

**PENETAPAN TARIF PARKIR SEBAGAI INSTRUMEN  
PENGENDALI PENGGUNA JASA PARKIR  
DI KAWASAN SIMPANGLIMA SEMARANG**

**TUGAS AKHIR**

Oleh:  
**Ramadan Sabran**  
**L2D 300 374**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2003**

## ABSTRAK

*Kawasan Simpanglima dengan fungsi utama perdagangan dan jasa, menjadikan kawasan ini sebagai salah satu kawasan yang memiliki intensitas kegiatan tinggi di Kota Semarang. Kompleksitas kegiatan dalam suatu kawasan serta kehadiran pusat-pusat keramaian seperti Mall Ciputra, Plasa Gajahmada, Plasa Simpanglima, Ramayana Depstore dan pertokoan Simpanglima ini seolah menjadi magnet penarik bagi penduduk baik dari Kota Semarang maupun dari kota-kota sekitarnya. Tingginya intensitas pengunjung secara otomatis meningkatkan pula permintaan parkir di Kawasan Simpanglima sedangkan areal parkir tidak bertambah sehingga menimbulkan permasalahan lalu-lintas seperti kemacetan, penumpukan kendaraan, antrian kendaraan yang mencari tempat parkir. Terbatasnya lahan dan mahalnya harga lahan tidak memungkinkan penambahan ruang parkir. Oleh karena itu di perlukan pengelolaan perparkiran yang dapat mengendalikan lalu-lintas, salah satu pengelolaan perparkiran adalah dengan memberlakukan tarif yang lebih tinggi pada kawasan yang berintensitas tinggi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat;1998),dalam penentuan tarif parkir ini dipengaruhi oleh beberapa faktor, dimana tarif ini dapat mengurangi jumlah kendaraan parkir tetapi besaran tarif tersebut harus sesuai dengan ATP dan WTP pengguna.*

*Studi penetapan tarif ini memfokuskan pada pengguna jasa parkir khusus di Kawasan Simpanglima dengan tarif umum dan langsung dibayarkan pada saat mempergunakan jasa parkir. Survei lapangan yang dilakukan menggunakan pendekatan penyebaran kuesioner langsung ke pengguna, mengidentifikasi jumlah kendaraan parkir.*

*Data yang didapat kemudian diolah dengan cara penghitungan manual dengan pendekatan ATP, WTP, akumulasi kendaraan parkir pada jam puncak, dan rata-rata pertumbuhan kendaraan parkir dari hasil pengolahan data ini kemudian dijelaskan dengan metode analisis kualitatif deskriptif*

*Dari analisis perhitungan ATP dan WTP pengguna jasa parkir diperoleh ATP pengguna parkir mobil antara 1000 sampai 3500 rupiah dan ATP pengguna parkir motor antara 500 sampai 2500 rupiah, sedangkan WTP pengguna parkir mobil antara 1000-2500 rupiah dan WTP pengguna parkir motor antara 500-2000 rupiah. Pada analisis akumulasi parkir mobil maupun parkir motor diperoleh bahwa rata-rata terjadi kelebihan kendaraan parkir dengan kapasitas parkir yang ada, jam puncak parkir pada parkir mobil antara pukul 19.40-21.00 dan kelebihan rata-rata mobil parkir 23 mobil sedangkan untuk parkir motor jam puncak antara pukul 19.50-20.20 dan rata-rata kelebihan kapasitas sebanyak 195 motor perlokasi. Analisis rata-rata pertumbuhan parkir setelah kenaikan tarif didapat bahwa setiap kenaikan tarif, terjadi pengurangan kendaraan parkir walaupun hanya sedikit, rata-rata pengurangan mobil parkir sebanyak 51 mobil/hari /perlokasi, sedangkan untuk parkir motor terjadi pengurangan rata-rata 163 motor/hari /perlokasi, pada analisis penentuan tarif ditentukan bahwa tarif parkir di Kawasan Simpanglima bisa dinaikan , untuk tarif parkir mobil antara Rp.2.000-Rp.3.500 dan untuk tarif parkir motor antara Rp.1.000-Rp2.500, kemudian analisis terakhir yaitu analisis skenario pentarifan dimana pada analisis ini ditetapkan bahwa tarif di Kawasan Simpanglima untuk mobil sebesar Rp.3.000/sekali parkir dan dapat mengurangi mobil parkir sebanyak 25 mobil, sedangkan untuk tarif parkir motor Rp.2.000/sekali parkir dan dapat mengurangi motor parkir sebanyak 163 motor, tarif ini masih dibawah ATP pengguna, sehingga tarif ini bisa diberlakukan.*

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya kepemilikan kendaraan di perkotaan akan mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kegiatan manusia didalamnya terutama pada kawasan yang memiliki prosentase yang tinggi atas kegiatan perdagangan dan komersial.

Tarikan pergerakan kendaraan yang terjadi sudah pasti diawali dan diakhiri di tempat parkir. Kondisi yang semacam ini tentunya akan membutuhkan ruang parkir yang memadai, namun persediaan ruang parkir di kawasan pusat kota biasanya sangat terbatas, terutama areal parkir di luar badan jalan (*off Street parking*). Masalah utama dari parkir adalah terbatasnya ruang parkir yang tersedia dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang membutuhkan tempat areal parkir sehingga untuk pemecahannya perlu di tambah areal parkir yang luas sedangkan di pusat kota terutama pada kawasan yang kegiatan perdagangan dan jasa tinggi lahan yang ada sangat terbatas dan mahal.

Menurut Santoso, 1997, masalah parkir juga merupakan masalah yang dialami oleh kota-kota besar di dunia. Masalah parkir ini jika tidak ditangani dengan baik akan memperparah masalah kemacetan lalu-lintas, maka untuk menanganinya di perlukan kebijakan dan pengelolaan perparkiran.

Pada dasarnya kebijakan pengelolaan perparkiran dalam rangka pengendalian parkir memiliki dua fungsi sebagai pengontrol aktivitas pergerakan dan lalu-lintas, serta pertumbuhan ekonomi suatu kawasan (Hendrawan, 1998). Hal ini disebabkan perparkiran merupakan bagian yang penting dalam manajemen lalu-lintas. Hal ini telah diterapkan oleh peraturan-peraturan sebelumnya, yaitu penjelasan Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 1997 tentang retribusi yang menyebutkan bahwa tarif parkir di kawasan rawan kemacetan dengan tujuan mengendalikan tingkat penggunaan parkir, dapat ditetapkan lebih tinggi dari kawasan kurang rawan kemacetan

Istilah kawasan dalam kamus tata ruang merupakan suatu wilayah dengan fungsi utama lindung atau budidaya yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya yang batas dan sistemnya di tentukan berdasarkan aspek fungsional serta memiliki ciri-ciri tertentu spesifik atau khusus. Simpanglima merupakan salah satu wilayah

yang disebut kawasan karena memiliki aspek fungsional dan ciri-ciri utama perdagangan dan jasa.

Kawasan Simpanglima dengan fungsi utama perdagangan dan jasa, menjadikan kawasan ini sebagai salah satu kawasan yang memiliki intensitas kegiatan tinggi di Kota Semarang. Kawasan Simpanglima sangat berperan dalam perkembangan perekonomian Kota Semarang, sebab kawasan Simpanglima ini terkonsentrasi berbagai kegiatan potensial yang menjadi tulang punggung kehidupan kota seperti perdagangan dan jasa, pusat perbelanjaan, hiburan dan rekreasi hingga kegiatan informal seperti pedagang kaki lima. Terkonsentrasinya beberapa kegiatan ekonomi dalam kota satu kawasan serta kehadiran pusat-pusat keramaian seperti Mal Ciputra, Plasa Simpanglima, Pertokoan Simpanglima, Ramayana Depstore, Gajahmada Plasa ini seolah menjadi magnet penarik bagi penduduk baik dari Kota Semarang maupun dari kota-kota sekitarnya, hingga otomatis meningkatkan pula volume lalu-lintas di jaringan jalan sekitar kawasan tersebut.

Intensitas kegiatan di Kawasan Simpanglima tersebut diperkirakan akan semakin pesat, karena adanya rencana pengaturan bangunan yang mengizinkan tinggi bangunan sampai 10 lantai, KDB 60% dan KLB 5% (RTDRK Kotamadya Semarang 1996-2005). Dengan pesatnya perkembangan di kawasan ini dikhawatirkan akan menyebabkan berbagai masalah, terutama berkaitan dengan lalu-lintas dan transportasi, serta permasalahan penyediaan parkir, sebab dengan makin tingginya volume kendaraan tersebut, secara otomatis permintaan parkir di kawasan tersebut juga meningkat.

Jika permintaan tersebut tidak segera dipenuhi, maka terjadi kemacetan lalu-lintas. Kemacetan ini salah satunya disebabkan oleh kendaraan yang antri untuk mendapatkan tempat parkir, sehingga terjadi penumpukan dikarenakan area parkir yang ada tidak dapat menampung lagi, akhirnya ada pengguna pengunjung memanfaatkan jalan sebagai tempat parkir kendaraan, mengakibatkan turunnya kapasitas jalan sehingga penggunaan jalan tidak efektif dan akhirnya berimplikasi terhambatnya arus lalu-lintas. Kondisi seperti ini kita jumpai di kawasan Simpanglima tidak hanya pada hari libur atau malam minggu, pada hari-hari biasa saja untuk mendapatkan tempat parkir dirasakan sudah cukup sulit ditambah lagi ketidaknyamanan karena terlalu berdesakan.

Penambahan fasilitas parkir sebagai upaya penyelesaian masalah di Kawasan Simpanglima ini sudah tidak memungkinkan, mengingat keterbatasan dan mahalnya harga lahan di Kawasan Simpanglima. Oleh karena itu, untuk mengatasinya dilakukan kebijakan

pembinaan dan pengelolaan perpajakan dalam rangka pengendalian parkir di Kawasan berintensitas perdagangan dan jasa tinggi salah satu bentuk pengelolaan tersebut dengan penetapan tarif lebih tinggi (Direktorat jendral Perhubungan Darat;1998),. Dengan memperhatikan pengguna parkir tersebut, berapa besar pengguna mau membayar (*willingness to pay* ) parkir tersebut dengan pelayanan dan fasilitas yang ada di kawasan kegiatan tinggi perdagangan dan jasa Simpanglima.

Sesuai dengan Perda No.10 Tahun 2001, pihak pengelola parkir diberi kebebasan menentukan tarif parkir masing-masing sesuai dengan mekanisme pasar. Kondisi ini akhirnya di manfaatkan oleh pengelola parkir untuk menaikkan tarif parkir. Seperti diberitakan, mulai 1 Pebruari 2003 pengelola parkir di sejumlah pusat perbelanjaan yang ada di Semarang sudah mulai menaikkan retribusi parkirnya. Biasanya tarif untuk kendaraan roda dua hanya Rp 500, sekarang naik 100% menjadi Rp 1.000. Hal yang sama terjadi pada kendaraan roda empat, naik dari Rp 1.000 menjadi Rp 2.000 (Suara Merdeka,3 februari 2003).

Pengenaan tarif parkir yang tinggi dengan melihat kemampuan dan kemauan untuk membayar (*ATP* dan *WTP*) pada kawasan intensitas aktivitas tinggi seperti kawasan Simpanglima Semarang akan mengurangi volume perpajakan, maka tidak akan terjadi penumpukan parkir dan antrian kendaraan untuk mendapatkan tempat parkir, pada gilirannya akan mengendalikan arus lalu lintas pada kawasan tersebut, namun dalam penetapan tarif parkir ini dipengaruhi oleh beberapa kepentingan seperti kepentingan pemerintah sebagai pengambil kebijakan, pengelola /penyedia parkir sebagai penyedia tempat yang parkir yang berkepentingan mencari keuntungan, dan pengguna sebagai pemakai jasa yang berkepentingan mendapatkan tempat parkir yang nyaman dan aman dengan tarif yang sesuai. Sehingga pengguna tidak merasa keberatan dengan tarif yang diberlakukan karena sesuai dengan kemauan pengguna itu sendiri (*willingnes to pay*) dan dapat dijangkau dengan kemampuan (*ATP*), tapi juga dapat mengurangi tarikan kendaraan ke kawasan Simpanglima.

Oleh karena itu studi ini mencari tahu besaran tarif ideal yang baik bila dipandang dari sisi pengguna jasa parkir khusus dan dapat mengurangi kedatangan kendaraan. Besarnya tarif yang baik yang dapat mengurangi kedatangan kendaraan ke Kawasan Simpanglima serta masih di bawah *willingness to pay* (*WTP*) dari pengguna yang erat hubungannya dengan penilaian seberapa penting tempat parkir bagi mereka tanpa