

OPTIMALISASI PENGELOLAAN DAN PELAYANAN PERPARKIRAN DALAM RANGKA PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA BANDUNG

PARKING OPTIMALIZATION AND SERVICE MANAGEMENT IN ORDER TO IMPROVE PUBLIC TRANSPORT SERVICES IN BANDUNG

Dwi Widiyanti dan Junedi Sembiring

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta-Indonesia
dwiwidiy4nti@gmail.com dan [junedi86@yahoo.com](mailto:juned86@yahoo.com)

Diterima: 29 Oktober 2015, Direvisi: 5 November 2015, Disetujui: 19 November 2015

ABSTRACT

According to modal choice data between public transport and private transport, it shows that the proportion of public transport utilization is decreasing for every year. In year of 2000 the proportion of public transport utilization was about 55%, in 2002 the proportion decreased into 52% and in 2010 the utilization become more decreased into 28%. Some of problems identified are illegal parking, parking charges has not been maximized and official parking tax is not optimal. Parking policy has an influence on the level of demand for private transport trips that higher parking rates charged will affect to the greater decrease on demand for parking thus it will give impact to the utilization reduction of private cars and increasing use of public transport. This study aims to find out how the optimization of management and parking services by using qualitative and quantitative data. The results of this study is identifying factors which effect on parking charges (park and ride) and public transport fares from the users of public transport and private transport modal choice which is described by the model choice. This model is distinguished from private vehicle and motorcycle for each of the users with long travel distance, middle distance and short distance.

Keywords: *optimization, parking, management, service*

ABSTRACT

Berdasarkan data pemilihan moda antara angkutan umum dan angkutan pribadi menunjukkan bahwa proporsi penggunaan angkutan umum dari tahun ke tahun semakin turun. Tahun 2000 proporsi penggunaan angkutan umum 55%, tahun 2002 proporsinya 52% dan tahun 2010 menjadi 28%. Beberapa permasalahan yang terindikasi adalah kondisi parkir liar yang tidak terkendali, pungutan atas parkir belum maksimal dan pajak atas parkir resmi belum dioptimalkan. Kebijakan parkir mempunyai pengaruh terhadap tinggi rendahnya permintaan perjalanan angkutan pribadi, yaitu semakin tinggi tarif parkir yang dikenakan semakin besar akan mempengaruhi menurunnya kebutuhan akan parkir, yang akan berdampak berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatnya penggunaan angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana optimalisasi pengelolaan dan pelayanan perparkiran dengan menggunakan analisis kualitatif dan kuantitatif. Hasil dari penelitian ini adalah faktor-faktor yang mempengaruhi tarif parkir (park and ride) dan tarif angkutan umum terhadap pengguna angkutan umum dan angkutan pribadi yang digambarkan oleh model pemilihan moda. Model pemilihan moda menggambarkan pengaruh tarif dan waktu tempuh terhadap proporsi pengguna angkutan pribadi dan angkutan umum. Model ini dibedakan atas kendaraan pribadi mobil dan sepeda motor untuk masing-masing pengguna perjalanan jarak jauh, jarak menengah dan jarak dekat.

Kata Kunci: *optimalisasi, parkir, pengelolaan, pelayanan*

PENDAHULUAN

Tidak dapat dipungkiri tingginya penggunaan angkutan pribadi di perkotaan disebabkan oleh rendahnya pelayanan angkutan pada satu sisi dan pada sisi yang lain belum tersedia peraturan yang mengendalikan penggunaan angkutan pribadi. Pemilihan moda antara angkutan umum dan angkutan pribadi menunjukkan bahwa proporsi penggunaan angkutan umum dari tahun ke tahun semakin menurun yaitu tahun 2000 proporsi penggunaan angkutan umum 55%, tahun 2002 proporsinya 52% dan tahun 2010 menjadi 28% (Abubakar, 2011, 2012). Parkir menjadi masalah utama yang terjadi karena peningkatan lalu lintas di jalan. Ini merupakan dampak dari pembangunan transportasi.

Kebutuhan akan parkir juga akan semakin bertambah apabila sebagian besar dari mobil

tersebut digunakan untuk berpergian, sehingga dibutuhkan lebih dari satu unit ruang parkir. Di banyak negara berkembang, proporsi penduduk yang memiliki mobil sangat kecil, misalnya, di Kota Istanbul, Turki, jumlah mobil per 1.000 penduduk adalah 134 (Gercek, 2005) dan di Asia Selatan, 10 (Bank Dunia, 2006). Namun demikian, kepadatan penduduk di banyak kota berpendapatan menengah dan rendah, seringkali dikombinasikan dengan kurangnya ruang parkir di luar ruang milik jalan (*off-street parking*), sehingga dampak dari parkir di lingkungan yang relatif sejahtera sangat besar.

Selain itu, laju pertumbuhan kepemilikan mobil di negara berkembang jauh lebih pesat daripada di negara-negara maju: menurut Bank Dunia, jumlah kendaraan bermotor per-seribu penduduk di negara berpendapatan rendah dan menengah tumbuh dari 25 di tahun 1990 menjadi 47 pada 2003.

Menurut Elliot & Wright (1982) “*in most towns, parking controls (should be) used to limit traffic demand and to keep the road network operating efficiently*” atau dalam Bahasa Indonesia “Di sebagian besar kota-kota, kontrol parkir (harus) digunakan untuk membatasi permintaan lalu lintas dan untuk menjaga jaringan jalan beroperasi secara efisien”.

Apa yang harus dilakukan untuk membatasi permintaan lalu lintas dan bagaimanakah implementasinya? Oleh karena itu, optimalisasi pengelolaan dan pelayanan perparkiran dalam rangka peningkatan pelayanan angkutan umum di Kota Bandung perlu untuk dilaksanakan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Parkir

Menurut Syaiful (2012), pengertian parkir adalah keadaan tidak Bergeraknya suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan pengemudinya. Hal ini sejalan dengan pengertian parkir menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak bergerak

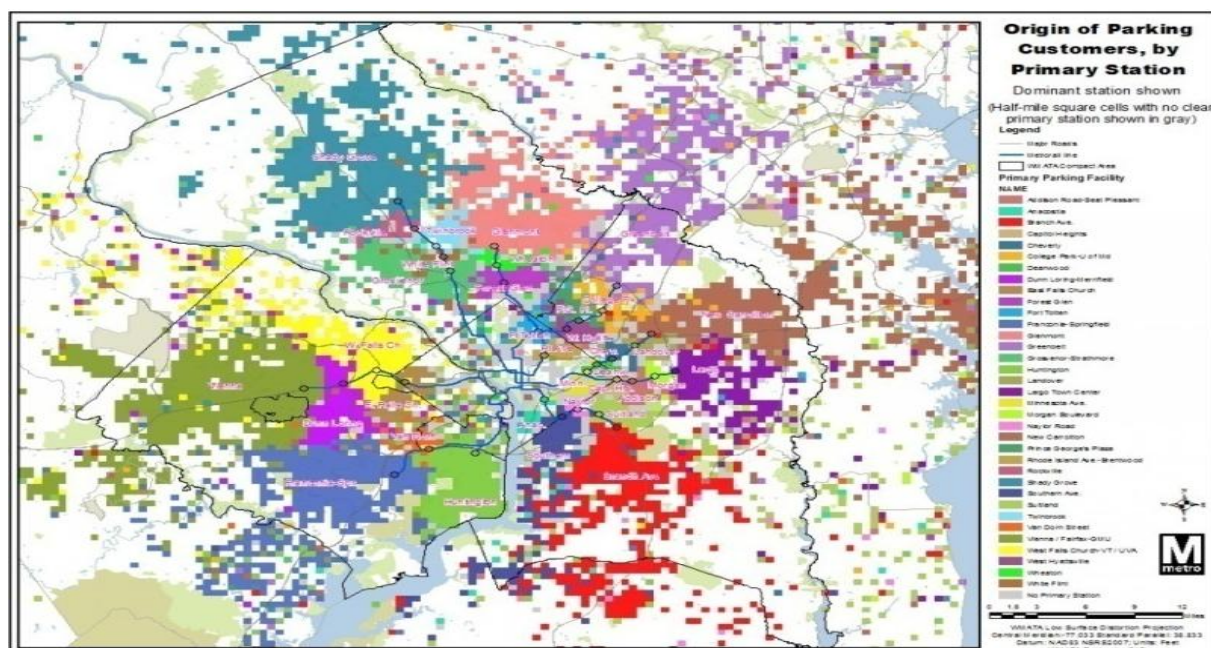
untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan.

Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraan parkir di tempat, dimana tempat tersebut mudah untuk dicapai. Kemudahan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan.

B. Jenis Fasilitas Parkir

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat tahun 1996, ada dua jenis dan penempatan fasilitas parkir yaitu:

1. Parkir di badan jalan (*on-street parking*), yaitu parkir yang menggunakan tepi jalan dimana terdiri dari parkir pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir dan parkir pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir;
2. Parkir diluar badan jalan (*off-street parking*), yaitu fasilitas parkir kendaraan diluar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir.



Sumber: Litman, 2013

Gambar 1.
Contoh Peta Distribusi Asal - Tujuan Pengguna *Park and Ride* di Kota Washington.

C. Pengelolaan Parkir di Luar Ruang Milik Jalan

Salah satu pengelolaan parkir diluar milik jalan adalah *park and ride*. Parkir dan menumpang atau dalam Bahasa Inggris *park and ride* adalah kegiatan parkir kendaraan pribadi di

tempat parkir dan kemudian melanjutkan perjalanan dengan menggunakan bus atau kereta api. Banyak ditemukan di stasiun kereta api di pinggir kota ataupun stasiun/*shelter busway* di pinggir kota.

D. Manfaat dan Dampak Negatif *Park and Ride*

Menurut Gibb John (2009), Litman (2013) ada beberapa dampak negatif dan positif dari *Park and Ride*, diantaranya sebagai berikut.

Manfaat *Park and Ride*:

1. Membantu mengurangi kemacetan lalu lintas di pusat-pusat kegiatan;
2. Mendorong masyarakat untuk lebih meningkatkan penggunaan angkutan umum;
3. Mengurangi konsumsi bahan bakar dan emisi gas rumah kaca karena angkutan umum menghasilkan emisi gas rumah kaca per penumpang km yang lebih rendah ketimbang menggunakan kendaraan pribadi;
4. Mengurangi kebutuhan ruang parkir dipusat kota.

Dampak Negatif *Park and Ride*:

1. Bersaing dengan pelayanan *feeder*;
2. Membatasi potensi perkembangan di pusat;
3. Meningkatkan jarak pejalan kaki;
4. Meningkatkan perjalanan pada jam sibuk;
5. Jika lahan untuk parkir terbatas maka tarif parkir menjadi mahal sekali;
6. Ketersediaan ruang parkir yang memadai, yang didisain sedemikian rupa, sehingga mudah untuk masuk dan keluar tempat parkir;
7. Tersedianya fasilitas ruang tunggu angkutan umum yang nyaman.

Untuk meningkatkan penggunaan fasilitas parkir dan menumpang perlu beberapa pertimbangan berikut ini.

1. Ketersediaan ruang parkir yang cukup memadai, yang didisain sedemikian rupa, sehingga mudah untuk masuk dan keluar tempat parkir,
2. Tersedianya fasilitas ruang tunggu angkutan umum yang nyaman,
3. Jarak tempat parkir tidak terlalu jauh dari terminal atau stasiun ataupun tempat perhentian angkutan umum, sehingga dapat menghemat waktu berjalan kaki dari ruang parkir ke terminal atau sebaliknya.

4. Tarif rendah dan apabila memungkinkan gratis ataupun sudah terhitung dalam tarif angkutan,
5. Keamanan terhadap pencurian terhadap kendaraan bermotor ataupun terhadap barang yang ada di dalam kendaraan harus terjamin, untuk menghilangkan kekawatiran pengguna sistem akan keamanan kendaraannya.

E. Kontribusi Parkir Sebagai Sumber Pendanaan Transportasi Publik

Menurut Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 pasal 1 angka 10 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang dimaksud dengan pajak daerah adalah kontribusi wajib kepada daerah yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang bersifat memaksa berdasarkan undang-undang, dengan tidak mendapatkan imbalan secara langsung dan digunakan untuk keperluan daerah bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Menurut Mardiasmo (2006) pajak daerah adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah.

F. Objek Pajak Parkir

Objek pajak parkir adalah penyelenggaraan tempat parkir diluar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor. Klasifikasi tempat parkir di luar badan jalan yang dikenakan pajak parkir adalah gedung parkir, pelataran parkir, garasi kendaraan bermotor yang memungut bayaran dan tempat penitipan kendaraan bermotor.

G. Bukan Objek Pajak Parkir

Pada pajak parkir tidak semua penyelenggaraan parkir dikenakan pajak. Terdapat beberapa pengecualian yang tidak termasuk objek pajak, sebagaimana di bawah ini:

1. Penyelenggaran tempat parkir oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Penyelenggaraan tempat parkir oleh BUMN dan oleh BUMD tidak dikecualikan sebagai objek pajak parkir.
2. Penyelenggaraan tempat parkir oleh perkantoran yang hanya digunakan untuk karyawan sendiri.

3. Penyelenggaraan tempat parkir oleh kedutaan, konsulat, dan perwakilan negara asing dan perwakilan lembaga-lembaga internasional dengan asas timbal balik. Ketentuan tentang pengecualian pengenaan pajak parkir bagi perwakilan lembaga-lembaga internasional yang berpedoman kepada keputusan Menteri Keuangan.
4. Penyelenggaraan tempat parkir lainnya yang diatur dengan peraturan daerah, antara lain penyelenggaraan tempat parkir, tempat peribadatan dan sekolah serta tempat-tempat lainnya yang diatur lebih lanjut oleh bupati atau walikota.

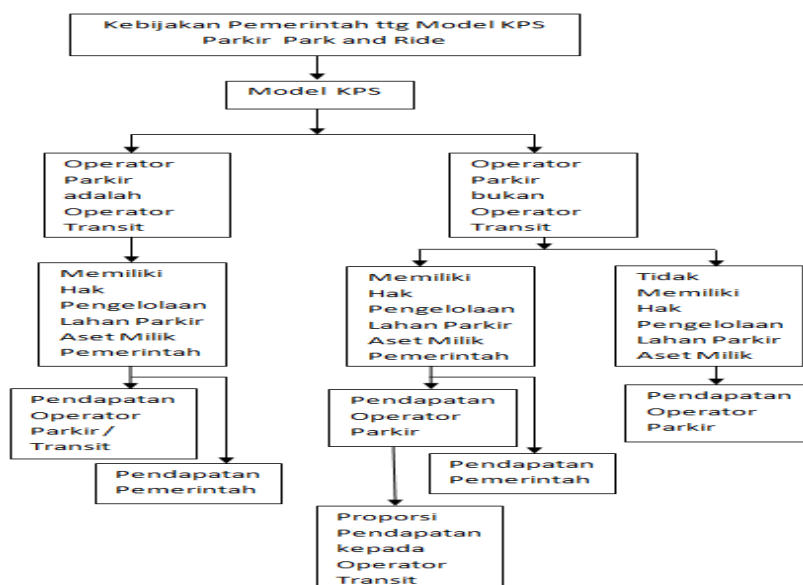
H. Subjek Pajak dan Wajib Pajak Parkir

Menurut Siahaan (2010), merupakan subjek pajak parkir yaitu orang pribadi atau badan yang melakukan parkir kendaraan bermotor. Sedangkan yang menjadi wajib pajak parkir adalah orang pribadi atau badan yang menyelenggarakan tempat parkir. Pajak

parkir dibayar oleh pengusaha yang menyediakan tempat parkir dengan dipungut bayaran. Pengusaha tersebut secara otomatis ditetapkan sebagai wajib pajak yang harus membayar pajak parkir yang terutang. Dengan demikian, pada pajak parkir subjek pajak dan wajib pajak tidak sama. Konsumen yang melakukan parkir merupakan subjek pajak yang membayar (menanggung) pajak sementara pengusaha yang menyediakan tempat parkir dengan dipungut bayaran bertindak sebagai wajib pajak yang diberi kewenangan untuk memungut pajak dari konsumen (subjek pajak).

I. Merangkul Kebijakan Parkir Dalam Strategi Umum Manajemen Kebutuhan Transportasi

Dari pelajaran pengalaman-pengalaman dari negara-negara lain dan kota-kota lain di Indonesia, maka dapat dibentuk suatu hipotesa pendanaan transportasi publik dari penghasilan parkir.



Sumber: Abubakar, 2012

Gambar 2.
Skema Pendanaan Transportasi Publik dari Pendapatan Perpajakan.

Selain dapat dibentuk hipotesa skema pendanaan transportasi publik dari pendapatan perpajakan, dari studi-studi kasus sebelumnya dapat diambil beberapa kriteria yang menjadi pertimbangan dalam perencanaan transportasi dan perpajakan. Kriteria tersebut antara lain:

1. Dapat diidentifikasi adanya potensi peningkatan pendapatan;
2. Penetapan alokasi pendapatan dari regulasi pemerintah;
3. Possibilitas penerapan (dalam hal fleksibilitas, regulasi, kompleksitas dan transparansi);

4. Akseptabilitas (masyarakat, regulator dan investor);
5. Landasan kebijakan lingkungan dan transportasi;
6. Efektivitas dalam perpindahan moda.

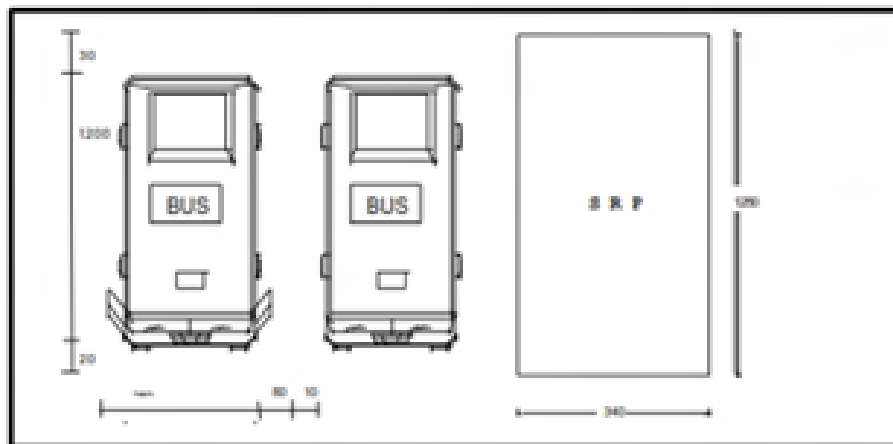
J. Ketentuan Desain Parkir

Ketentuan desain parkir telah diatur oleh keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DJRD/96 tentang Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

R = jarak arah lateral

Gol I : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 230 = B+O+R$
 $O = 55$ $L = 470$ $L_p = 500 = L+a_1+a_2$
 $R = 5$ $a_2 = 20$
 Gol II : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 250 = B+O+R$
 $O = 75$ $L = 470$ $L_p = 500 = L+a_1+a_2$

$R = 5$ $a_2 = 20$
 Gol III : $B = 170$ $a_1 = 10$ $B_p = 300 = B+O+R$
 $O = 80$ $L = 470$ $L_p = 500 = L+a_1+a_2$
 $R = 50$ $a_2 = 20$



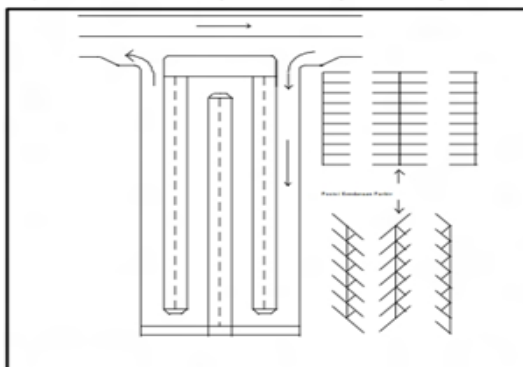
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998

Gambar 3.

Gambar Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (Dalam Satuan Cm).

K. Tata Letak Pelataran Parkir

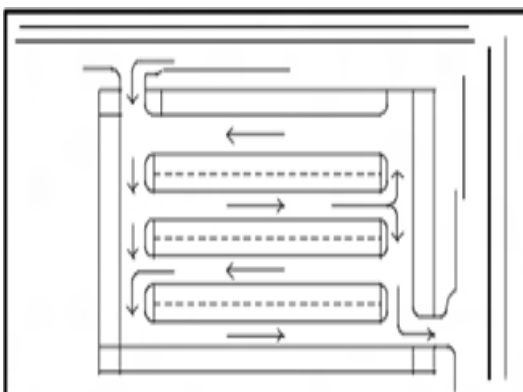
Tata letak pelataran parkir dapat diklarifikasikan sebagai berikut.



Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998

Gambar 4.

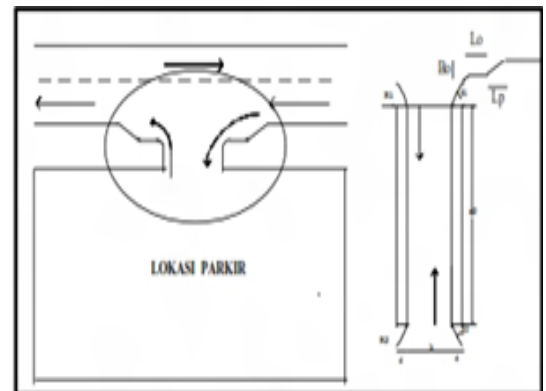
Gambar Pintu Masuk dan Keluar Terpisah dan Terletak Pada Satu Ruas Jalan.



Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998

Gambar 5.

Gambar Pintu Masuk dan Keluar Terpisah dan Tidak Terletak Pada Satu Ruas.



Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998

Gambar 6.

Gambar Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pengumpulan Data Primer

Untuk mengumpulkan data-data primer secara langsung di lapangan melalui:

1. Observasi
Observasi adalah kegiatan pemuatan perhatian terhadap suatu objek dengan menggunakan seluruh panca indera secara langsung.
2. Visualisasi/Pemotretan
Pengambilan foto merupakan hasil dokumentasi yang dilakukan terhadap beberapa sampel yang mendukung data observasi lapangan.
3. Wawancara
Wawancara yaitu suatu cara dalam mendapatkan informasi dengan cara

bertanya langsung kepada responden. Dalam bentuk kegiatan wawancara terhadap penumpang meliputi: wawancara di pinggir jalan (*Road Side Interview*), wawancara terhadap pengoperasi bus (*Bus Operator Interview*).

Setelah karakteristik angkutan umum dan lalu lintas didapatkan pada masing-masing lokasi penelitian, dan divalidasi dengan adanya survei data primer yang terdiri atas:

1. Survei persepsi pengguna angkutan umum;
2. Survei observasi koridor-koridor yang berpotensi;
3. Kondisi simpul distribusi penumpang (terminal, stasiun dan halte).

B. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder berupa studi kepustakaan atau hasil studi yang terkait dan sudah dilakukan sebelumnya, yaitu melalui:

1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan dengan inventarisasi kepustakaan dan mencari literatur-literatur berupa tulisan-tulisan atau materi-materi yang terkait dengan penelitian yang dilakukan.

2. Survei Instansional

Usaha pengumpulan data dari instansi-instansi, baik pusat maupun daerah, yang terkait baik dengan penelitian yang dilakukan.

Untuk menunjang langkah-langkah dalam pengumpulan data di atas, maka digunakan alat pengumpulan data sebagai berikut.

1. *Checklist* isian;
2. *Digital Camera* atau *handycam*;
3. Lembar observasi (daftar kuesioner, formulir asal-tujuan, daftar pencatat lalu lintas, alat penghitung lalu lintas (*traffic counting*) dan peralatan lainnya).

C. Metode Analisis

Dalam pelaksanaan kegiatan penelitian optimalisasi pengelolaan dan pelayanan perparkiran dalam rangka peningkatan pelayanan angkutan umum di Kota Bandung, diperlukan perangkat metode analisis dan evaluasi yang tepat sehingga diperoleh akurasi data dan hasil analisis yang benar. Metoda analisis yang digunakan dalam kegiatan ini meliputi analisis kuantitatif dan analisis kualitatif. Kedua analisis ini diperlukan untuk saling melengkapi ataupun

sampai mendapatkan ketepatan analisis yang diperlukan.

1. Analisis Kualitatif

Metode analisis ini merupakan analisis yang dilakukan pada suatu penguraian dan perhitungan sebab akibat untuk menganalisis data yang tidak dapat dikuantifikasikan dengan angka serta untuk menguraikan dan memperhalus dari analisis kuantitatif.

Metode analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui beberapa analisis-analisis yang digunakan dan terkait dengan kegiatan ini secara kualitatif, seperti: tata guna lahan pada masing-masing lokasi, persepsi pengguna dan penyedia jasa angkutan umum serta perencanaan-perencanaan terkait pelayanan angkutan umum dan fasilitas perparkiran yang ditetapkan.

2. Analisis Kuantitatif

Metode analisis kuantitatif merupakan metode perhitungan pada masing-masing variabel yang terkait dengan aspek-aspek perencanaan konsep pengelolaan fasilitas perparkiran (*park and ride*) dan pelayanan angkutan umum (Shivakumar, 2007; Spillar, 1997).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Persepsi masyarakat

Dari hasil analisis yang telah dilakukan diperoleh bahwa karakteristik pengguna parkir di pusat kota terutama Kota Bandung sangat beragam, sehingga dalam menentukan tarif parkir di pusat kota berdasarkan kemauan membayar harus mempertimbangkan hal-hal tersebut.

Tarif parkir yang sensitif adalah Rp.5.000, hal ini berdasarkan kemauan membayar tarif parkir kelompok pendapatan Rp.1.000.000-Rp.3.000.000 dimana kelompok ini merupakan populasi pengguna parkir terbanyak dan memiliki kebutuhan dan kepentingan yang tinggi di pusat kota, dibandingkan dengan kelompok pendapatan lainnya. Kemampuan membayar tidak selalu dipengaruhi oleh pendapatan, tetapi kepentingan pengguna parkir di pusat kota juga mempengaruhi kemauan mereka membayar parkir.

Gambaran anggaran transportasi yang dikeluarkan dalam satu hari, dimana biaya tersebut termasuk juga bahan bakar, parkir,

dan biaya lain yang dianggarkan untuk transportasi harian masing-masing responden.

Harga bagi pengguna pelayanan parkir adalah unsur yang paling banyak dipilih dari preferensi pengguna pelayanan parkir di Kota Bandung dengan rasio sebesar 38%, Unsur kedua adalah harga terjangkau dengan rasio sebesar 33%. Akses yang mudah dan kenyamanan menempati urutan terakhir dengan rasio masing-masing sebesar 17% dan 13%.

Penyediaan musholla adalah fasilitas yang paling dirasakan penting bagi pengguna pelayanan parkir di Kota Bandung, sedangkan fasilitas lain yang dianggap perlu termasuk ruang ber AC, *Nursery Room* dan toilet.

Dari masing-masing responden, baik pengendara mobil maupun motor, diminta untuk mengutarakan persepsi mereka terhadap pelayanan parkir dan penggunaan angkutan umum terhadap fungsi waktu dan fungsi biaya transportasi yang dikeluarkan untuk pelayanan parkir.

B. Persepsi Operator

Berdasarkan observasi dan persepsi operator parkir di tepi jalan umum banyak terjadi di sekitar kampus ITB Jl. Ganesha dan kampus UNISBA Jl. Tamansari, dimana terlihat mengambil dimensi jalan, sehingga menyebabkan arus lalu lintas menjadi terhambat. Seharusnya pihak kampus menyediakan lahan parkir yang memadai di dalam lokasi kampus dengan disain yang menyesuaikan ketersediaan tanah dan kontur tanahnya.

Menurut persepsi dari operator, tata kelola perparkiran di Kota Bandung belum baik dimana hal ini dapat dilihat dari:

1. Biaya retribusi parkir yang dibayar oleh pengguna jasa parkir tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Masih banyak kendaraan bermotor yang parkir secara sembarangan, tidak pada tempatnya.
3. Masih banyak kendaraan bermotor yang parkir dengan melanggar rambu lalu-lintas.
4. Masih cukup banyak parkir ilegal di sejumlah titik di Kota Bandung yang belum ditindak.
5. Penegakan hukum yang masih lemah oleh aparat yang berwenang dengan membiarkan pengguna jalan melanggar peraturan yang berlaku.

6. Sistem parkir di tepi jalan umum belum baik, sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas.
7. Pencurian kendaraan bermotor masih sering terjadi di kawasan parkir umum.
8. Kurangnya koordinasi antara pemangku kepentingan lalu lintas.
9. Lemahnya pembinaan dan pengawasan terhadap para juru parkir yang dilakukan oleh instansi yang berwenang.

Berikut hasil survei lapangan yang dilakukan di Kota Bandung.

Tabel 1.
Bandung Trade Center (Sun Parking)

Jam Operasi Parkir	10.00 – 22.00
Kapasitas Mobil	700
Kapasitas Motor	600
Waktu okupansi maksimal	14.00 – 20.00
Okupansi rata-rata	80 %
Periode Okupansi Max.	4 jam
Periode Okupansi Rata-rata	2-3 jam

Sumber: Hasil Survei, 2014

Tabel 2.
Mal Paris Van Java

Jam Operasi Parkir	09.00 – 22.00
Kapasitas Mobil	650
Kapasitas Motor	500
Waktu okupansi maksimal	14.00 – 18.00
Okupansi rata-rata	80 %
Periode Okupansi Max.	5 jam
Periode Okupansi Rata-rata	2-3 jam

Sumber: Hasil Survei, 2014

Tabel 3.
Pertokoan Jl. Suniaraja (On Street)

Jam Operasi Parkir	08.00 – 23.00
Kapasitas Mobil	200
Kapasitas Motor	80
Waktu okupansi maksimal	10.00 – 17.00
Okupansi rata-rata	90 %
Periode Okupansi Max.	3 jam
Periode Okupansi Rata-rata	1-3 jam

Sumber: Hasil Survei, 2014

C. Persepsi Regulator

1. Regulasi

- a. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 09 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan Retribusi Tempat Khusus Parkir;
- b. Perwali Bandung dengan Nomor 163 Tahun 2012 tentang Harga Sewa Parkir dan Petunjuk Teknis Pengelolaan Perparkiran.

2. Kendala

Di Kota Bandung banyak sekali titik-titik tempat parkir baik yang legal yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung maupun yang ilegal. Terdapat 237 titik lahan parkir legal yang banyak tersebar di Kota Bandung.

3. Upaya

Penggembokan kendaraan roda empat yang parkir sembarangan telah berlangsung sejak 2012, kebijakan tersebut dirasa cukup memberi efek jera kepada para pelanggar. Kalau dulu awal-awal diberlakukan penggembokan, yang melanggar itu cukup banyak, sehari itu bisa sampai puluhan, tapi sekarang angka itu terus menurun.

4. Saran Implementasikan Pengelolaan Parkir

Penertiban parkir liar harus dibarengi dengan kesadaran masyarakat. Pihaknya akan terus berusaha menertibkan parkir liar yang selama ini menjadi salah satu penyebab kemacetan di Kota Bandung, dengan tidak segan-segan menggembok kendaraan roda empat yang parkir sembarangan.

Tabel 4.
Gambaran Parkir di Kota Bandung

Uraian	Temuan Lapangan
Masalah	Parkir di pinggir jalan tinggi
Pajak Parkir	25%
<i>Park and Ride</i>	Masih Rencana
<i>Occupancy Park and Ride</i>	---
Tarif Parkir Umum	Rp.500-Rp. 5000 (per dua jam) tambahan Rp.500-2500/jam
Tarif <i>Park and Ride</i>	Sangat variatif
Kapasitas Parkir <i>Off Street</i>	0,7%

Sumber: Hasil Survei, 2014

D. Model Kebutuhan *Park and Ride*

1. Pilihan *Park and Ride* dengan Mobil Pribadi

- Jarak Jauh
 $U1-U2=0,18408+0,0000273.C+0,12377.S$
- Jarak Menengah
 $U1-U2=0,15413+0,0000215.C+0,09853.S$
- Jarak Dekat
 $U1-U2=0,12301+0,0000151.C+0,05365.S$

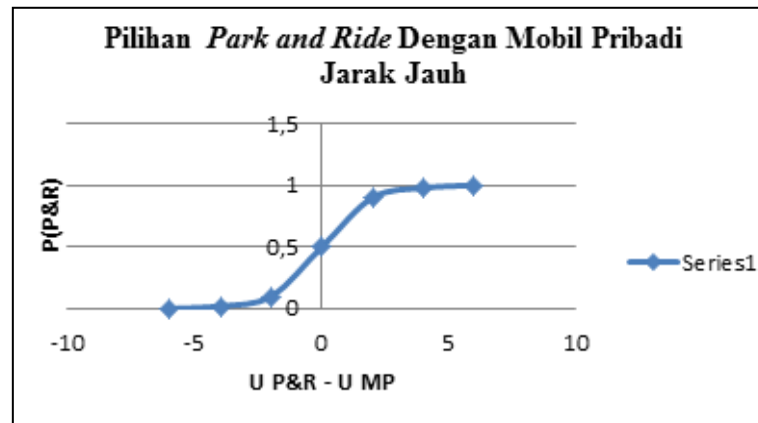
Keterangan:

U1 : Utilitas Transit

U2 : Utilitas Mobil

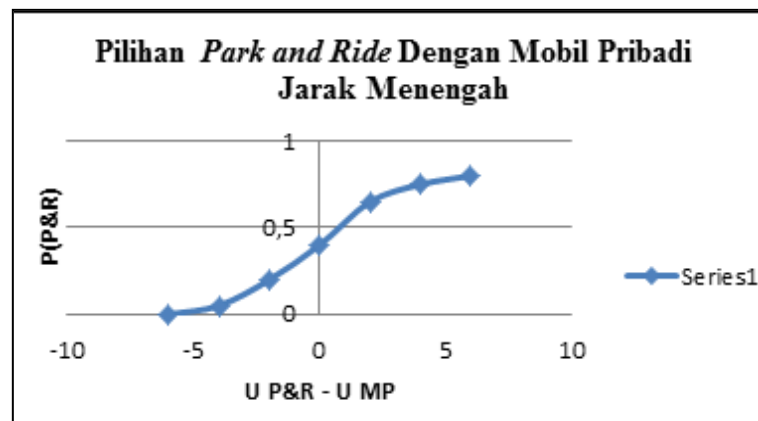
C : Selisih biaya mobil - biaya transit (Rp./pnp/km)

S : Selisih kec. transit - kec. mobil (km/jam)



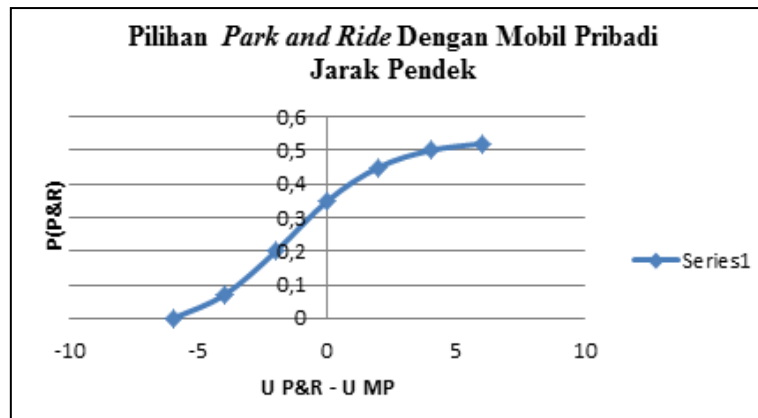
Sumber: Diolah, 2014

Gambar 7.
Pilihan Park and Ride Dengan Mobil Pribadi Jarak Jauh.



Sumber: Diolah, 2014

Gambar 8.
Pilihan Park and Ride Dengan Mobil Pribadi Jarak Menengah.



Sumber: Diolah, 2014

Gambar 9.
Pilihan Park and Ride Dengan Mobil Pribadi Jarak Pendek.

2. Pilihan Parkand Ride Dengan Sepeda Motor

a. Jarak Jauh

$$U1-U2=1,13223+0,0000371.C+0,03517.S$$

b. Jarak Menengah

$$U1-U2=0,14611+0,0000201.C+0,09531.S$$

c. Jarak Dekat

$$U1-U2=0,12522+0,0000101.C+0,03112.S$$

Keterangan :

U1 : Utilitas Transit

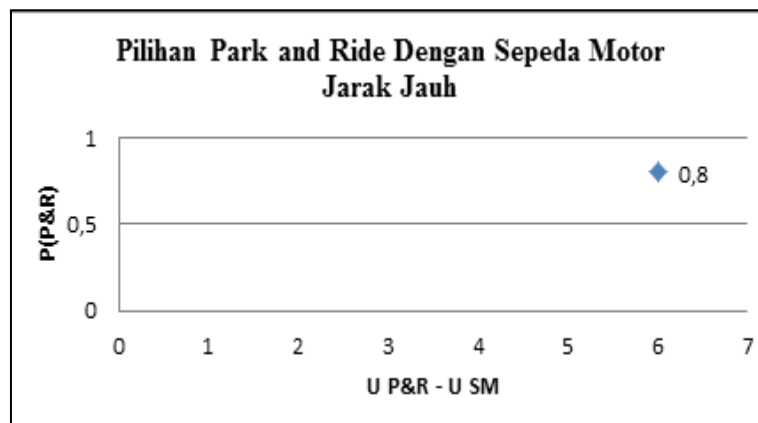
U2 : Utilitas Sepeda Motor

C : Selisih biaya sepeda motor – biaya transit (Rp./pnp/km)

S : Selisih kec. transit - kec. Sepeda motor (km/jam)

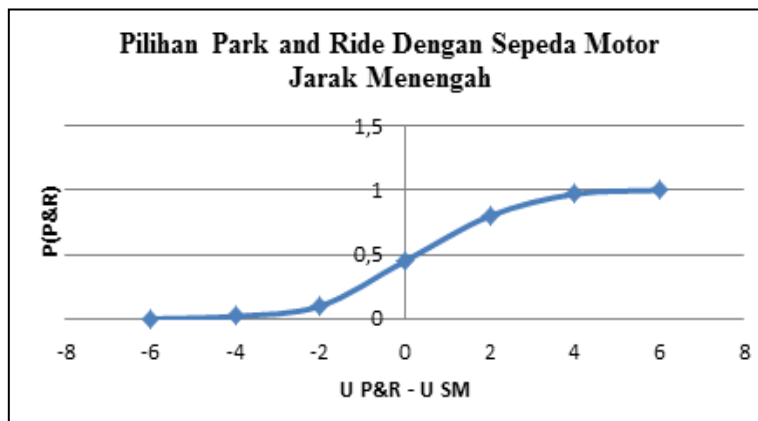
Berdasarkan model kebutuhan *park and ride* di atas, maka dapat dibuat grafik

guna memudahkan dalam memahami hasil model yang dibuat.



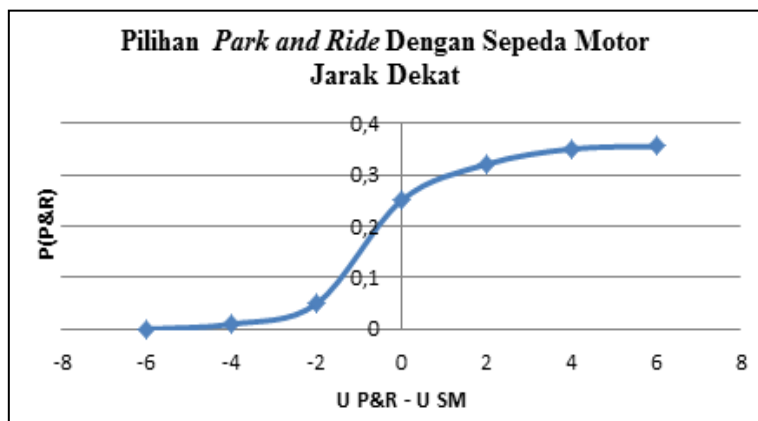
Sumber: Diolah, 2014

Gambar 10.
Pilihan Park and Ride Dengan Sepeda Motor Jarak Jauh.



Sumber: Diolah, 2014

Gambar 11.
Pilihan Park and Ride Dengan Sepeda Motor Jarak Menengah.



Sumber: Diolah, 2014

Gambar 12.
Pilihan Park and Ride Dengan Sepeda Motor Jarak Dekat.

Tabel 5.
Analisis Sensitifitas Model

Uraian	Selisih Utilitas	Selisih Utilitas (dengan pendukung)	Proporsi Pilih <i>Park and Ride</i> + Transit
Jarak Jauh			
Mobil			
Kecepatan Naik 25%	30%	---	20%
Tarif Turun 25%	15%	---	15%
Motor			
Kecepatan Naik 25%	15%	---	10%
Tarif Turun 25%	10%	---	5%
Jarak Menengah			
Mobil			
Kecepatan Naik 25%	20%	---	12%
Tarif Turun 25%	10%	---	8%
Motor			
Kecepatan Naik 25%	10%	---	4%
Tarif Turun 25%	6%	---	2%
Jarak Dekat			
Mobil			
Kecepatan Naik 25%	15%	---	9%
Tarif Turun 25%	7%	---	6%
Motor			
Kecepatan Naik 25%	5%	---	1%
Tarif Turun 25%	3%	---	0.5%

Sumber: Diolah, 2014

KESIMPULAN

Parkir adalah sumber daya yang berharga bagi kota dan transportasi, sehingga harus dikelola secara efisien. Dari wilayah survei, komposisi populasi hampir rata tersebar pada seluruh distrik/kecamatan.

Laju pertumbuhan populasi selaras dengan pertumbuhan kendaraan bermotor. Setiap wilayah, rasio kepemilikan kendaraan masih didominasi oleh sepeda motor. Hampir semua lokasi manajemen dan pengelolaan parkir dilaksanakan oleh UPTD.

Pengenaan pajak parkir pada masing-masing wilayah survei bervariasi dari 20% s.d. 30%. Penerimaan pendapatan daerah dari retribusi parkir yang tidak selaras dengan pertumbuhan kendaraan menunjukkan masih rawan terhadap kebocoran. Di Kota Bandung terdapat sistem angkutan massal yang telah beroperasi, dalam rangka sosialisasi maupun dalam perencanaan.

Penerapan *park and ride* akan membuat perjalanan transportasi menjadi lebih efisien. Potensi cukup tinggi untuk mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkutan umum melalui fasilitas *park and ride*.

Pengelolaan *park and ride* harus mempertimbangkan pelayanan dan kenyamanan bagi pengguna. Pengelolaan *park and ride* harus terintegrasi dengan perencanaan tata guna lahan, manajemen lalu lintas dan sistem informasi *Inteleigent Transportation*.

Dari enam model yang dibuat maka dapat dilihat bahwa pengguna mobil pribadi lebih sensitif terhadap perubahan pelayanan angkutan umum dengan *park and ride* dibandingkan dengan pengguna sepeda motor.

Dari enam model yang dibuat maka dapat dilihat bahwa pengguna mobil pribadi maupun pengguna sepeda motor untuk perjalanan jarak jauh lebih sensitif terhadap perubahan pelayanan angkutan umum dengan *park and ride* dibandingkan dengan jarak menengah dan jarak dekat.

SARAN

1. Pembangunan fasilitas *park and ride* perlu dilengkapi fasilitas pendukung.
2. Perlu mengoptimalkan pelayanan *park and ride* dengan meningkatkan pelayanan transit dan tarif parkir yang murah.
3. Sistem integrasi moda perlu dilakukan untuk meningkatkan pelayanan *park and ride*.

4. Sistem informasi tentang pelayanan *park and ride* dan transit.
5. Perlu integrasi sistem *ticketing* antara *park and ride* dan transit.
6. Perlu studi terhadap kesiapan pelayanan angkutan umum dalam mengakomodir peningkatan *demand* dengan adanya fasilitas *Park and Ride*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung atas bantuan data dan izin survei yang telah diberikan. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian yang telah membantu mengarahkan penelitian ini sampai dengan selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. 2012. *Kebijakan Parkir*. Dewan Transportasi Kota Jakarta.
- Abubakar, I. 2011. *Parkir: Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan*.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*.
- Elliot J. R. and Wright C. C. 1982. *The Collapse of Parking Enforcement in Large Towns: Some Causes and Solutions*. Traffic Engineering and Control, June 1982, pp. 304-310.
- Gibb John. 2009. *A Disaggregate Quasi-Dynamic Park-and-Ride Lot Choice Model Application with Parking Capacities*. Conference of the Transportation Research Board, Houston, Texas.
- Litman Todd. 2013. *Parking Management Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Mardiasmo. 2006. *Perpajakan*. Edisi Revisi 2006. Yogyakarta: Andi Offset.
- Shivakumar A. 2007. *Modelling Park and Ride*. RAND Europe.
- Siahaan, Marihot P. 2010. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Spillar, R.J.P.E. 1997. *Park and Ride Planning and Design Guidelines*.
- Syaiful dan Yena Elvira. 2012. *Studi Kasus Tentang Penggunaan Area Parkir Pada Pusat Perbelanjaan Pasar Baru di Kota Bogor*. TRIDHARMA, No. 7 tahun , ISSN 0215-8256.
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.