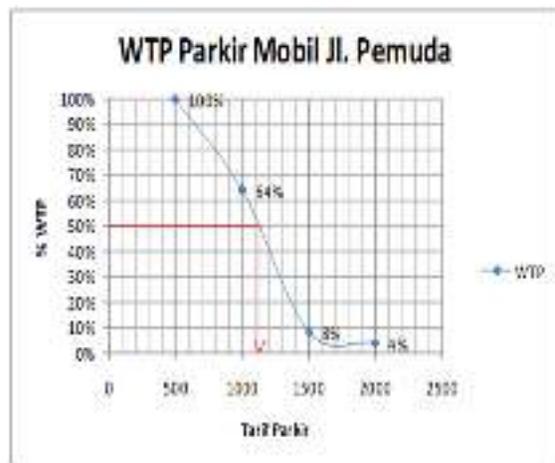
Survai volume parkir dilakukan untuk beberapa ruas jalan, dimana panjang segmen jalan yang digunakan parkir serta lebar jalan eksisting dilakukan pengukuran. Pola sudut parkir di badan jalan dilakukan pengamatan, jumlah kendaraan yang parkir dicatat untuk kendaraan roda 2 dan kendaraan roda 4. Pencatatan kendaraan parkir dilakukan untuk setiap 30 menit untuk rentang waktu 07.00 – 18.00 WIB selama 3 hari.



**Gambar 4. Grafik Volume Parkir Mobil Kota Medan**

**Willingness To Pay (WTP) Dan Ability To Pay (ATP)**

Dari hasil survey WTP yang dilakukan di sekitar ruas jalan Kota Medan kesediaan membayar parkir untuk mobil pada umumnya berkisar antara Rp.500 s/d Rp.2000 sedangkan untuk sepeda motor antara Rp.500 s/d Rp.1000 seperti terlihat pada salah satu lokasi survey di jalan Pemuda. Bila di ambil 50% tile responden maka diperoleh WTP mobil sebesar Rp.1100 sedangkan untuk sepeda motor sebesar Rp.950 seperti terlihat pada Gambar 5.



**Gambar 5. Grafik WTP Parkir Mobil Kota Medan**

Hasil survai juga menunjukkan persentile ATP parkir kendaraan roda empat dan roda dua, dimana nilai persentile 50% untuk roda empat nilainya sebesar Rp.2000, sedangkan untuk kendaraan roda dua nilai persentile 50% nya sebesar RP.1500. Untuk lebih jelasnya nilai ATP hasil survai disajikan pada Gambar 6.



Gambar 6. Grafik ATP Parkir Mobil Kota Medan

#### IV. KESIMPULAN DAN SARAN

##### 4.1 Kesimpulan

Dari Kajian Yang telah dilaksanakan dapat diambil beberapa kesimpulan Sebagai berikut:

1. Dengan Perhitungan yang dilaksanakan tidak semua ruas jalan yang bisa dijadikan tempat parkir *on Street*
2. Kemauan dan kemampuan membayar (WTP dan ATP) dari pengguna parkir di Kota Medan masih tergolong sangat rendah
3. PAD dari retribusi parkir *on street* akan dapat tercapai dengan adanya penetapan SRP yang jelas dan penataan manajemen perparkiran di kota Medan dilaksanakan dengan baik
4. Dengan kajian potensi retribusi parkir yang dilaksanakan untuk zona lahan parkir *on street* yang ada sebanyak seratus lima (105) ruas jalan di Kota Medan bisa mencapai PAD sebesar dua puluh satu milyar seratus enam puluh delapan juta rupiah per tahun (Rp. 21.168.000.000,-/ tahun) dengan diberlakukannya tarif parkir tiga ribu rupiah (Rp. 3000,-)
5. Berdasarkan jumlah parkir yang ada dari survei dan nilai WTP/ATP sebesar dua ribu rupiah (Rp.2000,-) potensi retribusi parkir hanya mencapai empat belas milyar seratus dua belas juta rupiah (Rp. 14.112.000.000,-)

##### 4.2 Saran

1. Penambahan sarana parkir tidak dapat diwujudkan dalam waktu singkat karena memerlukan perencanaan dan pembangunan agar sesuai dengan kebutuhan. Karena itu konsep penanganan parkir Jangka Pendek diarahkan untuk mengoptimalkan kondisi lahan parkir eksisting dengan mengupayakan agar parkir kendaraan lebih menyebar sehingga diharapkan gangguan terhadap arus lalu lintas berkurang khususnya di ruas-ruas jalan yang rawan macet dan tidak berpengaruh pada pendapatan parkir semula.

Salah satu penentu keberhasilan rencana optimalisasi lahan parkir adalah adanya informasi mengenai data kondisi sarana parkir, pola parkir dan kebutuhan parkir eksiting serta pola pengelolaan parkirnya yang akurat. Data-data tersebut disusun sebagai suatu sistem Pangkalan Data Parkir yang juga akan digunakan sebagai dasar penyusunan Program

Penanganan Jangka Menengah maupun Jangka Panjang

2. Dalam upaya lebih mendistribusikan parkir kendaraan di badan jalan. Pada program penanganan jangka pendek ini dibuat rencana penerapan hambatan parkir di badan jalan yang berbeda-beda untuk setiap ruas jalan berupa pengaturan:
  - a. Larangan Parkir
  - b. Penerapan Tarif Parkir Tinggi
  - c. Penerapan Tarif Parkir Sedang
  - d. Penerapan Tarif Parkir Rendah
 Penetapan Larangan Parkir dilakukan pada ruas-ruas jalan dengan lalu lintas padat dengan kriteria rasio volume per kapasitas diatas satu ( $VCR > 1$ ) atau ruas-ruas jalan dimana terdapat instansi-instansi penting pemerintah atau instansi-instansi diplomatik yang membutuhkan standar keamanan tinggi.
3. Perlu dilakukan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan penyelenggaraan agar dapat dibuat pola pengelolaan yang lebih baik pada tahap selanjutnya. Hal-hal yang perlu dilakukan pemantauan antara lain:
  - a. Target pendapatan yang telah ditetapkan tidak terlampaui rendah dibandingkan dengan kondisi lapangan
  - b. Pemegang ijin memberikan pelayanan pada pengguna parkir seperti yang telah ditetapkan. Antara lain menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas disekitar lokasi parkir

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Khisty, 1990 dalam Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta;
- [2] Morlock, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta, Penerbit Erlangga;
- [3] Hobbs, FD. 1995. *Perencanaan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta;
- [4] Iwan P. Kusumantoro, 1997: *Perkembangan Lahan Kota dan Pengaruhnya Terhadap Sistem Transportasi (Kajian Awal Kasus Koridor Utama Kota Bandung)*, ITB;
- [5] Tamin, Z. Ofyar, 2000 : *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Edisi Kedua
- [6] Djoko Setijowarno, R. B. Frazila, 2001, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata;
- [7] Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Institut Teknologi Bandung, Bandung;
- [8] Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB, Bandung;
- [9] Dittmar, Hank and Gloria Ohland. 2004. *The New Transit Town: Best Practices in Transit Oriented Development*, Washington DC: Island Press;
- [10] Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta