



**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

SKRIPSI

NAMA : AVITA ZULVIA

NPM : 18640059

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG**

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

Disusun dan diajukan oleh:

Avita Zulvia 18640059

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dilanjutkan dihadapan Dewan Penguji

Semarang, Juni 2022

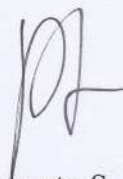
Dosen Pembimbing I



Dr. Mohammad Debby Rizani, S.T., M.T

NIDN. 0602077402

Dosen Pembimbing II



Dr. Putri Anggi Permata S., S.T., M.T.

NIDN. 0025028204

**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

Disusun dan diajukan oleh:

Avita Zulvia 18640059

Telah dipertahankan didepan Dewan Penguji pada tanggal 09 Juni 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji

Ketua



Dr. Slamet Supriyadi, M.Env. St
NIP. 195912281986031003

Sekretaris

Agung Kristiawan, S.T.,M.T
NIDN. 0605037001

Penguji II

Dr. Mohammad Debby Rizani, S.T.,M.T
NIDN. 0602077402

Penguji III

Dr. Putri Anggi Permata S., S.T.,M.T
NIDN. 00250282041

Penguji I

Agung Kristiawan, S.T.,M.T
NIDN. 0605037001



**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

SKRIPSI

NAMA : AVITA ZULVIA

NPM : 18640059

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG**

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

Disusun dan diajukan oleh:

Avita Zulvia 18640059

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dilanjutkan dihadapan Dewan Penguji

Semarang, Juni 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Dr. Mohammad Debby Rizani, S.T., M.T Dr. Putri Anggi Permata S., S.T., M.T.

NIDN. 0602077402

NIDN. 0025028204

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

**PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)**

Disusun dan diajukan oleh:

Avita Zulvia 18640059

Telah dipertahankan didepan Dewan Penguji pada tanggal 09 Juni 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji

Ketua

Sekretaris

Dr. Slamet Supriyadi, M.Env. St

NIP. 195912281986031003

Agung Kristiawan, S.T.,M.T

NIDN. 0605037001

Penguji II

Penguji III

Dr. Mohammad Debby Rizani, S.T.,M.T

NIDN. 0602077402

Dr. Putri Anggi Permata S., S.T.,M.T

NIDN. 00250282041

Penguji I

Agung Kristiawan, S.T.,M.T

NIDN. 0605037001

HALAMAN MOTTO

“Hidup tidak selamanya mendung, pasti ada cerahnya juga”

~ Unknown ~

HALAMAN PERSEMBAHAN

Tidak ada kata terindah, selain mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena kasih dan berkat-Nya penyusun dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik. Penyusun berharap Skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak. Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Yang terkasih untuk Ibu Peneliti, Ibu Wahyu Diarsi. Terimakasih atas doa yang tidak pernah putus-putus, cinta kasih yang luar biasa, serta dukungan semangat yang telah diberikan kepada Peneliti hingga saat ini.
2. Teruntuk saudara satu-satunya Peneliti Katrin Nurani. Terimakasih telah menjadi kakak yang luar biasa untuk Peneliti dan selalu bisa membuat Peneliti menjadi lebih baik ketika Peneliti merasa berada diwaktu sulit.
3. Teruntuk keluarga besar Peneliti. Terimakasih atas doa, semangat, nasehat dan dukungan yang selalu kalian berikan kepada Peneliti.
4. Teruntuk Almamater Peneliti, Universitas PGRI Semarang dimana Peneliti mendapat pendidikan yang memberikan wawasan dan ilmu sampai pada Peneliti mendapatkan gelar sarjana, semoga ilmu dan wawasan yang Peneliti dapatkan bisa bermanfaat untuk semua orang.
5. Teruntuk sahabat, saudara, dan teman seperjuangan Peneliti. Terimakasih kepada Taufiq Risang Danardono, SG, KB Crew dan lainnya yang tidak bisa Peneliti sebutkan satu persatu. Terimakasih atas persaudaraan dan persahabatan serta suka duka - canda tawa yang membuat Peneliti sangat bahagia memiliki saudara dan sahabat seperti kalian.

Terimakasih atas kebersamaannya selama ini, selama Peneliti menempuh pendidikan di Kota Semarang. Banyak pengalaman dan pengetahuan yang kita dapatkan disini, semoga kelak semua pengalaman dan pengetahuan yang kita punya dapat berguna bagi Bangsa, dan Negara Republik Indonesia.

PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Avita Zulvia

NPM : 18640059

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik dan Informatika

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya buat ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan plagiarisme.

Apabila pada kemudian hari skripsi ini terbukti hasil plagiarisme, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Semarang, Juni 2022
Yang membuat pernyataan

Avita Zulvia
NPM 18640059

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 karakteristik parkir, pengaruh *on street parking*, 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. Penelitian ini menunjukkan bahwa karakteristik parkir dan pengaruh *on street parking* terhadap kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Kartini Kota Salatiga untuk durasi parkir tergolong Kategori I dan *high turnover* yang berarti durasi pendek, pada umumnya kendaraan parkir kurang dari satu jam dengan durasi parkir pendek yang pada umumnya untuk parkir di pusat perbelanjaan, dengan kapasitas jalan 2489,22 smp/jam, kecepatan arus bebas kendaraan 37,665 km/jam serta tingkat pelayanan tergolong kategori *Level Of Service (LOS) B* (0,20 - 0,44) dengan karakteristik arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya. 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: *on street parking*, durasi parkir, 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 have an analysis of parking characteristics, the effect of on street parking, planning on street parking, and estimation of parking fees along Jalan Kartini, Salatiga City. The method used in this study is a quantitative descriptive approach. Collecting data obtained from interviews, field notes, personal documentation, researcher notes, and other resident documents. This study shows that parking characteristics and the effect of on-street parking on traffic performance on Jalan Kartini, Salatiga City, for parking duration are categorized as Category I and high turnover which means short duration, generally parking vehicles are less than one hour with short parking durations. for parking in shopping centers, with a road capacity of 2489.22 smp/hour, a free-flow speed of 37.665 km/hour and a level of service belonging to the Level Of Service (LOS) B category (0.20-0.44) with stable flow characteristics, speed is slightly limited by traffic, driver can still freely choose his speed. The alternative parking simulation used is the parking angle position of four wheels 0° and two wheels 30° because the simulation does not exceed the maximum limit of the road shoulder, road capacity, free flow speed and degree of saturation. Then, the parking levy is also used with the Flat Tariff method with a two wheeled vehicle tariff of Rp. 2000,-/vehicle while 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: *on street parking, parking duration, retribution*

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur Peneliti panjatkan kepada kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya, sehingga Peneliti dapat menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir Skripsi yang berjudul “PENATAAN *ON STREET PARKING* DAN POTENSI RETRIBUSI PARKIR“ (Studi Kasus Ruas Jalan Kartini Salatiga). Tugas Akhir Skripsi ini di susun sebagai salah satu syarat yang harus di penuhi oleh Peneliti guna memperoleh gelar Sarjana Teknik di Program Studi Teknik Sipil Universitas PGRI Semarang “UPGRIS”. Peneliti sadar bahwa penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari banyak pihak, untuk itu pada kesempatan ini Peneliti mengucapkan terimakasih kepada semua pihak atas segala dukungan, bantuan, bimbingan dan pengarahan yang telah di berikan kepada Peneliti, khususnya kepada:

1. Dr. Slamet Supriyadi M.Env.St. selaku Dekan Fakultas Teknik dan Informatika, Universitas PGRI Semarang.
2. Agung Kristiawan, S.T., M.T. selaku ketua Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik dan Informatika, Universitas PGRI Semarang
3. Dr. Mohammad Debby Rizani, ST.MT selaku Dosen Pembimbing I
4. Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST.MT selaku Dosen Pembimbing II
5. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas PGRI Semarang
6. Teman-teman seperjuangan mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas PGRI Semarang
7. Semua pihak yang terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam proses Penyusunan Tugas Akhir Skripsi ini, yang mana Peneliti tidak bisa menyebutkan satu persatu.

Peneliti merasa Tugas Akhir Skripsi ini masih banyak kekurangan baik dari isi maupun teknik penyajian, untuk itu Peneliti mengharapkan kritik dan saran konstruktif guna perbaikan selanjutnya. Peneliti berharap semoga karya ini dapat membawa manfaat bagi semua pihak, baik untuk Peneliti sendiri maupun para pembaca sekalian.

Semarang, Juni 2022

Peneliti

Avita Zulvia

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GRAFIK	xvi
DAFTAR ISTILAH	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian	2
1.4. Mafaat Penelitian	2
1.5. Pembatasan Masalah	4
1.6. Sistematika Laporan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1. Parkir	6
2.2. Retribusi	17
2.3. Penelitian Terdahulu	21
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	34
3.1. Desain Penelitian	34
3.2. Tahapan Kerja Penelitian	35

3.3. Lokasi dan Waktu Penelitian	38
3.4. Teknik Pengumpulan Data	38
3.5. Pengumpulan Data.....	40
3.6. Analisa Data	43
3.7. Tahapan Kegiatan Penelitian	55
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	56
4.1. Karakteristik dan Pengaruh <i>On Street Parking</i>	56
4.2. Penataan <i>On Street Parking</i>	65
4.3. Estimasi Retribusi Parkir	81
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	88
5.1. Kesimpulan	88
5.2. Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lokasi Jalan Kartini Kota Salatiga (Selasar Kartini)	4
Gambar 2.1 Pola Parkir Paralel atau Sejajar	12
Gambar 2.2 Pola Parkir Sudut 30°	12
Gambar 2.3 Pola Parkir Sudut 45°	13
Gambar 2.4 Pola Parkir Sudut 60°	13
Gambar 2.5 Pola Parkir Sudut 90°	13
Gambar 2.6 Satuan Ruang Parkir	15
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	35
Gambar 3.2 Lokasi <i>Survey</i>	38
Gambar 4.1 Alternatif Simulasi Parkir I	71
Gambar 4.2 Detail A Alternatif Simulasi Parkir I	72
Gambar 4.3 Detail B Alternatif Simulasi Parkir I	72
Gambar 4.4 Alternatif Simulasi Parkir II	73
Gambar 4.5 Detail A Alternatif Simulasi Parkir II	73
Gambar 4.6 Detail B Alternatif Simulasi Parkir II	74
Gambar 4.7 Alternatif Simulasi Parkir III	75
Gambar 4.8 Detail A Alternatif Simulasi Parkir III	75
Gambar 4.9 Detail B Alternatif Simulasi Parkir III	76
Gambar 4.10 Alternatif Simulasi Parkir IV	77
Gambar 4.11 Detail A Alternatif Simulasi Parkir IV	77
Gambar 4.12 Detail B Alternatif Simulasi Parkir IV	78
Gambar 4.13 Alternatif Simulasi Parkir V	79
Gambar 4.14 Detail A Alternatif Simulasi Parkir V	79
Gambar 4.15 Detail B Alternatif Simulasi Parkir V	80

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)	15
Tabel 2.2 Golongan Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang	16
Tabel 2.3 Lebar Buka-an Pintu Kendaraan	16
Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu	21
Tabel 2.5 Penelitian Sekarang	32
Tabel 3.1 Kebutuhan Dan Kegunaan Data Ruas Jalan Dan Lalu Lintas	39
Tabel. 3.2 Kategori Durasi Parkir Berdasarkan Lamanya Waktu	43
Tabel 3.3 Kategori Parking <i>Turnover</i> Berdasarkan Lamanya Waktu .	44
Taembl 3.4 Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan	45
Tabel 3.5 Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan (FC_w)	45
Tabel 3.6 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FC_{SP})	46
Tabel 3.7 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{SF}) Dengan Bahu Jalan	46
Tabel 3.8 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{SF}) Dengan Krib Jalan	47
Tabel 3.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota	47
Tabel 3.10 Kecepatan Arus Bebas Dasar (FV_0) Untuk Jalan Perkotaan	48
Tabel 3.11 Penyesuaian Kecepatan Untuk Lebar Jalan (FV_w)	48
Tabel 3.12 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FFV_{SF}) Dengan Lebar Bahu.....	49
Tabel 3.13 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FFV_{SF}) Dengan Krib	49
Tabel 3.14 Penyesuaian Kecepatan Untuk Ukuran Kota (FFV_{CS}).....	50
Tabel 3.15 Karakteristik Tingkat Pelayanan Ruas Jalan	51
Tabel 4.1 Durasi Parkir Kendaraan Roda 4 (empat)	56

Tabel 4.2 Durasi Parkir Kendaraan Roda 2 (dua)	57
Tabel 4.3 Parking <i>Turnover</i> Roda Empat	58
Tabel 4.4 Parking <i>Turnover</i> Roda Dua	58
Tabel 4.5 Volume Lalu Lintas Kendaraan	63
Tabel 4.6 Volume Lalu Lintas Kendaraan Setelah EMP	64
Tabel 4.7 Parking <i>Turnover</i> Roda Empat	82
Tabel 4.8 Parking <i>Turnover</i> Roda Dua	83
Tabel 4.9 Durasi Parkir Kendaraan Roda 4 (empat)	84
Tabel 4.10 Durasi Parkir Kendaraan Roda 2 (dua)	84
Tabel 4.11 Indeks Parkir	85
Tabel 4.12 Retribusi Parkir Berdasarkan Waktu Survey	87
Tabel 4.13 Retribusi Parkir Berdasarkan Alternatif Simulasi Parkir ..	88

DAFTAR GRAFIK

Gambar 4.1 Grafik Pengenalan Wilayah	65
Gambar 4.2 Grafik Durasi Parkir	66
Gambar 4.3 Grafik Pernah atau Tidak Pernah Melakukan Kegiatan Parkir	66
Gambar 4.4 Grafik Pengetahuan Tentang Larangan Parkir	67
Gambar 4.5 Grafik Penarikan Karcis Parkir	67
Gambar 4.6 Grafik Kenyamanan Fasilitas Parkir	68
Gambar 4.7 Grafik Pendapat Tentang Adanya Gangguan Akibat <i>On street Parking</i>	68
Gambar 4.8 Grafik Retribusi Parkir Roda 2 (Dua)	69
Gambar 4.9 Grafik Retribusi Parkir Roda 4 (Empat)	69
Gambar 4.10 Grafik Pemilihan Tarif Antara Tarif Flat Atau Tarif Progresif	70
Gambar 4.11 Grafik Perlunya Bukti Pembayaran Parkir (Karcis)	70
Gambar 4.12 Grafik Perlunya Petugas Parkir Resmi	71
Gambar 4.13 Grafik Kapasitas Parkir (KP)	85
Gambar 4.14 Grafik Indeks Parkir (IP)	86

DAFTAR ISTILAH

1. *On street parking* : Parkir di badan jalan
2. *Motorcycle (MC)* : Sepeda motor
3. *Light Vehicle (LV)* : Kendaraan ringan
4. *Heavy Vehicle (HV)* : Kendaraan berat
5. *Unmotorcycle (UM)* : kendaraan tak bermotor
6. *Illegal* : Tidak resmi
7. *Covid-19* : *Corona Virus Disease*

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 1 ayat 15 yang menyatakan bahwa, parkir adalah “keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya” sedangkan menurut Kepmenhub nomor 4 tahun 1994, parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Selain pengertian tersebut terdapat pendapat dari ahli tentang pengertian parkir diantaranya, (Taju, 1996) parkir merupakan “tempat untuk menempatkan dengan menghentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor atau tidak bermotor) dalam jangka waktu tertentu pada suatu tempat”.

On street parking menurut Clarkson Grg Lesby dan Bary Hicks (1988:424) adalah “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. *On street parking* atau parkir tepi jalan wajar ditemukan kota besar yang tidak punya lahan khusus untuk parkir. Pengamatan awal menunjukkan bahwa sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga merupakan area persekolahan, perkantoran, perniagaan serta terdapat pula area rekreasi keluarga yaitu Selasar Kartini sehingga pada waktu – waktu tertentu volume *off street parking* yang tersedia tidak cukup menampung permintaan parkir yang ada. 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. Adanya parkir *illegal* sesungguhnya merugikan Pemkot Salatiga dikarenakan biaya yang seharusnya menjadi pendapatan daerah justru tidak bisa dikendalikan dan juga merugikan pengguna jalan karena jalan dialih fungsikan sebagai tempat parkir liar yang tidak tertata dan banyak menjadi penyebab kecelakaan ringan maupun sedang disekitar wilayah tersebut.

Halim (2004) berpendapat bahwa, retribusi adalah pungutan yang dilakukan pemerintah sebagai akibat adanya kontraprestasi yang diberikan pemerintah daerah, atau pembayaran tersebut didasarkan atas prestasi atau pelayanan yang diberikan pemerintah daerah yang langsung dinikmati secara perorangan oleh warga masyarakat dan pelaksanaannya didasarkan atas peraturan yang berlaku. Menurut UU No. 32 Tahun 2004 dan perubahannya melalui UU No. 12 Tahun 2008 sejatinya memberi kewenangan besar kepada pemerintah kabupaten/kota untuk mengambil berbagai langkah untuk meningkatkan kemampuan fiskalnya. Dalam kaitan ini, upaya untuk mengoptimalkan penerimaan daerah melalui retribusi parkir perlu mendapat perhatian.

Mengingat jumlah kendaraan terus meningkat, maka perlu menerapkan strategi pengendalian parkir secara tepat untuk menata parkir *on street*, terutama pada jalan kolektor, sehingga tercipta keteraturan lalu lintas. Selain itu, mekanisme pemungutan dan tata cara pemungutan retribusi parkir perlu perbaikan. Pemerintah perlu bekerjasama dengan orang atau badan yang telah memiliki ijin pengelolaan dengan pola pembagian hasil yang menguntungkan dan tidak memberatkan kedua belah pihak.

Saat ini di Indonesia masih berlangsung pandemi *Covid-19*, 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 pada saat kondisi pandemi sudah berakhir kelak.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang diatas, maka didapatkan rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Bagaimana karakteristik parkir dan pengaruh *on street parking* terhadap kinerja lalu lintas yang ada pada ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?
- b. Bagaimanakah perencanaan *on street parking* yang tepat pada sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?
- c. Berapakah estimasi potensi retribusi parkir di sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang dilaksanakan ini sebagai berikut:

- a. Mengetahui karakteristik parkir dan pengaruh *on street parking* terhadap kinerja lalu lintas yang ada pada ruas Jalan Kartini Kota Salatiga.
- b. Dapat merencanakan *on street parking* yang sesuai peraturan tanpa mengganggu lalu lintas yang ada.
- c. Dapat mengestimasi berapa potensi retribusi parkir berdasarkan analisis Perhitungan Alternatif Simulasi Parkir di sepanjang ruas Jalan Kartini Kota Salatiga.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian yang dilaksanakan ini sebagai berikut:

- a. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai alternatif acuan penataan parkir *on street parking* yang sesuai peraturan dan efisien. di ruas Jalan Kartini Kota Salatiga .
- b. Menghasilkan estimasi potensi retribusi parkir sehingga dapat digunakan

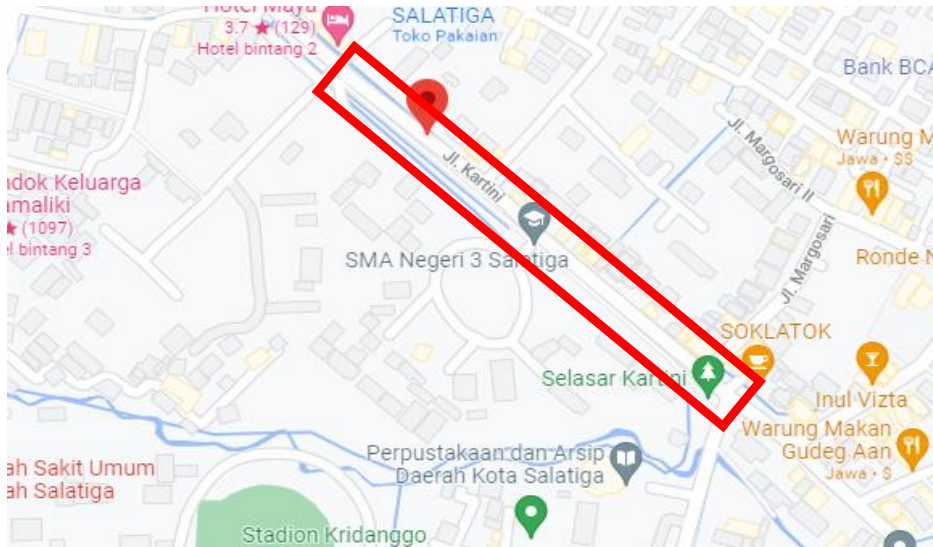
sebagai acuan penarikan retribusi oleh Pemerintah Kota Salatiga.

- c. Penelitian ini bisa digunakan sebagai referensi untuk penelitian yang akan datang.

1.5 Pembatasan Masalah

Batasan masalah ini perlu digunakan agar penelitian terarah dan tidak meluas. Adapun yang menjadi batasan masalah adalah sebagai berikut:

- a. Ruas jalan yang disurvei adalah sepanjang Jalan Kartini Kota Salatiga (Depan SMA Negeri 3 Salatiga)
- b. Perencanaan dilakukan pada salah satu sisi jalan (arah barat ke arah timur).
- c. 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 serta survey dilakukan pada hari Senin, Rabu, dan Sabtu.
- d. Penelitian dilakukan pada saat pandemi *Covid-19* masih berlangsung.
- e. Kaidah parkir mengacu pada Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998).



Gambar 1.1 Lokasi Jalan Kartini Kota Salatiga (Selasar Kartini)

Sumber: Google Maps, 2022

1.6 Sistematika Laporan

Untuk mempermudah dalam pembuatan tugas akhir, perlu diperhatikan dalam penyusunannya. Oleh karena itu, sistematika tugas akhir yang baik dan benar sangat diperlukan.

Secara garis besar tugas akhir dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu awal, isi, dan akhir. Cukup sederhana, berikut adalah sistematika skripsi secara umum:

- a. Bagian awal skripsi terdiri dari halaman judul, halaman pengesahan, halaman motto dan persembahan, sari, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar, daftar tabel, dan daftar lampiran.
- b. Bagian isi skripsi terdiri dari lima bab yaitu:
 - ❖ BAB I: Pendahuluan, dalam hal ini Peneliti menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, pembatasan masalah, dan sistematika skripsi.
 - ❖ BAB II: Landasan teori, yaitu bab yang menguraikan tentang kajian pustaka baik dari jurnal ilmiah, maupun sumber-sumber lain yang mendukung penelitian ini.
 - ❖ BAB III: Metodologi penelitian, yaitu bab yang menguraikan tentang objek penelitian, variabel, metode penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.
 - ❖ BAB IV: Hasil penelitian dan pembahasan, yaitu bab yang menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan dari data yang telah diperoleh.
 - ❖ BAB V: Kesimpulan dan saran, yaitu bab yang berisi simpulan hasil dan saran serta hasil penelitian.
- c. Bagian akhir skripsi: terdiri dari daftar pustaka dan lampiran.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Parkir

A. Definisi Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggal oleh pengemudinya. Menurut Hobbs (1995), parkir diartikan sebagai suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan disuatu tempat tertentu yang lamanya tergantung kepada selesainya keperluan dari pengendaraan tersebut. Menurut PP No. 43 tahun 1993 parkir didefinisikan sebagai kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan barang. Sedangkan definisi lain tentang parkir adalah keadaan dimana suatu kendaraan berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama.

Meningkatnya tingkat perjalanan maka meningkat pula kebutuhan ruang parkir yang dibutuhkan dengan kekhawatiran ini juga semakin meningkat. Dengan permasalahan ini maka dibutuhkan kualitas parkir yang baik dan lahan yang mampu menampung semua kendaraan. Selain itu meningkatnya kepemilikan sebuah kendaraan juga memicu peningkatan kapasitas parkir.

Dalam membahas masalah perparkiran, perlu diketahui beberapa istilah penting, (Frits O Fanggidae, 2016) yaitu sebagai berikut:

a. Kapasitas ruang parkir

Kapasitas ruang parkir adalah luas lahan yang digunakan sebagai areal parkir kendaraan yang didasarkan pada satuan ruang parkir kendaraan.

b. Lama waktu parkir

Lama waktu parkir atau durasi adalah lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. Lamanya parkir dinyatakan dalam jam.

c. Kapasitas normal

Kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya.

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

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

e. Indeks Parkir

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

f. Kawasan parkir

Kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

g. Kebutuhan parkir

Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum dan tarif parkir.

h. Lama parkir

Jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia dinyatakan dalam 30 menit, 1 jam atau 1 hari.

i. Puncak parkir

Akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan.

j. Jalur sirkulasi

Tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan

keluar dari fasilitas parkir.

k. Jalur gang

Merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan.

l. Retribusi parkir

Pungutan yang dikenakan pada pemakaian kendaraan yang memarkir kendaraan diruang parkir.

B. Kegiatan Parkir

Menurut Pedoman Teknik Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1996), kegiatan parkir adalah “kecenderungan pengguna kendaraan untuk melakukan perparkiran”. Kegiatan parkir dapat dibagi kedalam dua hal yaitu:

a. Kegiatan Parkir Tetap

- Pusat perdagangan (pasar, eceran dan swalayan)
Parkir di suatu pusat perdagangan ini ada dua macam yaitu pekerja dan pengunjung. Pekerja umumnya parkir untuk jangka panjang dan untuk parkir pengunjung untuk jangka pendek.
- Pusat perkantoran swasta dan pemerintah
Parkir di pusat perkantoran adalah parkir jangka panjang. Kebutuhan luas parkirnya disesuaikan dengan jumlah karyawan.
- Sekolah dan Universitas
Parkir sekolah dan universitas terdiri dari pekerja/guru/dosen dan siswa/mahasiswa parkir biasanya dalam jangka pendek sedangkan untuk pekerja/guru/dosen jangkanya lebih panjang.
- Tempat rekreasi
Tempat parkir di tempat rekreasi biasanya sangatlah ramai pada hari libur sehingga jumlahnya meningkat dari hari biasa.
- Hotel dan tempat penginapan
Kebutuhan untuk ruang parkir ini berdasarkan jumlah kamar, tarif penyewaan kamar dan acara-acara seperti seminar atau pernikahan.
- Rumah sakit

Kebutuhan parkir rumah sakit biasanya berdasarkan tarif rumah sakit itu sendiri serta jumlah kamar yang tersedia.

b. Kegiatan Parkir Sementara

- Gedung bioskop

Ruang parkir untuk gedung bioskop di sesuaikan dengan jumlah pekerjanya serta jumlah seat yang ada di teaternya. Durasi parkir berkisar antara 1,5-2 jam sehingga waktu keluar yang bersamaan membuat pintu keluar dan jalan keluar harus cukup besar atau lebih dari satu sehingga memudahkan pengunjung untuk keluar.


- Tempat pertandingan olahraga

Dalam pertandingan ini durasi biasanya 2 jam atau justru lebih dari itu. Keluar masuk yang bersamaan juga mengharuskan pintu keluar yang besar untuk tempat ini.

C. Jenis Parkir

Kendaraan yang menempuh suatu perjalanan pada akhirnya akan berhenti ditempat tujuan sehingga membutuhkan lahan parkir. Dibawah ini adalah beberapa jenis parkir yang ada:

a. Parkir Menurut Penempatannya (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

-  Parkir di Jalan (*On Street Parking*)

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

digunakan sebagai tempat parkir. Parkir ini terdiri dari:

- 1) Parkir di daerah perumahan
- 2) Parkir di pusat kota, tidak dikontrol (*uncontrolled*)
- 3) Parkir di pusat kota, terkontrol (*controlled*)

🚦 Parkir di Luar Jalan (*Off Street Parking*)

Untuk menghindari terjadinya sebuah hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan menjadi salah satu pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan yaitu:

- 1) Pelataran parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota jogja sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena di pusat kota sangat jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, masalah keuntungan ekonomi dari parkir merupakan suatu hal yang penting.

- 2) Gedung parkir bertingkat

Saat ini bentuk yang banyak dipakai adalah gedung parkir bertingkat dengan lantai yang optimal hingga 5 lantai yang biasanya mampu menampung 500-700 mobil serta menetapkan tarif. Penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan sehingga sering menerapkan tarif tidak seharusnya. Hal ini tentu saja merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir sehingga mampu mengurangi kenyamanan dalam penggunaannya.

b. Parkir Menurut Statusnya

🚦 Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan dan lapangan yang memiliki/dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintahan daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan

sebagian badan jalan umum yang dikuasai/dimiliki pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir ditepi jalan umum.

✚ Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perpustakaan yang menggunakan tanah-tanah yang tidak dikuasai oleh pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermobil yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah. Yang termasuk jenis ini adalah gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis dan garasi.

✚ Parkir Darurat/Insidental

Parkir darurat/insidental adalah perpustakaan ditempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik Pemerintah Daerah maupun swasta karena insidental.

✚ Taman Parkir

Taman parkir adalah suatu areal bangunan perpustakaan yang dilengkapi fasilitas sarana perpustakaan yang pengelolanya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

✚ Gedung Parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapatkan ijin dari Pemerintah Daerah.

c. Parkir Menurut Tujuannya

✚ Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

✚ Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar/muat barang.

Keduanya sengaja dipisahkan agar tidak mengganggu kegiatan dan keperluan masing-masing.

d. Parkir menurut jenis kepemilikan dan pengoperasiannya

1) Parkir milik dan yang mengoperasikan Pemerintah Daerah.

- 2) Parkir milik Pemerintah Daerah dan yang mengoprasikan adalah pihak swasta.
- 3) Parkir milik dan yang mengoprasikan swasta.

D. Tipe Parkir

Tipe parkir dapat dibagi sebagai berikut:

a. Parkir Menurut Tempatnya

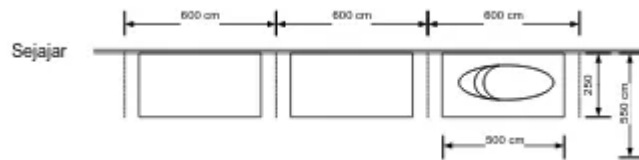
Menurut cara penempatannya terdapat dua cara penataan parkir (Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975) yaitu:

- i. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)
- ii. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

b. Parkir Menurut Pola

Berdasarkan polanya parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

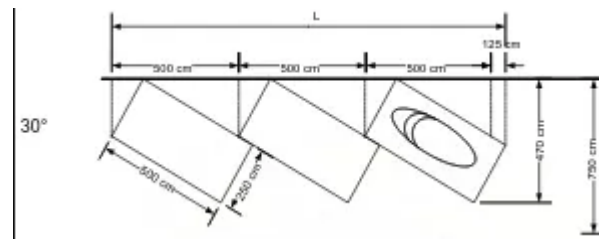
- i. Pola Parkir Paralel atau Sejajar (Sudut 0° atau 180°)



Gambar 2.1 Pola Parkir Paralel atau Sejajar
Sumber: Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975

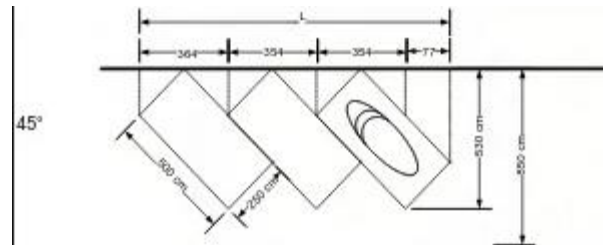
- ii. Pola Parkir Menyudut

✚ Sudut 30°



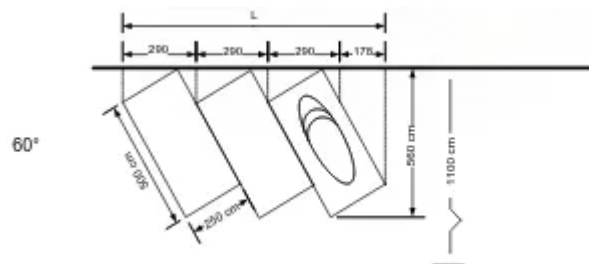
Gambar 2.2 Pola Parkir Sudut 30°
Sumber: Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975

✚ Sudut 45°



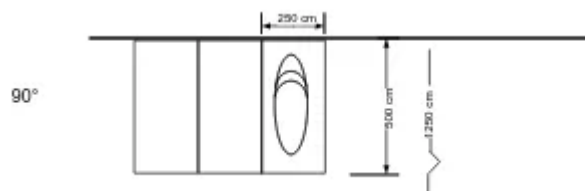
Gambar 2.3 Pola Parkir Sudut 45°
Sumber: Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975

✚ Sudut 60°



Gambar 2.4 Pola Parkir Sudut 60°
Sumber: Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975

✚ Sudut 90°



Gambar 2.5 Pola Parkir Sudut 90°
Sumber: Joseph de Chiara & Lee Koppelman, 1975

c. Parkir Menurut Kepentingan

Berdasarkan kepentingan ataupun jabatannya parkir dapat dibedakan sebagai berikut:

- i. Parkir pejabat
- ii. Parkir pegawai
- iii. Parkir biasa

E. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan ruang parkir yang biasa disingkat dengan SRP ini adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan dalam hal ini mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor, baik motor *parallel* dipinggir jalan, pelataran parkir maupun gedung parkir, SRP harus mempertimbangkan ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Pada suatu tempat parkir dikendalikan maka membutuhkan marka pada permukaan jalan untuk mempermudah aktifitas parkir itu sendiri. tempat tambahan sangat diperlukan untuk melakukan alih gerak, yang mana hal tersebut bergantung dari sudut parkirnya. Sudut parkir ditentukan berdasarkan pertimbangan sebagai berikut (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat):

- a. Keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Pada jalan-jalan yang lebarnya kurang, hanya mampu parkir sejajar saja yang dapat digunakan, karena parkir yang bersudut justru kurang aman jika dibandingkan dengan penggunaan parkir sejajar untuk suatu daerah yang memiliki kecepatan cukup tinggi. Parkir kapasitas bersudut hanya diperbolehkan pada jalan-jalan kolektor dan lokal yang lebar kapasitasnya mencukupi.

- b. Kondisi jalan dan lingkungan.

Makin besar sudut yang digunakan maka semakin kecil luas daerah masing-masing tempat parkirnya, akan tetapi makin lebar pula jalan yang diperlukan untuk membuat lingkaran untuk membelok bagi pengguna parkir untuk menempati parkir tersebut.

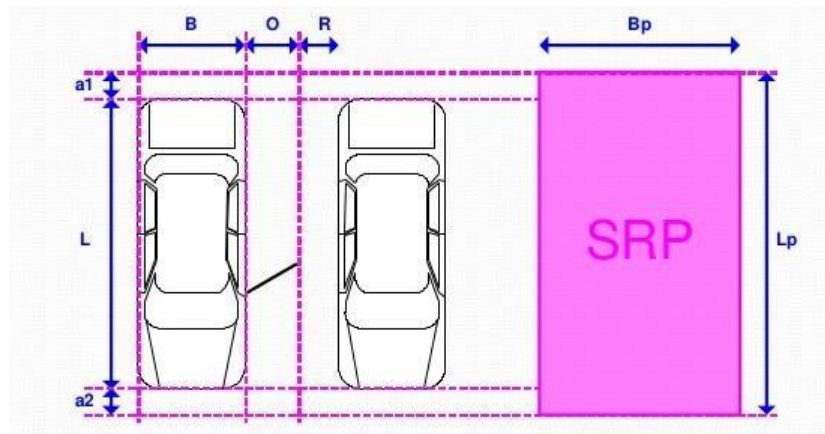
Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan pada Tabel 2.1 di bawah ini.

Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir
1	a. Mobil penumpang untuk golongan I	2.30 X 5.00
	b. Mobil penumpang untuk golongan 2	2.51 X 5.00
	c. Mobil penumpang untuk golongan 2I	3.00 X 5.00
2	Bus/Truk	3.40 X 12.50
3	Motor	0.75 X 2.00

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir, 1998

Dari uraian di atas dapat ditetapkan besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan sebagai berikut.



Gambar 2.6 Satuan Ruang Parkir

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir, 1998

Keterangan:

- B = lebar kendaraan
- L = panjang kendaraan
- O = lebar bukaan pintu
- a1/a2 = jarak bebas depan/belakang
- R = jarak bebas samping
- Bp = lebar minimum SRP
- Lp = panjang minimum SRP

Tabel 2.2 Golongan Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang

Keterangan	Golongan I	Golongan 2	Golongan 2I
B	170 cm	170 cm	170 cm
L	470 cm	470 cm	470 cm
O	55 cm	75 cm	80cm
a1	10 cm	10 cm	10 cm
a2	20 cm	20 cm	20 cm
R	5 cm	5 cm	5 cm
Bp	230 cm (B+O+R)	250 cm (B+O+R)	230 cm (B+O+R)
Lp	500 cm (L+a1+a2)	500 cm (L+a1+a2)	500 cm (L+a1+a2)

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir, 1998

Tabel 2.3 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Penggunaan dan Peruntukkan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	- Karyawan pekerjaan kantor - Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan dan universitas.	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	- Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan, rumah sakit dan bioskop	2
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah	- Orang cacat	2I

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998

2.2. Retribusi

A. Definisi Retribusi

Dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, retribusi merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan pribadi atau badan. Dengan kata lain, retribusi merupakan pembayaran dari penduduk kepada negara karena diterima dan dinikmatinya jasa atau fasilitas tertentu secara langsung/nyata yang diberikan oleh negara kepada penduduknya secara perorangan.

Ciri-ciri pokok retribusi adalah:

- a. Pemungutan dilaksanakan oleh pemerintah;
- b. Pengenaan pungutan bersifat imbal prestasi atas jasa yang diberikan pemerintah daerah;
- c. Dikenakan kepada orang yang memanfaatkan jasa yang disediakan pemerintah daerah.

Objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Tidak semua jasa yang diberikan oleh pemerintah daerah dapat dipungut retribusinya, namun hanya jenis jasa tertentu menurut pertimbangan social untuk dijadikan objek retribusi. Menurut Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Republik Indonesia No. 18 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah Bab I Ketentuan Umum pasal 1 ayat (2) menyatakan golongan retribusi adalah pengelompokan retribusi yang meliputi retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu.

Dalam Pasal 1 ayat (3), yang termasuk dalam Retribusi Jasa Umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan. Pasal 1 ayat (4) mengenai Retribusi Jasa Usaha, adalah retribusi atas jasa yang disediakan oleh oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip komersial karena pada

dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta. Sedangkan Pasal 1 ayat (5) mengenai Retribusi Perizinan tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi dan/atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan atas pemanfaatan ruang, penggunaan Sumber Daya Alam (SDA), barang, prasarana, atau fasilitas tertentu guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

B. Jenis Retribusi Daerah

Prinsip dan sasaran dalam penerapan tarif retribusi ditentukan sebagai berikut:

- a. Retribusi Jasa Umum, ditetapkan berdasarkan kegiatan daerah dengan mempertimbangkan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan,
- b. Kemampuan masyarakat dan aspek keadilan.
- c. Retribusi Jasa Usaha, didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak.
- d. Retribusi Perizinan Tertentu, didasarkan pada tujuan untuk menutup sebagian atau sama dengan biaya penyelenggaraan pemberian izin yang bersangkutan.

Jenis-jenis Retribusi Jasa Umum adalah sebagai berikut:

- a. Retribusi pelayanan kesehatan
- b. Retribusi pelayanan kebersihan
- c. Retribusi pergantian biaya cetak Kartu Tanda Penduduk dan Akte Catatan Sipil
- d. Retribusi pelayanan pemakaman dan pengabuan mayat (kremasi)
- e. Retribusi parkir tepi jalan umum
- f. Retribusi pasar
- g. Retribusi air bersih
- h. Retribusi pengujian kendaraan bermotor

Jenis-jenis Retribusi Jasa Usaha adalah sebagai berikut:

- a. Retribusi pemakaian kekayaan daerah
- b. Retribusi pasar grosir dan/atau pertokoan
- c. Retribusi terminal
- d. Retribusi tempat khusus parkir
- e. Retribusi tempat penitipan anak
- f. Retribusi tempat penginapan/villa
- g. Retribusi penyedotan kakus
- h. Retribusi rumah potong hewan
- i. Retribusi tempat rekreasi dan olahraga
- j. Retribusi tempat pendaratan kapal
- k. Retribusi penyebrangan diatas air
- l. Retribusi pengolahan limbah cair
- m. Retribusi penjualan produksi usaha daerah

Jenis-jenis Retribusi Perizinan tertentu adalah sebagai berikut:

- a. Retribusi izin peruntukan penggunaan tanah
- b. Retribusi izin mendirikan bangunan
- c. Retribusi izin tempat penjualan minuman beralkohol
- d. Retribusi izin trayek (Angkutan Umum)

Untuk menilai potensi penerimaan maka retribusi memerlukan beberapa kriteria, yaitu:

✚ Kecukupan (*Adequacy*) dan Elastisitas (*Elasticity*)

Sumber penerimaan harus memberikan hasil yang cukup dalam arti memadai dibandingkan dengan pembiayaan yang dihasilkan, serta elastis terhadap perubahan perekonomian, seperti: perubahan harga dan perubahan jumlah penduduk.

✚ Keadilan (*Equity*)

Merupakan salah satu kriteria yang penting dalam mempertimbangkan pemungutan retribusi. Kriteria ini didasarkan pada suatu prinsip bahwa beban untuk membiayai pengeluaran-pengeluaran pemerintah daerah

hendaknya dipikul secara adil dalam masyarakat sesuai dengan kekayaan dan kemampuan.

✚ Kemampuan Administrasi (*Administrative Capacity*)

Retribusi yang baik adalah bila sumber penerimaan, dikelola dengan sistem administrasi yang baik dan teratur. Untuk itu diperlukan tenaga-tenaga kerja yang terampil dan jujur.

✚ Pertimbangan Politis (*Political Acceptability*)

Pada umumnya, masyarakat tidak menyukai pembebanan retribusi, karena masyarakat ingin menikmati pelayanan yang diberikan pemerintah tanpa ingin dipungut balas jasa. Hal ini jelas mustahil, karena pemerintah dalam menjalankan kegiatannya memerlukan biaya, sehingga layanan yang diberikan kepada masyarakat dapat menjadi lebih baik. Jadi, pemerintah harus mempunyai kemampuan politik dan penyampaian secara tegas untuk mengenakan retribusi kepada masyarakat dalam bentuk besarnya tarif retribusi dan sanksi kepada pelanggar.

2.3. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
1	Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Parkir di Kota Kupang	Kupang, NTT	Frits O. Fanggidae dan Charles Kapioru	<p>a. Mengidentifikasi potensi dan karakteristik parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus di Kota Kupang.</p> <p>b. Menghitung besaran penerimaan retribusi parkir di tepi jalan dan tempat-tempat khusus berdasarkan potensi yang dimiliki.</p> <p>c. Menyusun dan menyampaikan rekomendasi kepada Walikota Kupang berkenaan dengan strategi, kebijakan dan tindakan yang perlu diambil dalam meningkatkan penerimaan melalui retribusi parkir di Kota Kupang.</p>	<p>A. Metode pengkajian</p> <p>a. Ruang lingkup kajian</p> <p>b. Populasi dan sampel</p> <p>B. Pengumpulan data</p> <p>a. Data primer</p> <p>b. Data sekunder</p> <p>C. Analisa data</p> <p>a. Kapasitas ruang parkir</p> <p>b. Karakteristik parkir</p> <p>c. Indeks parkir</p> <p>d. Retribusi parkir</p>	<p>a. Gambaran Lokasi Parkir di Kota Kupang</p> <p>b. Volume Harian Parkir</p> <p>c. Durasi Parkir</p> <p>d. Tingkat Pergantian Parkir</p> <p>e. Indeks Parkir</p> <p>f. Kapasitas Parkir (Statis dan Dinamis)</p> <p>g. Potensi Penerimaan Retribusi Parkir</p> <p>h. Implementasi Kebijakan Strategi Penyelenggaraan Parkir Kendaraan di Tepi Jalan Kolektor</p> <p>i. Implementasi Kebijakan Strategi Pungutan Retribusi Parkir Kendaraan di Badan Jalan dan di Luar Badan Jalan</p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
2	Analisis Sistem Parkir Di Badan Jalan (On street parking) Terhadap Kelancaran Berjalan Di Jalan Gonilan-Pabelan	Jalan Gonilan-Pabelan Kota Surakarta	Yusuf Khasani, Eko Supri Murtiono, dan Sukatima	<p>a. Untuk mengetahui pengaruh parkir di jalan (<i>on street parking</i>) terhadap kelancaran berlalu lintas di Jalan Gonilan-Pabelan</p> <p>b. Untuk mengetahui besarnya penurunan tingkat kinerja jalan akibat kegiatan <i>on street parking</i> di Jalan Gonilan-Pabelan</p> <p>c. Untuk mengetahui strategi alternatif yang tepat untuk sistem parkir di Jalan Gonilan-Pabelan agar tercapai suatu kelancaran berlalu lintas.</p>	<p>Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif dengan data kualitatif. Penelitian ini menekankan pada masalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di jalan Gonilan-Pabelan yang berhubungan dengan parkir di badan jalan (<i>on street parking</i>). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data menggunakan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI 1997) dengan variabel penelitiannya yaitu data volume lalu lintas, kecepatan arus bebas kendaraan, kapasitas jalan, dan derajat kejenuhan (<i>v/c ratio</i>).</p>	<p>a. Parkir di badan jalan (<i>on street parking</i>) di segmen jalan Gonilan-Pabelan mempengaruhi derajat kejenuhan atau <i>v/c ratio</i> pada jalan tersebut, dari angka 0,5 tanpa <i>on street parking</i> menjadi 0,89 dengan <i>on street parking</i>,</p> <p>b. Terjadi penurunan kinerja jalan yang berupa penurunan kapasitas jalan dari 2671,48 smp/jam tanpa <i>on street parking</i> menjadi 1496,03 smp/jam saat terjadi <i>on street parking</i>,</p> <p>c. Strategi alternatif yang yaitu meniadakan <i>on street parking</i> di jalan Gonilan-Pabelan sehingga volume lalu lintas yang terjadi dapat ditampung oleh kapasitas jalan yang telah direncanakan dan kelancaran berlalu lintas dapat tercapai.</p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
3	Analisis Karakteristik <i>On Street Parking</i> Di Ruas Jalan Brigjend Slamet Riyadi (Simpang Empat Gladag – Simpang Empat Pasar Pon) Kota Surakarta	Simpang Empat Gladag-Simpang Empat Pasar Pon Kota Surakarta	David Yudo Anggoro, Budi Yulianto, dan Amirotul Mahmuda	Mengatasi kondisi parkir dan permasalahan yang ada, sehingga dapat dilakukan upaya perbaikan manajemen parkir. Karakteristik <i>on street parking</i> berupa volume, akumulasi, durasi, kapasitas statis, indeks parkir, turn over, kapasitas dinamis, indeks aktifitas parkir (IAP), dan <i>V/C ratio</i> . Berdasarkan hasil analisis karakteristik <i>on street parking</i> , kondisi pelayanan parkir saat ini masih belum optimal.	Metode survei yang digunakan sama yaitu metode survei patroli. Secara garis besar hal yang membedakan penelitian ini adalah karakteristik <i>on street parking</i> dilakukan dengan metode survei patroli, sehingga dapat diketahui permasalahan parkir yang ada. Kemudian mempertimbangkan alternatif solusi manajemen parkir, dimana dilakukan perbaikan sistem parkir yang berhubungan dengan pelaksanaan rencana sistem <i>contra flow</i> untuk bus BST.	<p>a. Karakteristik parkir, kondisi pelayanan parkir saat ini masih belum berjalan dengan baik. Hal ini dapat diketahui dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nilai indeks parkir dan <i>V/C ratio</i> > 1. - Durasi parkir > 2 jam. - Banyak ilegal parkir. <p>b. Dengan penerapan <i>contra flow</i>, kondisi karakteristik parkir menurun. Hal ini disebabkan karena perubahan sudut parkir yang awalnya 38° menjadi 0°, sehingga ruang parkir berkurang. Solusi manajemen parkir dengan melakukan pembatasan durasi parkir maksimal 2 jam. Dengan asumsi pegawai dan pemilik toko akan beralih menggunakan angkutan umum BST ataupun sistem antar jemput.</p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
4	Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studi Kasus Jalan Wahidin Depan Sekolah Wiyata Darma	Jalan Wahidin Depan Sekolah Wiyata Darma, Medan	Sheila Hani	Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui pengaruh parkir di jalan tersebut terhadap kelancaran berlalulintas, juga untuk mengetahui besarnya penurunan kinerja jalan akibat kegiatan <i>on street parking</i> , serta untuk mengetahui strategis alternatif terhadap sistem parkir di jalan Wahidin.	Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian data kuantitatif yang menekankan pada masalah kemacetan lalulintas yang terjadi di jalana wahidin yang berhubungan dengan <i>on street parking</i> . Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini merupakan <i>survey</i> jumlah kendaraan meliputi jumlah kendaraan ringan, kendaraan berat, dan sepeda motor. Pedoman yang digunakan adalah pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 (MKJI) dengan variabel penelitiannya adalah data volume lalulintas; kecepatan arus bebas kendaraan; kapasitas jalan; dan derajat kejenuhan (rasio).	Hasil analisa menyimpulkan bahwa <i>on street parking</i> mempengaruhi kinerja ruas Jalan Wahidin pada jam tertentu, yaitu disaat jam masuk dan pulang sekolah anak-anak serta jam pulang kerja. Penurunan kinerja ruas jalan terjadi pada jam puncak kemacetan, yaitu di sore hari pada pukul 16.30-17.30 dengan nilai rasio 0.89, dimana arus mendekati tidak stabil, Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam dan volume lalu lintas mendekati 2.000 smp/jam.

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
5	Analisis Sistem Perparkiran dan Pengembangan Jaringan Transportasi Pada Kawasan Pantai Losari Kota Makassar	Kawasan Pantai Losari Kota Makassar	Ruchjat Djayadi Putra, Yamin Jinca dan Ria Wikantari	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengetahui karakteristik parkir. b. Menjelaskan pengelolaan parkir. c. Mengusulkan alternatif penataan ruang parkir dan pengelolaan retribusi parkir. 	<p>Penelitian deskriptif kuantitatif, data diperoleh dari populasi seluruh kendaraan yang parkir dengan sampel jenuh, menggunakan analisis karakteristik parkir untuk mengetahui kapasitas parkir, volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat penggunaan parkir, indeks parkir, kebutuhan parkir serta deskriptif kualitatif, data diperoleh dari pengelola parkir, menggunakan model interaktif untuk menjelaskan perencanaan pelaksanaan, pengawasan dan mengusulkan alternatif penataan dan pengolahan perparkiran.</p>	<p>Hasil analisis menunjukkan kapasitas parkir pelataran parkir kurang dari kebutuhan parkir dan kapasitas parkir di tepi jalan lebih dari kebutuhan parkir, penetapan target tidak berdasarkan potensi perparkiran, realisasi retribusi parkir tidak memenuhi target, kurangnya fasilitas parkir dan petugas parkir menyebabkan pengawasan terbatas untuk mengatasi masalah perparkiran. Berdasarkan potensi perparkiran yang diasumsikan terealisasi sesuai target dengan memperhitungkan efisiensinya akan meningkatkan kontribusi terhadap PAD.</p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
6	Penataan Parkir Badan Jalan (<i>On Street</i>) Pasar Baru Lamongan Kelurahan Tumenggungan Kecamatan Lamongan	Pasar Baru Lamongan Kelurahan Tumenggungan Kecamatan Lamongan	Fadhlor Rizqi Nastikawa Putra, Ida Soewarni, Widiyanto Hari, dan Subagyo Widodo.	Tercipta fasilitas parkir yang nyaman dan memadai bagi pengunjung pasar maupun masyarakat dengan menggunakan metode analisa karakteristik parkir, analisa tingkat pelayanan, deskriptif komparatif dan analisa tapak yang selanjutnya diketahui konsep penataan yang bisa menjadialternatif guna tercapainya tujuan penelitian ini	Metode analisa karakteristik parkir, analisa tingkat pelayanan, deskriptif komparatif dan analisa tapak yang selanjutnya diketahui konsep penataan yang bisa menjadi alternatif guna tercapainya tujuan penelitian ini.	<p>a. Karakteristik parkir dan tingkat pelayanan jalan dimana nilai indeks parkir di Jalan Ahmad Yani adalah 32,6% untuk motor dan 42,8% untuk mobil dengan tingkat pelayanan jalan kelas F, untuk Jalan Hasyim Asyari indeks parkirnya 32,6% untuk motor dan 42,8% untuk mobil dengan tingkat pelayanan jalan kelas E serta untuk Jalan Wahidin indeks parkirnya 4,37% untuk motor dan 92,4% untuk mobil dengan tingkat pelayanan jalan E.</p> <p>b. konsep penataan yaitu pemerataan parkir dan pengalihan parkir <i>on street</i> menjadi parkir <i>off street</i></p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
7	Analisis Penataan Ruang Parkir Pasar Central Kota Gorontalo	Pasar Central Kota Gorontalo	Lydia Suriyani Tatura	<p>a. Mengidentifikasi perilaku lalu lintas terutama kendaraan yang berkunjung ke Pasar Sentral dan memerlukan parkir.</p> <p>b. Menganalisis langkah pemecahan masalah parkir dan menentukan konsep penataan ruang parkir yang aman dan nyaman.</p>	<p>a. Metode penelitian lapangan (Field Research Method) yaitu pengamatan langsung pada lokasi untuk melihat kondisi fisik</p> <p>b. Metode Penelitian Kepustakaan (Library Research Method). Analisis data dilakukan dengan cara diskriptif dengan memberikan gambaran terhadap lokasi melalui identifikasi terhadap variabel-variabel antara lain analisis karakteristik parkir dan penataan ruang parkir yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman.</p>	<p>a. Volume parkir puncak tertinggi oleh pembeli / pengunjung terjadi pada hari minggu dengan mobil 98 kendaraan, bentor 142 kendaraan dan sepeda motor 237 kendaraan;</p> <p>b. Akumulasi parkir puncak tertinggi terjadi pada hari minggu pukul 10.00-13.00 oleh pembeli/pengunjung dengan akumulasi 58 mobil per jam, 82 bentor per jam, 187 sepeda motor per jam; 3) Kapasitas parkir tertinggi oleh pembeli/pengunjung terjadi pada hari sabtu, yaitu untuk kendaraan mobil 37 kendaraan per jam, bentor 19 kendaraan per jam, dan sepeda motor 39 kendaraan per jam.</p>

						<p>c. Bentuk yang cocok untuk kegiatan parkir di pasar sentral Gorontalo adalah bentuk parkir 90° dan bentuk parkir sudut dengan kemiringan 45°.</p> <p>d. Demikian juga untuk konsep pola parkir dan penataannya dapat dibedakan atas :</p> <ul style="list-style-type: none">- Parkir untuk pengunjung harus mudah dicapai dan dekat dengan jalan sebagai akses utama- Parkir pengelola harus dipisahkan dengan parkir pengunjung- Parkir hendaknya dapat dipisahkan berdasarkan jenis kendaraan.
--	--	--	--	--	--	---

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
8	Analisis Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Di Kota Jayapura	Kota Jayapura	Stephanny Inagama, Timiselala Juninarni Asnawi, dan Yundi Hafizrianda	<p>a. Memperoleh informasi tentang besarnya potensi</p> <p>b. Tingkat kebocoran pendapatan retribusi parkir pinggir jalan di Kotamadya Jayapura</p>	<p>Teknik Slovin dan pengumpulan data. Teknik yang digunakan adalah observasi, wawancara dan studi pustaka. Ada 2 analisis data pendekatan yang digunakan seperti pendekatan kuantitatif dan kualitatif. kuantitatif teknik adalah mengukur pertumbuhan, kontribusi, elastisitas, dan perhitungan potensi dan tingkat kebocoran. Sedangkan teknik kualitatif untuk analisis deskripsi berdasarkan temuan penelitian.</p>	<p>a. Pengelolaan retribusi parkir di pinggir jalan di Kota Jayapura belum efektif untuk mengoptimalkan potensi sumber pendapatan asli daerah sendiri</p> <p>b. Retribusi tunjangan untuk Pinggir Jalan Kota Jayapura sebesar Rp914.928.000,- per tahun dengan 59,13 per persen tingkat kebocoran atau setara dengan Rp 373.968.000,- per tahun</p> <p>c. Strategi mengantisipasi masalah kebocoran dalam realisasi dan optimalisasi potensi parkir pinggir jalan di Kota Jayapura seperti perbaikan dan pengelolaan regulasi, sumber daya manusia, kesadaran masyarakat, sistem dan prosedur kelembagaan.</p>

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
9	Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan Bermotor (Studi Kasus : Ruas Jalan Singgah Mata I Kelurahan Kuta Padang Kecamatan Johan Pahlawan Kabupaten Aceh Barat)	Ruas Jalan Singgah Mata I Kelurahan Kuta Padang Kecamatan Johan Pahlawan Kabupaten Aceh Barat)	Bambang Tripoli, Rahmat Djamaluddin, dan Faisal Nas	a. Tujuan penelitian untuk mengetahui karakteristik parkir kendaraan bermotor b. Bentuk pola sudut parkir dengan mempertimbangkan faktor kejadian hambatan samping.	Data yang diperlukan dalam penelitian data primer secara <i>survey</i> langsung dilokasi penelitian, meliputi <i>survey</i> hambatan samping, kendaraan parkir dan geometrik jalan. Data jumlah kendaraan parkir dianalisis untuk mendapatkan karakteristik parkir, bentuk sudut parkir dan hambatan samping. Fluktuasi puncak tertinggi terjadi jam 16.00-17.00 WIB, dengan dibuktikan kapasitas parkir dan lama waktu parkir kendaraan HV sebanyak 321 smp/jam terjadi hari Senin, sedangkan kendaraan LV, MC dan MT fluktuasi tertinggi hari Minggu.	a. Ketersediaan lahan parkir terhadap volume puncak harian rata-rata kendaraan LV 1084 smp/jam, HV 225 smp/jam, MC 412 smp/jam dan untuk kendaraan MT sebesar 217 smp/jam, mampu menampung volume parkir yang tersedia, setiap titik-titik lokasi penelitian dengan nilai indeks parkir < 100%, yang artinya permintaan masih dapat dipenuhi/ masih mampu menampung setiap kendaraan parkir dengan sudut parkir 300. b. Puncak hambatan samping tertinggi terjadi hari Minggu 529 kejadian hambatan samping yang dibuktikan kondisi daerah niaga dengan aktivitas ke dua sisi jalan yang tinggi.

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Kesimpulan
10	Analisis Karakteristik Dan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat Perbelanjaan Di Kabupaten Badung	Kabupaten Badung Bali	Putu Alit Suthanaya	<p>a. Mengevaluasi karakteristik parkir pada pusat perbelanjaan di Kabupaten Badung</p> <p>b. Menganalisis standar kebutuhan ruang parkirnya</p>	Data yang diperlukan meliputi data primer yang diperoleh dari survai lapangan digunakan untuk memperoleh karakteristik parkir dan data sekunder yang diperoleh dari manajemen pusat perbelanjaan digunakan untuk menganalisis standar kebutuhan ruang parkir	<p>a. Kendaraan ringan, indeks parkir dengan akumulasi parkir rata-rata sebesar 0,72. Sedangkan untuk sepeda motor, indeks parkir dengan akumulasi parkir rata-rata sebesar 3,09.</p> <p>b. Model hubungan antara akumulasi parkir rata-rata kendaraan ringan dengan luas bangunan untuk hari kerja adalah $y = 0,0016x + 9,289$ ($R^2 = 0,8786$) dan sepeda motor adalah $y = 0,0032x + 123,69$ ($R^2 = 0,5776$).</p> <p>c. Luas bangunan maksimum 75.648 m² dan untuk luas bangunan minimum 5.000 m²</p>

Sumber: Peneliti, 2022

Tabel 2.5 Penelitian Sekarang

No	Judul	Lokasi	Peneliti	Tujuan	Metode	Perbedaan Dengan Penelitian Terdahulu
1	Penataan <i>On Street Parking</i> dan Potensi Retribusi Parkir (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)	Ruas Jalan Kartini Salatiga	Avita Zulvia	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengetahui karakteristik parkir dan pengaruh <i>on street parking</i> terhadap kinerja lalu lintas b. Merencanakan <i>on street parking</i> yang sesuai peraturan tanpa mengganggu lalu lintas yang ada c. Mengestimasi biaya potensi retribusi parkir 	<ul style="list-style-type: none"> a. Dalam menyelesaikan penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan deskriptif. Artinya, data yang dikumpulkan bukan berupa data angka, melainkan data yang berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan atau memo peneliti dan dokumen resmi lain yang mendukung. b. Untuk mencocokkan antara realita empiris dengan teori peneliti menggunakan metode kualitatif 	<p>Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yaitu dalam penelitian ini mengandung beberapa rumusan pembahasan masalah yang muncul akibat <i>on street parking illegal</i> yang berada dalam kawasan Jalan Kartini Kota Salatiga depan SMA Negeri 3 Salatiga dengan waktu <i>survey</i> pada hari Senin, Rabu, dan Minggu pada pukul 06.00-09.00 dan 15.00-18.00. Adapun rumusan masalah yang muncul yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Bagaimana karakteristik parkir dan pengaruh <i>on street parking</i> terhadap kinerja lalu lintas yang sesuai dengan ruas Jalan Kartini Kota Salatiga?

						<p>b. Bagaimana penataan parkir <i>on street parking</i> yang sesuai peraturan dan efisien di ruas Jalan Kartini Kota Salatiga.</p> <p>c. Berapa estimasi potensi retribusi parkir yang dapat digunakan sebagai acuan penarikan retribusi oleh Pemerintah Kota Salatiga?</p>
--	--	--	--	--	--	--

Sumber: Peneliti, 2022

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Desain Penelitian

Dalam menyelesaikan penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan deskriptif. Artinya, data yang dikumpulkan bukan berupa data angka, melainkan data yang berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan atau memo peneliti dan dokumen pendukung resmi lainnya yang bertujuan agar peneliti dapat menggambarkan realita empiris di balik fenomena yang terjadi pada ruas Jalan Kartini Kota Salatiga dalam mengembangkan potensi *on street parking* di daerah tersebut.

Dalam penelitian ini peneliti mencocokkan antara realita empiris dengan teori yang berlaku dengan menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif. Menurut Keirl dan Miller dalam Moleong (2010 : 11) yang dimaksud dengan penelitian kualitatif adalah “tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan, manusia, kawasannya sendiri, dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan peristilahannya”. Dalam penelitian ini peneliti meneliti terkait penataan parkir *on street parking* yang sesuai dengan peraturan pemerintah dan nyaman bagi penggunaannya serta estimasi biaya retribusi parkir. Teknik pengumpulan data dilakukan secara gabungan, analisis data bersifat deduktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Pertimbangan peneliti menggunakan penelitian kualitatif ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Lexy Moleong (2010 : 138)

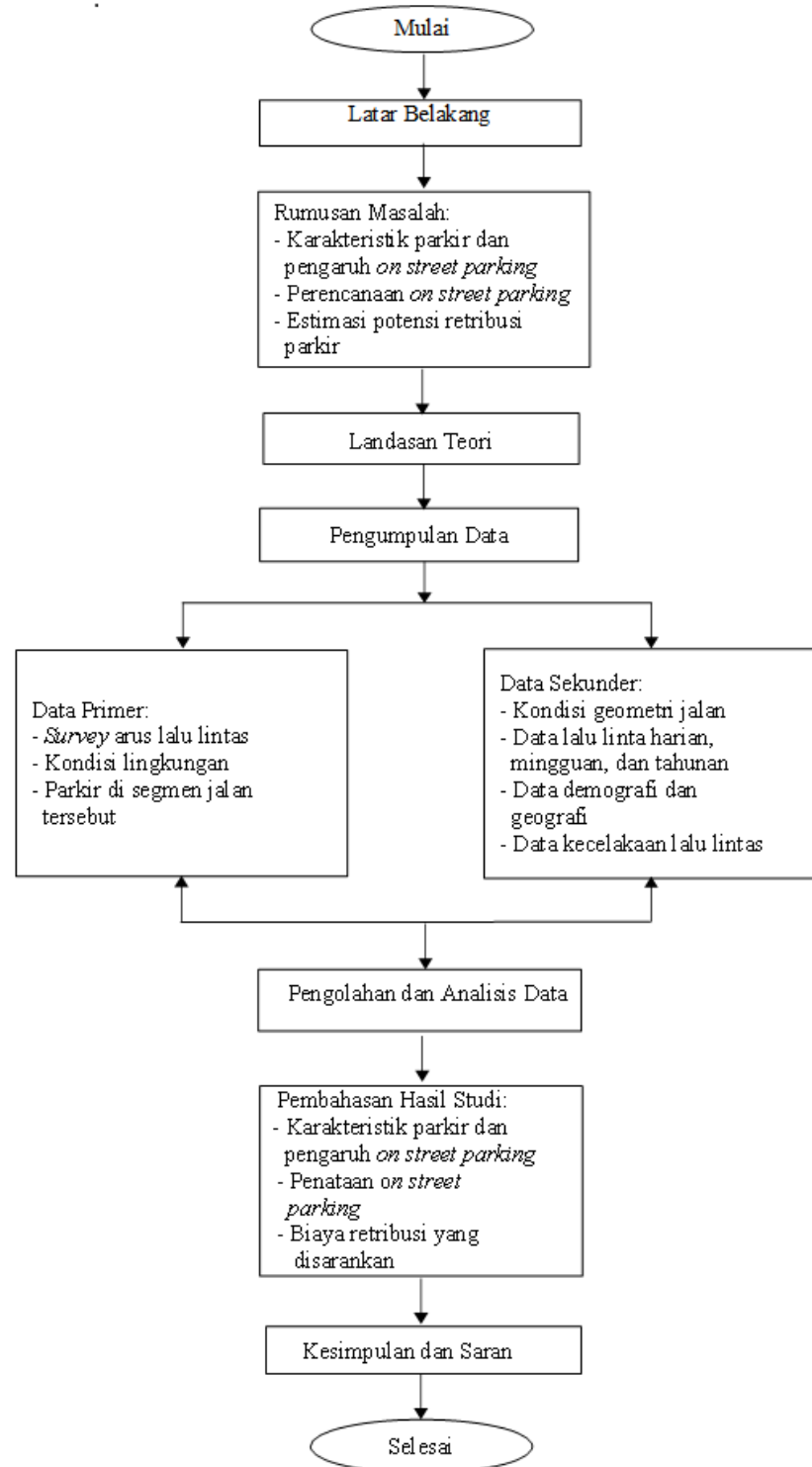
- Menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda
- Metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dan responden
- Metode ini lebih peka dan menyesuaikan diri dengan manajemen pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.

Penelitian kuantitatif adalah sebuah penyelidikan tentang masalah sosial berdasarkan pada pengujian sebuah teori yang terdiri dari variabel-variabel, diukur dengan angka, dan dianalisis dengan prosedur statistik untuk

menentukan apakah generalisasi prediktif teori tersebut benar.

3.2 Tahapan Kerja Penelitian

Secara umum penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan seperti:



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

Sumber: Peneliti, 2022

Secara umum penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahap:

A. Pengumpulan data

- Data Primer

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

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.

B. Penelitian pendahuluan untuk mengidentifikasi data yang dibutuhkan, pembatasan masalah yang akan dibahas dan menentukan ruang lingkup pembahasan, teknik atau cara pengumpulan data, termasuk pada waktu pelaksanaan *Survey*. *Survey* pendahuluan ini juga ditunjang dengan studi literatur dari berbagai sumber dan rujukan beberapa studi terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini.

C. Tahap pelaksanaan *survey* adalah proses pengumpulan data yang akan diolah sehingga dapat digunakan sebagai input dalam proses analisis selanjutnya. Pengumpulan data dan analisis dalam penelitian ini secara garis besar dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu data tentang geometri jalan, karakteristik lalu lintas dan

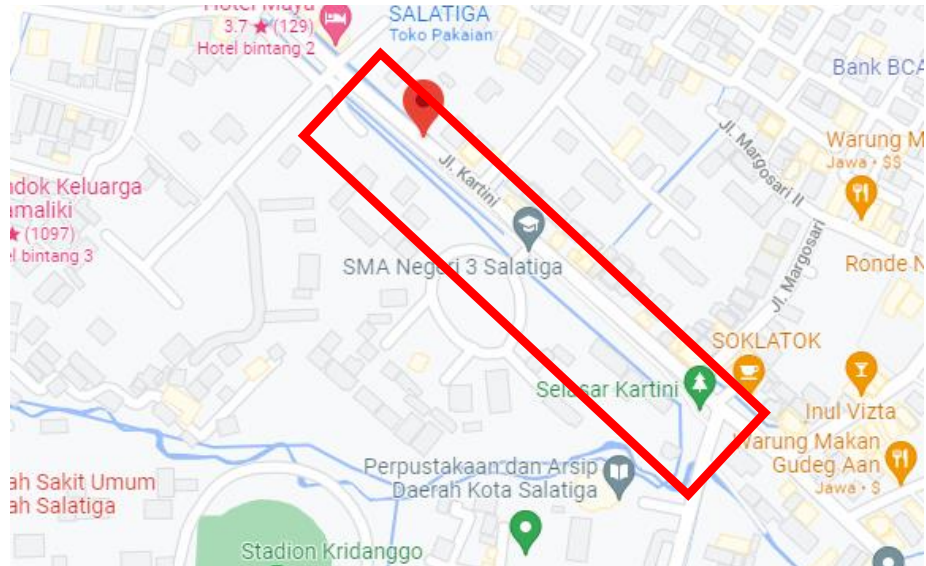
karakteristik parkir (*on street parking*) di ruas jalan tersebut.

- D. *Survey* pertama dilakukan yaitu *survey* lalu lintas, dengan tujuan untuk mengumpulkan data tentang kondisi jalan yang ditinjau, seperti data geometrik jalan, volume arus lalu lintas, kondisi lingkungan dan *on street parking* pada segmen jalan tersebut.
- E. *Survey* kedua adalah *survey on street parking*, dengan tujuan untuk mengetahui dampak yang timbulkan akibat adanya *on-street parking*. Kedua *survey* ini dilakukan selama 3 hari yaitu hari jam kerja dan hari libur (Senin, Rabu, dan Sabtu) kemudian penelitian ini dibagi menjadi 2 tahapan yaitu dari jam 06.00 s/d 09.00 dan jam 15.00 s/d 18.00
- F. Tingkat kinerja ruas jalan pada penelitian ini dibedakan menjadi dua, yaitu kondisi dengan *on street parking* sebelum penataan dan sesudah penataan.
- G. Tahap terakhir adalah menganalisis data hasil *survey* sehingga dapat ditarik beberapa kesimpulan. Selanjutnya berdasarkan kesimpulan tersebut dapat dihasilkan rekomendasi untuk pihak-pihak yang terkait dengan ini.

3.3 Lokasi Dan Waktu Penelitian

3.2.1 Lokasi

Penelitian ini dilakukan di ruas Jalan Kartini Kota Salatiga dengan jarak \pm 400 meter pada area SMA Negeri 3 Salatiga dengan kondisi jalan dua jalur dan dua lajur.



Gambar 3.1 Lokasi *Survey*

Sumber: Google Maps, 2022

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama 3 hari yaitu hari jam kerja dan hari libur (Senin, Rabu, dan Sabtu) kemudian penelitian ini dibagi menjadi dua tahapan yaitu dari jam 06.00 s/d 09.00 dan jam 15.00 s/d 18.00

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok data, yaitu data karakteristik parkir dan data karakteristik lalu lintas. Jenis data yang dibutuhkan dan kegunaannya dapat dilihat ditabel 3.1 dibawah ini.

Tabel 3.1 Kebutuhan dan Kegunaan Data Ruas Jalan dan Lalu Lintas

Nama Data	Jenis Data	Teknik Pengumpulan Data	Kegunaan Data
Arus Lalu Lintas	Data Primer	<i>Survey on board</i>	Menghitung arus lalu lintas
<i>Volume On street parking</i>	Data Primer	<i>Survey on board</i>	Menghitung volume <i>On street parking</i>
Karakteristik Parkir: - Keluar/masuk parkir - Kapasitas Parkir - Volume Parkir	Data Primer	Observasi	Menghitung besarnya volume kendaraan yang parkir.
Data Sekunder: - Kondisi geometri jalan - Data lalu lintas harian, mingguan, dan tahunan - Data demografi dan geografi data kecelakaan lalu lintas	Data Sekunder	Studi Pustaka	Sebagai data pendukung atas data primer

Sumber: Peneliti, 2022

3.3.1 Survey Karakteristik Lalu Lintas

Survey karakteristik lalu lintas dilakukan dengan pencatatan jumlah kendaraan yang terklarifikasi. Setiap kendaraan yang lewat pada pos pengamatan dihitung berdasarkan jenis kendaraan. Jenis kendaraan yang dihitung dibedakan menjadi beberapa golongan kendaraan, yaitu sepeda, sepeda motor, mobil, pick up, angkot, bus, dan truk dengan interval waktu yang digunakan per 15 menit selama 2 x 3 jam.

3.3.2 Survey Karakteristik Parkir

Survey ini dilakukan dengan tujuan memperoleh data karakteristik parkir yaitu dengan cara mencatat jumlah kendaraan yang masuk dan keluar parkir dengan periode per jam. Selain itu, dilakukan dengan cara melakukan wawancara pada tukang parkir, sehingga dapat diketahui karakteristik parkir yang ada.

3.5 Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahap yang sangat penting dan berpengaruh terhadap keberhasilan dari analisis yang akan dilakukan. Teknik pengumpulan data yang tepat dan benar akan menghasilkan data yang memiliki kredibilitas yang tinggi, dan sebaliknya. Maka dari itu, tidak boleh salah dan harus dilakukan secara cermat sesuai dengan prosedur dan ciri-ciri yang akan digunakan.

Tujuan dan tahapan ini adalah untuk mendapatkan seluruh data akan dipergunakan dalam melakukan analisa terhadap kinerja dari Jalan Kartini Kota Salatiga tepatnya depan SMA Negeri 3 Salatiga. Pada dasarnya tahap ini merupakan tahap yang paling banyak membutuhkan sumber daya, baik sumber daya manusia, waktu maupun dana. Oleh karena itu, diperlukan suatu perhatian dan perencanaan yang cermat dalam pengumpulan data, sehingga pengumpulan data dapat efektif dan efisien.

Berdasarkan fungsinya pengumpulan data dapat dibedakan menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder.

A. Data Primer

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.

B. Data Sekunder

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.

3.4.1 Perumusan Metodologi Pengumpulan Data

Perumusan metodologi pengumpulan data merupakan penentuan metode yang paling tepat untuk pengumpulan data. Sebelum dilakukan pengumpulan data langsung kelapangan, dilakukan terlebih dahulu tahap persiapan. Persiapan ini terdiri dari:

a. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk mendapat gambaran tentang penelitian yang akan dilakukan. Literatur yang digunakan bersumber dari buku-buku yang berhubungan dengan persimpangan dan MKJI (Manal Kapasitas Jalan Indonesia).

b. *Survey* Pendahuluan

Prosedur yang harus dilakukan sebelum *survey* adalah sebagai berikut:

- ❖ Mempersiapkan formulir *survey* untuk mencatat arus lalu lintas. Berikut adalah contoh formulir yang akan digunakan pada *survey* jumlah kendaraan.

3.6 Analisis Data

A. Karakteristik dan Pengaruh *On Street Parking*

i. Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir digambarkan dalam bentuk parameter-parameter berikut:

a. Rata-Rata Lamanya (Durasi) Parkir

Rumus yang digunakan untuk menghitung rata-rata lamanya parkir adalah

$$D = Extime - Entime; \dots\dots\dots (3.1)$$

Dimana:

D = Rata-rata lama parkir atau durasi (jam/kendaraan)

Extime = Waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir
(pemberangkatan)

Entime = Waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir
(kedatangan)

Rata-rata lamanya durasi parkir dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kategori yang berbeda berdasarkan lamanya waktu, sesuai dengan Tabel 3.2

Tabel 3.2 Kategori Durasi Parkir Berdasarkan Lamanya Waktu

Kategori	Keterangan
1	Durasi parkir pendek, pada umumnya kendaraan parkir kurang dari satu jam
2	Durasi parkir menengah, pada umumnya kendaraan parkir selama 2-4 jam
3	Durasi parkir panjang, pada umumnya kendaraan parkir selama 12-16 jam
4	Durasi parkir lebih dari satu malam

Sumber: Evriyani, D., Nahry, dan Soehodho, S., 2014

b. Pergantian Parkir (*Parking Turnover*)

Rumus yang digunakan untuk menyatakan pergantian parkir adalah:

$$TR = Nt.S . Ts \dots\dots\dots (3.2)$$

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)

Tingkat pergantian parkir juga dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kategori yang berbeda berdasarkan lamanya waktu dan frekuensi penggunaannya, sesuai dengan Tabel 3.3

Tabel 3.3 Kategori *Parking Turnover* Berdasarkan Lamanya Waktu

Kategori <i>Parking Turnover</i>	Contoh Tipe Pengguna
<i>Low turnover</i>	Durasi parkir sepanjang hari
<i>Medium turnover</i>	Durasi parkir antara 2-12 jam, pada umumnya untuk parkir apartemen dan hotel
<i>High turnover</i>	Durasi parkir pendek, pada umumnya untuk parkir di pusat perbelanjaan

Sumber: Evriyani, D., Nahry, dan Soehodho, S., 2014

ii. Pengaruh *on street parking*

a. Kapasitas Jalan

Pengguna Jalan ada yang memakai median dan ada pula yang tidak. Sebab karena itu dalam penghitungan kapasitas jalan di bedakan oleh unsur-unsur yang sudah tertera diatas. Untuk jalan dengan median kapasitas dihitung terpisah per arah sedangkan jalan tanpa median kapasitas dihitung untuk dua arah secara bersamaan. Persamaan untuk menghitung kapasitas ruas jalan adalah:

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \quad (\text{smp/jam}) \dots\dots\dots (3.3)$$

Dimana:

C = Kapasitas

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 3. 4 Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Tabel 3.5 Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan (FC_W)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (W_e) (m)	FC_w
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
10	1,29	
	11	1,34

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

**Tabel 3.6 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Pemisahan Arah
(FC_{SP})**

Pemisahan arah SP %-%		50-50	60-40	70-30	80-20	90-10	100-0
FC_{sp}	Dua lajur 2/2	1,00	0,94	0,88	0,82	0,76	0,70
	Empat lajur 4/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88	0,85

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Keterangan : Jika jalan terbagi atau jalan satu arah, gunakan nilai sama dengan 1,00

**Tabel 3.7 Factor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{SF}) dengan
Bahu Jalan**

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu FC_{SF}			
		Lebar bahu efektif W_s			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD atau Jalan satu- arah	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

**Tabel 3.8 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{SF}) dengan
Kreb Jalan**

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kereb-penghalang FC_{SF}			
		Jarak: kereb-penghalang W_k			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,85	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
	VH	0,77	0,81	0,85	0,90
2/2 UD atau Jalan satu- arah	VL	0,93	0,95	0,97	0,99
	L	0,90	0,92	0,95	0,97
	M	0,86	0,88	0,91	0,94
	H	0,78	0,81	0,84	0,88
	VH	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Tabel 3.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota FC_{CS}
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 3,0	1,00
> 3	1,04

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

b. Kecepatan Arus Bebas Kendaraan

Rumus yang digunakan untuk kecepatan arus bebas di sesuaikan dengan ketentuan yang berlaku pada MKJI, rumusnya dapat digunakan dalam menghitung kecepatan arus:

$$FV = (FV_0 + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} ; \dots\dots\dots (3.4)$$

Dimana:

FV = kecepatan arus bebas (km/jam)

FV_0 = kecepatan arus bebas dasar (km/jam)

FV_W = penyesuaian lebar jalur lalu lintas jalan (km/jam)

FFV_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping

FFV_{CS} = faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 3.10 Kecepatan Arus Bebas dasar (FV_0) untuk Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Kecepatan arus bebas dasar (FV_0) (km/jam)			
	Kendaraan ringan LV	Kendaraan berat HV	Sepeda motor MC	Semua kendaraan (rata-rata)
Enam-lajur terbagi (6/2 D) atau Tiga-lajur satu-arah (3/1)	61	52	48	57
Empat-lajur terbagi (4/2 D) atau Dua-lajur satu-arah (2/1)	57	50	47	55
Empat-lajur tak-terbagi (4/2 UD)	53	46	43	51
Dua-lajur tak-terbagi (2/2 UD)	44	40	40	42

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Tabel 3.11 Penyesuaian Kecepatan untuk Lebar Jalan (FV_w)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (W_e) (m)	FV_w (km/jam)
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	-4
	3,25	-2
	3,50	0
	3,75	2
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	-4
	3,25	-2
	3,50	0
	3,75	2
Dua-lajur tak-terbagi	Total	
	5	-9,5
	6	-3
	7	0
	8	3
	9	4
10	6	
	11	7

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

**Tabel 3.12 Factor Penyesuaian untuk Hambatan Samping (FFV_{SF})
dengan Lebar Bahu**

Tipe jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu			
		Lebar bahu efektif rata-rata W _s (m)			
		≤ 0,5 m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat-lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,98	1,00	1,02	1,03
	Sedang	0,94	0,97	1,00	1,02
	Tinggi	0,89	0,93	0,96	0,99
	Sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
Empat-lajur tak-terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,98	1,00	1,02	1,03
	Sedang	0,93	0,96	0,99	1,02
	Tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	Sangat tinggi	0,80	0,86	0,90	0,95
Dua-lajur tak-terbagi 2/2 UD atau Jalan satu-arah	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,01
	Rendah	0,96	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,91	0,93	0,96	0,99
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

**Tabel 3.13 Factor Penyesuaian untuk Hambatan Samping (FFV_{SF})
dengan Kereb**

Tipe jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kereb-penghalang			
		Jarak: kereb - penghalang W _k (m)			
		≤ 0,5 m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat-lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,97	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,93	0,95	0,97	0,99
	Tinggi	0,87	0,90	0,93	0,96
	Sangat tinggi	0,81	0,85	0,88	0,92
Empat-lajur tak-terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,96	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,91	0,93	0,96	0,98
	Tinggi	0,84	0,87	0,90	0,94
	Sangat tinggi	0,77	0,81	0,85	0,90
Dua-lajur tak-terbagi 2/2 UD atau Jalan satu-arah	Sangat rendah	0,98	0,99	0,99	1,00
	Rendah	0,93	0,95	0,96	0,98
	Sedang	0,87	0,89	0,92	0,95
	Tinggi	0,78	0,81	0,84	0,88
	Sangat tinggi	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Tabel 3.14 Faktor penyesuaian kecepatan untuk ukuran kota (FFV_{CS})

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,90
0,1 - 0,5	0,93
0,5 - 1,0	0,95
1,0 - 3,0	1,00
> 3,0	1,03

Sumber: Pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), 1997

Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan pada Jalan dan Alinyemen (FV₀). Secara umum kendaraan ringan memiliki kecepatan arus bebas lebih tinggi dari kendaraan berat dan sepeda motor dan jalan terbagi memiliki kecepatan arus bebas lebih tinggi dan jalan tidak terbagi. Sehingga kegiatan aktivitas kendaraan di jalan tidak terhambat dan proses kemacetanpun tidak akan terjadi karena, kendaraan yang melintas memiliki laju yang teratur dalam hal ini kita juga harus menciptakan ketertiban berlalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan.

c. Penentuan Tingkat Pelayanan

Dari hasil analisis *survey* dan pengolahan data, maka volume lalu lintas pada jam puncak dapat dihitung menggunakan rumus derajat kejenuhan:

$$DS = \frac{V}{c}; \dots\dots\dots (3.5)$$

Dimana:

v = volume lalu lintas

c = kapasitas jalan

Tabel 3.15 Karakteristik Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Tingkat Pelayanan	Karakteristik	Batas Lingkup (V/C)
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00-0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0,20-0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,45-0,74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dapat ditolelir	0,75-0,84
E	Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas. Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti	0,85-1,00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas. Antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar	>1,00

Sumber: KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalin di Jalan

B. Penataan *On Street Parking*

Metode pengolahan data dilakukan dengan dalam dua tahap. Tahap pertama adalah penyempurnaan dan tahap kedua pengolahan dengan menggunakan rumus yang diperoleh dari hasil interpretasi matematis dari setiap variabel untuk kebutuhan analisis.

Tahap pertama data yang dikumpulkan melalui observasi dan wawancara disajikan dalam bentuk tabel dan grafik guna kepentingan analisa. Pengolahan data melingkupi kegiatan editing data, pengkodean data dan penyusunan dalam bentuk tabulasi. Kemudian dilakukan penyeragaman satuan kendaraan ke dalam satu satuan yaitu Satuan Mobil Penumpang (SMP). Hal ini dilakukan untuk memudahkan perhitungan. Penjelasan lebih lengkap tentang cara melakukan penyeragaman satuan kendaraan.

Selanjutnya data tersebut diklasifikasikan kedalam beberapa kategori, baik berdasarkan hari maupun berdasarkan jam. Berdasarkan hari data dikelompokkan dalam dua kategori yakni hari kerja yang diwakili oleh hari Senin, dan Rabu lalu akhir pekan yang diwakili oleh hari Sabtu. Sedangkan berdasarkan jam data dikelompokkan dalam dua kategori

yaitu jam rata-rata yang diambil dari nilai rata-rata fluktuasi jam-jaman data pada lokasi pengamatan dan jam puncak yang diambil dari nilai tertinggi (nilai ekstrim) dari fluktuasi jam-jaman data di lokasi pengamatan.

Tahap kedua dari proses pengolahan data adalah menghitung berbagai kemungkinan yang dapat terjadi pada suatu variabel jika suatu variabel lainnya diintervensi. Dalam hal ini variabel yang nilainya diintervensi adalah posisi sudut parkir dan pengaruhnya akan diamati pada BPJ dan penerimaan retribusi. Simulasi terkait dengan posisi parkir akan menggunakan data pendukung dari hasil analisa sebelumnya.

a. Hubungan pengaruh kecepatan terhadap BPJ (Biaya Pengguna Jalan)

Kecepatan bersama panjang total jalan berpengaruh langsung terhadap lama waktu tempuh kendaraan. Semakin lama suatu kendaraan menempuh suatu panjang jalan berarti semakin besar biaya transport relatif yang diperlukan dan sekaligus mengakibatkan banyaknya waktu yang terbuang untuk menempuh perjalanan dimana waktu tersebut efektif bagi seseorang untuk melakukan kegiatan yang produktif.

Suatu kendaraan dianggap tidak mengalami kerugian jika dapat melaju pada kecepatan 40 km/jam (Kuswanto. N, 1990:50). Pada kecepatan itu segala biaya yang harus dikeluarkan oleh pengguna jalan dianggap sebagai biaya yang wajar dan tanpa kerugian (biaya transport).

Biaya pengguna jalan diperhitungkan sebagai akumulasi dari biaya transport relatif kendaraan ditambah nilai produktifitas pengguna jalan yang hilang selama menempuh suatu ruas jalan. Nilai produktifitas pengguna jalan tersebut diperhitungkan berdasarkan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per tahun di daerah penelitian. Kerugian BPJ diperhitungkan sebagai nilai BPJ pada kecepatan yang dialami oleh pengguna jalan dikurangi nilai BPJ pada kecepatan dimana diasumsikan pada

kecepatan tersebut tidak terjadi kerugian yang dalam penelitian ini adalah kecepatan 40 km/jam.

b. Hubungan pengaruh kepadatan terhadap kecepatan

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa perubahan nilai dari variabel posisi sudut parkir pengaruhnya hanya dapat dihitung secara langsung sampai pada variabel kepadatan, sedangkan BPJ dipengaruhi secara langsung oleh kecepatan. Kepadatan dan kecepatan sendiri tidak ditemukan hubungannya secara matematis berdasarkan defenisi variabel-variabel tersebut. Sehingga untuk menghitung pengaruh hubungan kedua variabel tersebut diperlukan suatu rumus.

Melihat satuan dari variabel kecepatan dan variabel kepadatan. kecepatan tidaklah dipengaruhi oleh kepadatan. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa kepadatan mengakibatkan perubahan pada keleluasaan gerak kendaraan yang mempengaruhi laju kendaraan itu. Semakin tinggi tingkat kepadatan suatu jalan, maka semakin rendah kecepatan yang dimungkinkan oleh kendaraan yang, melaju di jalan tersebut, dan demikian pula sebaliknya.

C. Estimasi Retribusi Parkir

i. Kapasitas Ruang Parkir

Persamaan yang digunakan untuk kapasitas areal parkir pada setiap titik parkir dan tempat parkir khusus adalah sebagai berikut:

➤ **Kendaraan Roda 2 (dua)**

$$N = \frac{L}{0,75}; \dots\dots\dots (3.6)$$

Dimana:

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

L = Panjang areal parkir (meter)

➤ **Kendaraan Roda 4 (empat)**

$$N = \frac{L}{6}; \dots\dots\dots (3.7)$$

Dimana:

N = jumlah kendaraan Roda 4 (empat) yang dapat diparkir

L = panjang areal parkir (meter)

ii. Karakteristik Parkir

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

$$TR = Nt.S . Ts \dots\dots\dots (3.8)$$

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)

➤ **Durasi Parkir (Dp)**

$$D = Extime - Entime$$

$$D = 16.15 - 15.22$$

$$D = 53 \text{ menit} ; \dots\dots\dots (3.9)$$

Dimana:

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

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

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

iii. **Indeks Parkir**

$$Ip = \frac{\text{Akumulasi parkir}}{\text{Kapasitas parkir}} \times 100; \dots\dots\dots (3.10)$$

Dimana:

IP = Indeks Parkir

iv. **Retribusi Parkir (RP)**

$$RP = \sum \text{Kendaraan Parkir} \times \text{Tarif Parkir} \dots\dots\dots (3.11)$$

3.7 Tahapan Kegiatan Penelitian

Kegiatan	Bulan Ke-1				Bulan Ke-2				Bulan Ke-3				Bulan Ke-4			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Persiapan																
Pengajuan Judul																
Penyusunan Proposal																
Seminar Proposal																
<i>Survey</i>																
Pengolahan Data																
Hasil dan Kesimpulan																
Sidang Akhir																

Sumber: Peneliti, 2022

BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Karakteristik dan Pengaruh *On Street Parking*

4.1.1. Karakteristik Parkir

a. Rata-rata Lamanya (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;

$$D = \text{Extime} - \text{Entime}$$

$$D = 16.15 - 15.22$$

$$D = 53 \text{ menit} ; \dots\dots\dots (4.1)$$

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 4.1:

Tabel 4.1 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 4.1 memperlihatkan durasi parkir rata-rata tertinggi kendaraan Roda 4 (empat) selama waktu penelitian terjadi pada hari Sabtu, 9 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 4.2 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 4.2 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.

Kategori durasi parkir kendaraan roda 2 (dua) dan 4 (empat) pada Jalan Kartini Kota Salatiga berdasarkan Tabel 3.2 Kategori Durasi Parkir Berdasarkan Lamanya Waktu maka termasuk kedalam Kategori 1 yaitu durasi pendek, pada umumnya kendaraan parkir kurang dari satu jam.

b. Pergantian Parkir (*Parking Turnover*)

Berdasarkan *survey* perparkiran rata-rata kendaraan Roda 4 (empat) terdapat 10 kendaraan dan 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 2,5m x 5m. Sehingga dapat diketahui nilai Pergantian *Turnover* (TR) pada hari Sabtu, 29 Januari 2022 yaitu:

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

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

$$TR = 0,32 \text{ kend/petak/jam ; (4.2)}$$

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 4.3 *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 4.3 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 4.4 *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 tabel 4.4 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.

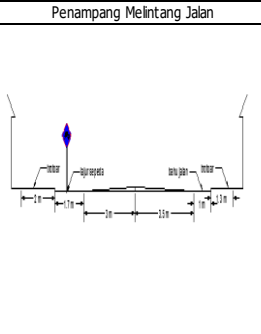
Kategori *Parking Turnover* berdasarkan Tabel 3.3 Kategori *Parking Turnover* Berdasarkan Lamanya Waktu, maka lokasi

survey tersebut tergolong kategori *high turnover* yaitu durasi parkir pendek yang pada umumnya untuk parkir di pusat perbelanjaan yang mana kurang dari 2 jam.

4.1.2 Pengaruh *Onstreet Parking*

a. Kapasitas Jalan

Data Geometri Jalan Kartini Kota Salatiga

No		Nama Ruas	Geometrik Jalan		Ket	Visualisasi Gambar		
		JL. KARTINI	Node	Awal				
				Akhir				
			Klasifikasi Jalan	Status Jalan	KOTA			
				Fungsi Jalan	KOLEKTOR			
			Panjang	(m)	460 m			
			Lebar	(m)	6			ki: 3 ka: 3
			Jumlah	Lajur	2			
				Jalur	2			
			Tipe Jalan	2/2UD				
			Model Arus (arah)	2 ARAH				
			Lebar Parkir	(m)	1			
			Lebar Efektif Jalan	(m)	8			
			Median	(m)	-			
			Trotoar	Kiri	(m)	2		
				Kanan	(m)	1		
			Drainase	Kiri	(m)	-		
				Kanan	(m)	-		
			Bahu Jalan	Kiri	(m)	-		
				Kanan	(m)	-		
			Jalur hijau	(m)	1			
		Kondisi Jalan	BAIK					
		Jenis Perkerasan	ASPAL					
		Hambatan Samping	SEDANG					
		Luas Kerusakan	(m ²)	-				
		Jumlah akses	3					
		Lampu	Jumlah	25				
		Parkir on street	Sudut parkir	30°	SEPEDA MOTOR			
		Marka	Keadaan	BAIK				

Sumber: Data Dinas Perhubungan Salatiga, 2018

Data Jumlah Penduduk Kota Salatiga Tahun 2021

Jumlah Penduduk Kota Salatiga menurut Jenis Kelamin per Kelurahan			
KELURAHAN	LAKI-LAKI	PEREMPUAN	JUMLAH
Argomulyo	25172	25092	50264
Cebongan	2556	2575	5131
Kumpulrejo	4173	4138	8311
Ledok	5530	5506	11036
Noborejo	3324	3354	6678
Randuacir	3405	3396	6801
Tegalrejo	6184	6123	12307
Sidomukti	22299	22755	45054
Dukuh	7072	7224	14296
Kalicacing	2996	3210	6206
Kecandran	3550	3508	7058
Mangunsari	8681	8813	17494
Sidorejo	26818	27466	54284
Blotongan	6554	6567	13121
Bugel	1757	1741	3498
Kauman Kidul	2078	2177	4255
Pulutan	2309	2319	4628
Salatiga	7120	7295	14415
Sidorejo Lor	7000	7367	14367
Tingkir	23093	23745	46838
Gendongan	2595	2729	5324
Kalibening	1191	1157	2348
Kutowinangun Lor	6461	6610	13071
Kutowinangun Kidul	3979	4217	8196
Sidorejo Kidul	3701	3822	7523
Tingkir Lor	2481	2534	5015
Tingkir Tengah	2685	2676	5361
Jumlah	97382	99058	196440

Sumber: Data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, 2021

Berdasarkan Data Geometri Jalan Kartini Kota Salatiga dan beberapa Tabel Faktor Penyesuaian maka didapatkan kapasitas jalan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \\
 C &= 2900 \times 1,14 \times 0,94 \times 0,89 \times 0,9 \\
 C &= 2489,22 \text{ smp/jam} ; \dots\dots\dots (4.3)
 \end{aligned}$$

Dimana:

C = Kapasitas

C₀ = Kapasitas dasar

(Tabel 3.4 Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan – dua jalur tak terbagi total dua arah)

FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

(Tabel 3.5 Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan – dua

lajur tak terbagi dan lebar total jalur efektif 8 meter)

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisah arah
(Tabel 3.6 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah - dua lajur 2/2 dan pemisahan arah SP 60-40)

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping
(Tabel 3.7 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping Dengan Bahu Jalan atau Tabel 3.8 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping Dengan Krib Jalan – 2/2 UD dan kelas hambatan samping medium)

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota
(Tabel 3.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota – ukuran kota 0,1-0,5 juta penduduk)

Menurut Tabel 3.4 Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan Kapasitas Jalan Kartini Kota Salatiga masih dalam keadaan aman karena belum melampaui batas kapasitas dasar dua lajur tak terbagi yaitu 2900 smp/jam.

b. Kecepatan Arus Bebas Kendaraan

Berdasarkan Data Geometri Jalan Kartini Kota Salatiga dan beberapa Tabel Faktor Penyesuaian maka didapati kecepatan arus bebas kendaraan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} FV &= (FV_0 + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} \\ FV &= (42+3) \times 0,9 \times 0,93 \\ FV &= 37,665 \text{ km/jam} ; \dots\dots\dots (4.4) \end{aligned}$$

Dimana:

FV = kecepatan arus bebas (km/jam)

FV_0 = kecepatan arus bebas dasar (km/jam)
(Tabel 3.10 Kecepatan Arus Bebas Dasar Untuk Jalan Perkotaan – 2/2 UD semua kendaraan rata-rata)

FV_W = penyesuaian lebar jalur lalu lintas jalan (km/jam)
(Tabel 3.11 Penyesuaian Kecepatan Untuk Lebar Jalan –

dua lajur tak terbagi dan lebar jalur efektif 8 meter)

FFV_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping

(Tabel 3.12 Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping Dengan Bahu Jalan atau Tabel 3.13 Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping Dengan Kreb – 2/2UD kelas hambatan samping sedang)

FFV_{CS} = faktor penyesuaian ukuran kota

(Tabel 3.14 Faktor Penyesuaian Kecepatan Untuk Ukuran Kota - ukuran kota 0,1-0,5 juta penduduk)

Menurut Tabel 3.10 Kecepatan Arus Bebas Dasar (FV_0) untuk Jalan Perkotaan Kapasitas Jalan Kartini Kota Salatiga masih dalam keadaan aman karena belum melampaui batas kecepatan arus bebas dasar dua lajur tak terbagi untuk semua kendaraan (rata-rata) yaitu 42 km/jam.

c. Penentu Tingkat Pelayanan

Berdasarkan *survey* arus lalu lintas, maka:

Tabel 4.5 Volume Lalu Lintas Kendaraan

Periode	Senin			Jumlah
	MC	LV	HV	
06.00 - 07.00	1062	139	0	1201
07.00 - 08.00	1145	173	0	1318
08.00 - 09.00	1133	121	1	1255
15.00 - 16.00	748	178	1	927
16.00 - 17.00	963	249	2	1214
17.00 - 18.00	733	223	0	956
Periode	Rabu			Jumlah
	MC	LV	HV	
06.00 - 07.00	908	144	0	1052
07.00 - 08.00	1313	136	4	1453
08.00 - 09.00	763	123	6	892
15.00 - 16.00	682	163	2	847
16.00 - 17.00	877	228	1	1106
17.00 - 18.00	668	204	2	874
Periode	Sabtu			Jumlah
	MC	LV	HV	
06.00 - 07.00	709	117	0	826
07.00 - 08.00	661	134	2	797
08.00 - 09.00	802	114	1	917
15.00 - 16.00	934	196	3	1133
16.00 - 17.00	1292	232	5	1529
17.00 - 18.00	990	183	1	1174

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Dimana:

MC : *Motorcycle* (sepeda motor) dengan emp 0,25

LV : *Light vehicle* (kendaraan ringan) dengan emp 1,00

HV : *Heavy vehicle* (kendaraan berat) dengan emp 1,20

Tabel 4.6 Volume Lalu Lintas Kendaraan Setelah EMP

Periode	Senin			C	Volume	Derajat Kejuhan
	MC	LV	HV			
06.00 - 07.00	265,5	139	0	2489,22	404,5	0,16
07.00 - 08.00	286,25	173	0	2489,22	459,25	0,18
08.00 - 09.00	283,25	121	1,2	2489,22	405,45	0,16
15.00 - 16.00	187	178	1,2	2489,22	366,2	0,15
16.00 - 17.00	240,75	249	2,4	2489,22	492,15	0,20
17.00 - 18.00	183,25	223	0	2489,22	406,25	0,16
Periode	Rabu			C	Volume	Derajat Kejuhan
	MC	LV	HV			
06.00 - 07.00	227	144	0	2489,22	371	0,15
07.00 - 08.00	328,25	136	4,8	2489,22	469,05	0,19
08.00 - 09.00	190,75	123	7,2	2489,22	320,95	0,13
15.00 - 16.00	170,5	163	2,4	2489,22	335,9	0,13
16.00 - 17.00	219,25	228	1,2	2489,22	448,45	0,18
17.00 - 18.00	167	204	2,4	2489,22	373,4	0,15
Periode	Sabtu			C	Volume	Derajat Kejuhan
	MC	LV	HV			
06.00 - 07.00	177,25	117	0	2489,22	294,25	0,12
07.00 - 08.00	165,25	134	2,4	2489,22	301,65	0,12
08.00 - 09.00	200,5	114	1,2	2489,22	315,7	0,13
15.00 - 16.00	233,5	196	3,6	2489,22	433,1	0,17
16.00 - 17.00	323	232	6	2489,22	561	0,23
17.00 - 18.00	247,5	183	1,2	2489,22	431,7	0,17

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Berdasarkan hasil *survey* dan pengolahan data pada *survey* lalu lintas maka derajat kejuhan (DS) pada volume lalu lintas di jam puncak yaitu :

✚ Volume kendaraan setelah EMP :

- Volume MC x EMP = 1292 x 0,25 = 323
- Volume LV x EMP = 232 x 1,00 = 232
- Volume HV x EMP = 5 x 1,20 = 6

$$\text{Total volume} = 561$$

✚ Kapasitas (C) : 2489,22 smp/jam ; (4.3)

✚ Derajat kejuhan :

$$DS = \frac{V}{C}$$

$$DS = \frac{561}{2489,22}$$

$$DS = 0,23 ; \dots\dots\dots (4.5)$$

Dimana:

DS = Derajat Kejenuhan

V = Volume kendaraan setelah EMP

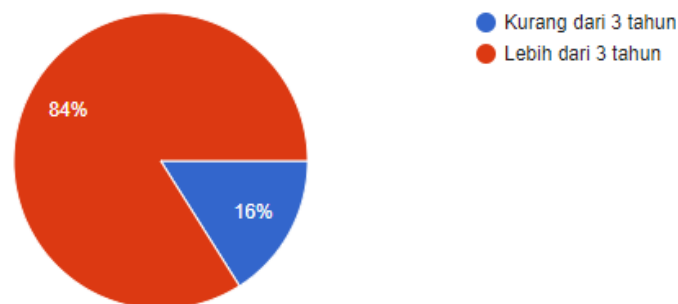
C = Kapasitas

Berdasarkan Tabel 3.15 Karakteristik Tingkat Pelayanan Ruas Jalan maka diketahui derajat kejenuhan atau tingkat pelayanan tertinggi pada hari Sabtu pukul 16.00-17.00 yakni 0,23 maka dari itu volume lalu lintas pada Jalan Kartini Kota Salatiga tergolong tingkat pelayanan *Level Of Service (LOS) B* (0,20-0,44) dengan karakteristik arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya.

4.2 Penataan *On Street Parking*

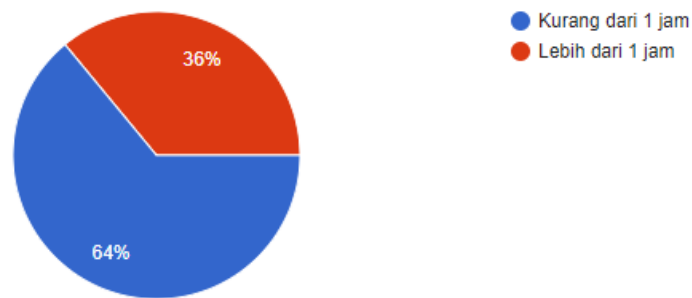
Berdasarkan hasil *survey* analisa (kuesioner) dari 50 responden yang terbagi atas 20 reponden pengguna jalan, 20 responden pedagang, 4 responden anggota kepolisian, 4 responden pegawai dishub, dan 2 responden petugas parkir yang menghasilkan data responden sebagai berikut:

Gambar 4.1 Grafik Pengenalan Wilayah



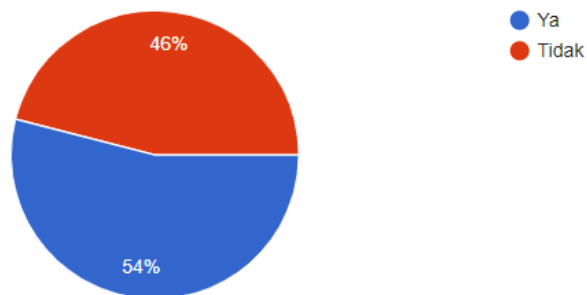
Sumber: Peneliti, 2022

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 4.2 Grafik Durasi Parkir

Sumber: Peneliti, 2022

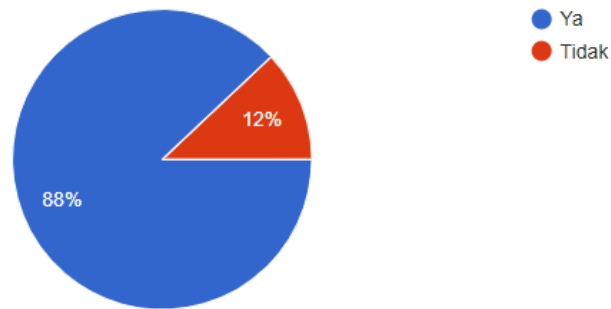
Berdasarkan grafik diatas terdapat rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk parkir di Jalan Kartini Salatiga 64% responden menjawab kurang dari 1 jam dan 36% lebih dari 1 jam.

Gambar 4.3 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.

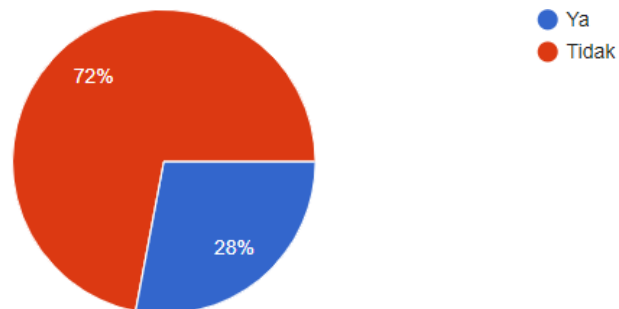
Gambar 4.4 Grafik Pengetahuan Tentang Larangan Parkir



Sumber: Peneliti, 2022

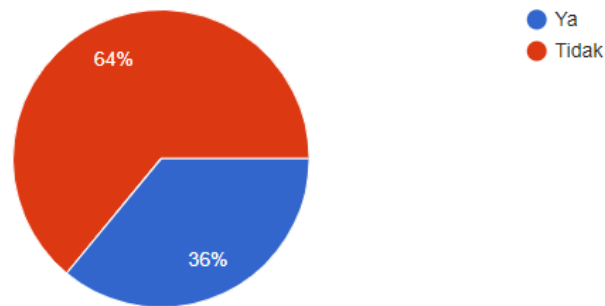
Berdasarkan grafik diatas terdapat 88% responden tahu bahwa jalur sepeda merupakan area larangan parkir namun 12% responden menjawab bahwa mereka tidak tahu bahwa jalur sepeda merupakan area larangan parkir.

Gambar 4.5 Grafik Penarikan Karcis Parkir



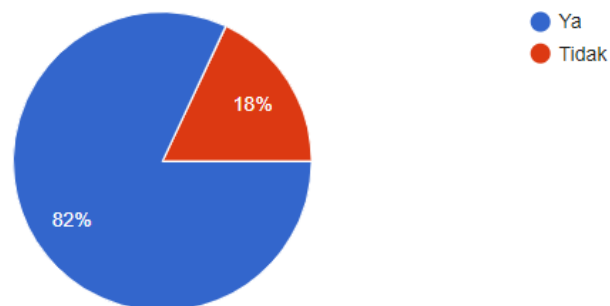
Sumber: Peneliti, 2022

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 4.6 Grafik Kenyamanan Fasilitas Parkir

Sumber: Peneliti, 2022

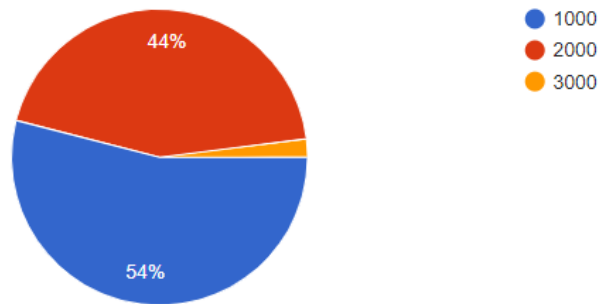
Berdasarkan grafik diatas terdapat 64% responden menjawab bahwa area parkir tersebut tidak aman dan nyaman namun untuk parkir 36% responden menjawab bahwa area parkir tersebut aman dan nyaman namun untuk parkir.

Gambar 4.7 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.

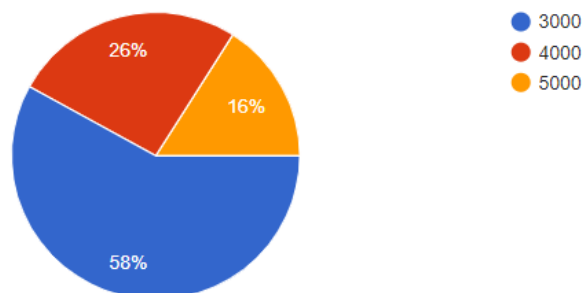
Gambar 4.8 Grafik Retribusi Parkir Roda 2 (Dua)



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,-

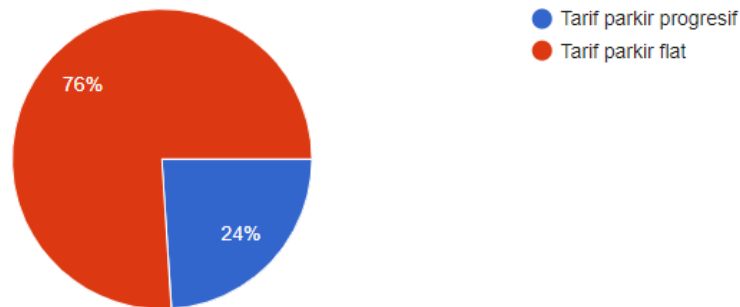
Gambar 4.9 Grafik Retribusi Parkir Roda 4 (Empat)



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,-

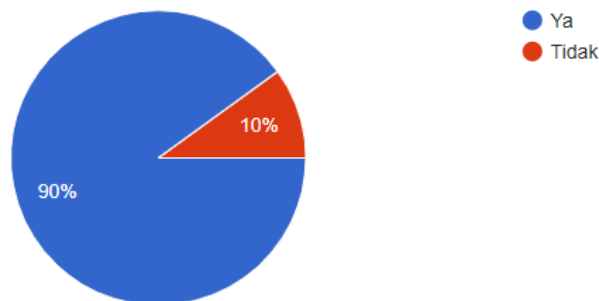
Gambar 4.10 Grafik Pemilihan Tarif Antara Tarif Flat Atau Tarif Progresif



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.

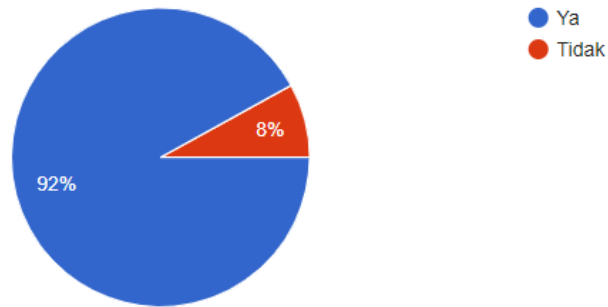
Gambar 4.11 Grafik Perlunya Bukti Pembayaran Parkir (Karcis)



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 4.12 Grafik Perlunya Petugas Parkir Resmi



Sumber: Peneliti, 2022

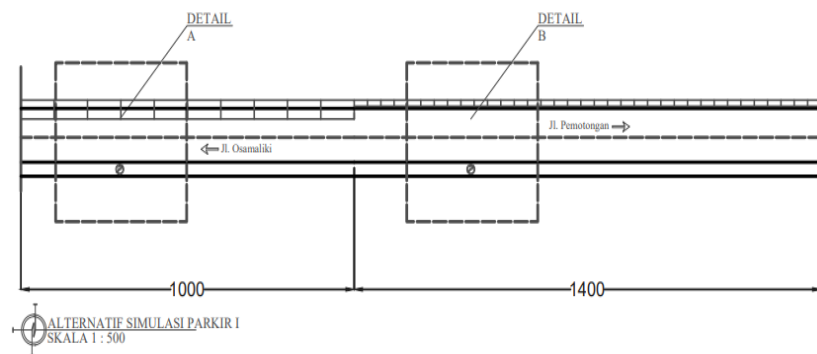
Berdasarkan grafik diatas terdapat 92% responden memerlukan petugas parkir resmi dari dinas terkait dan 8% responden tidak memerlukan petugas parkir resmi dari dinas terkait.

4.2.1 Hubungan pengaruh kecepatan terhadap BPJ (Biaya Pengguna Jalan)

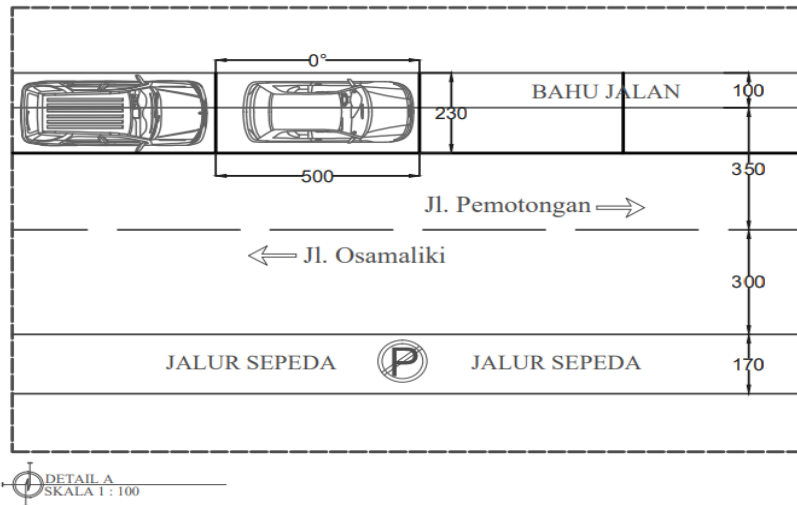
Berdasarkan jumlah kendaraan optimum dan sisa badan jalan maka:

✚ Alternatif Simulasi Parkir I

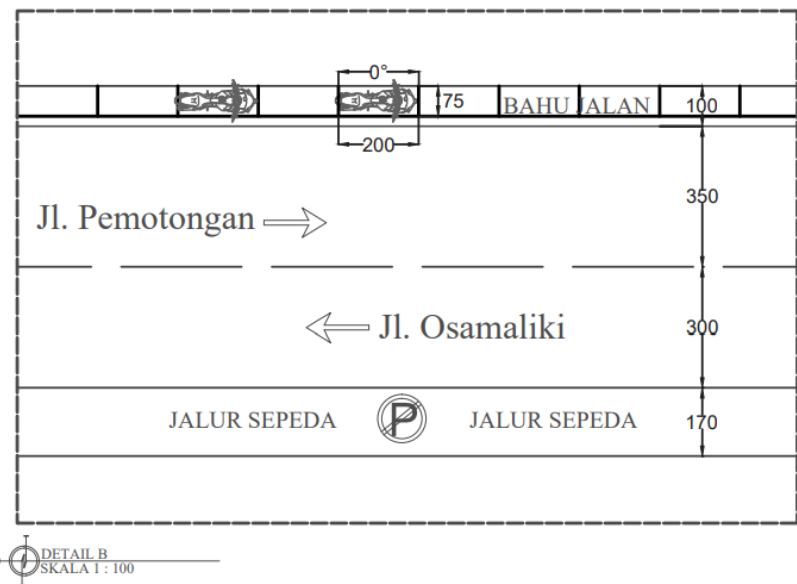
Gambar 4.1 Alternatif Simulasi Parkir I



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.2 Detail A Alternatif Simulasi Parkir I

Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.3 Detail B Alternatif Simulasi Parkir I

Sumber: Peneliti, 2022

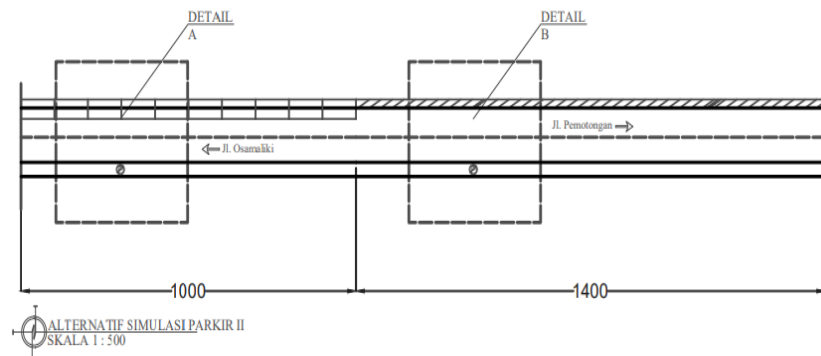
Keterangan:

- Panjang area parkir Roda 4 (empat) : 50 meter
- Panjang area parkir Roda 2 (dua) : 70 meter
- Total petak parkir Roda 4 (empat) : 10 kendaraan
- Total petak parkir Roda 2 (dua) : 35 kendaraan
- 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

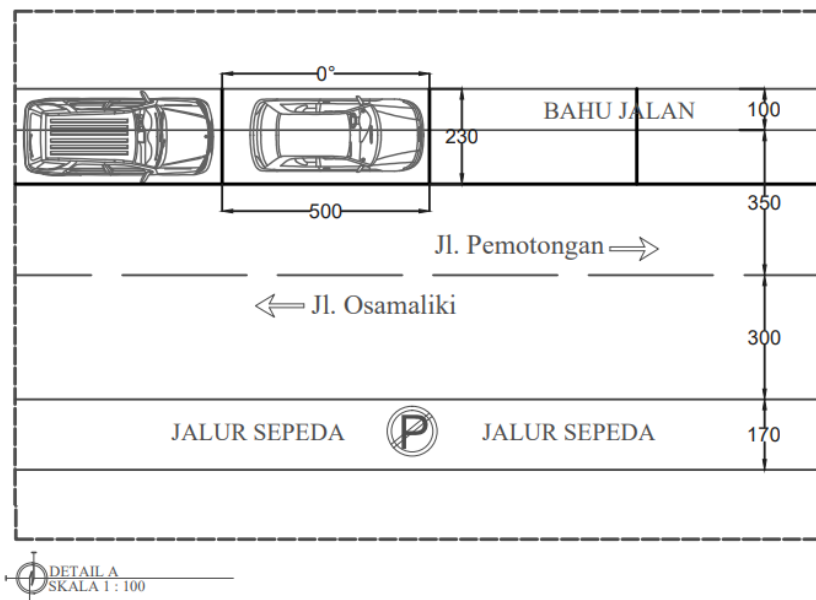
Alternatif Simulasi Parkir II

Gambar 4.4 Alternatif Simulasi Parkir II



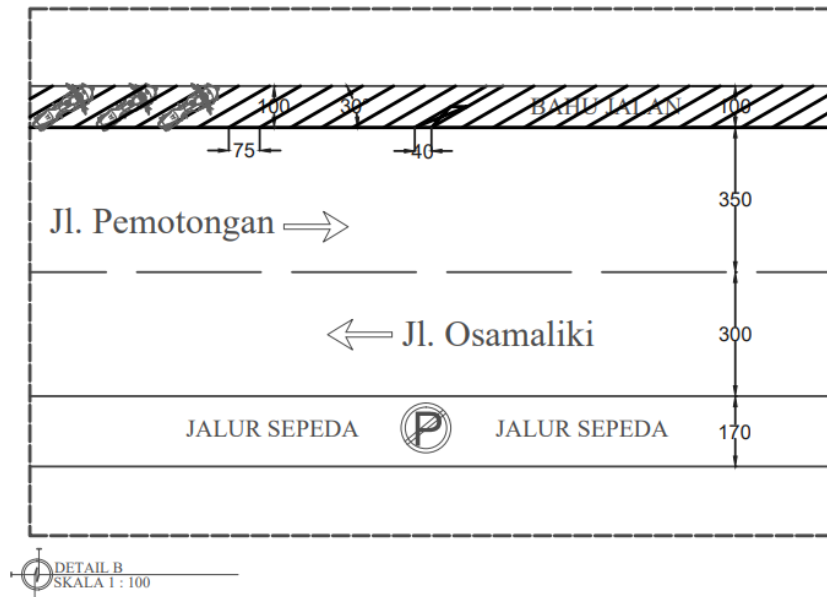
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.5 Detail A Alternatif Simulasi Parkir II



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.6 Detail B Alternatif Simulasi Parkir II



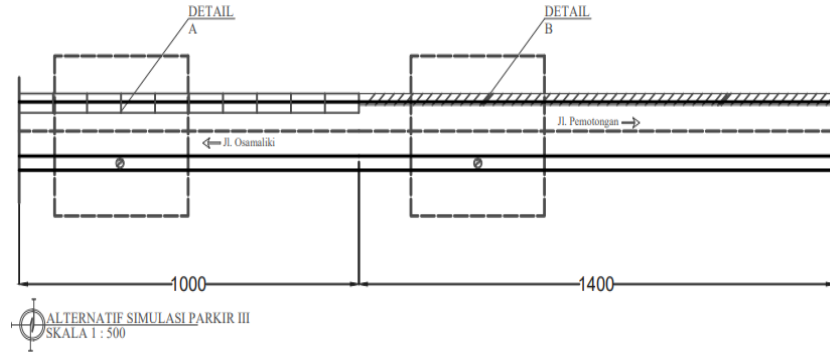
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir Roda 4 (empat) : 50 meter
- Panjang area parkir Roda 2 (dua) : 70 meter
- Total petak parkir Roda 4 (empat) : 10 kendaraan
- Total petak parkir Roda 2 (dua) : 90 kendaraan
- Sudut parkir Roda 4 (empat) : 0°
- Sudut parkir Roda 2 (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

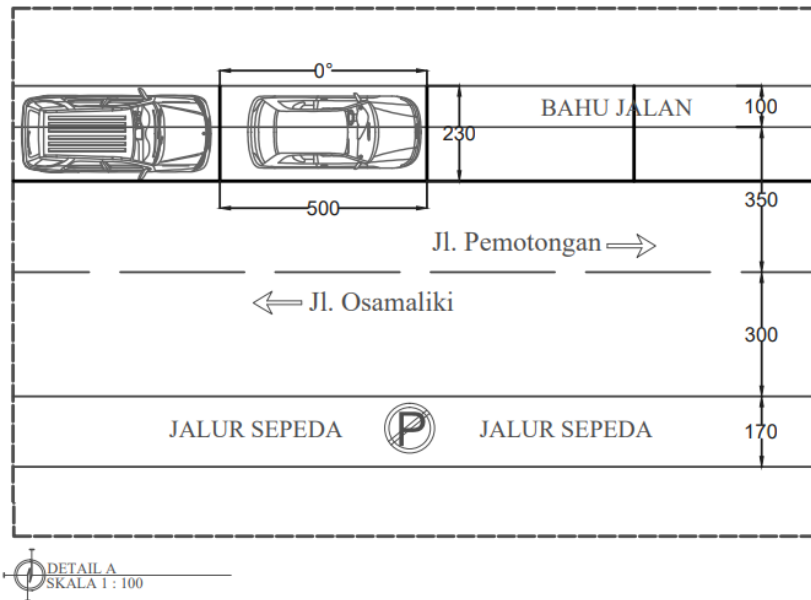
✚ Alternatif Simulasi Parkir III

Gambar 4.7 Alternatif Simulasi Parkir III



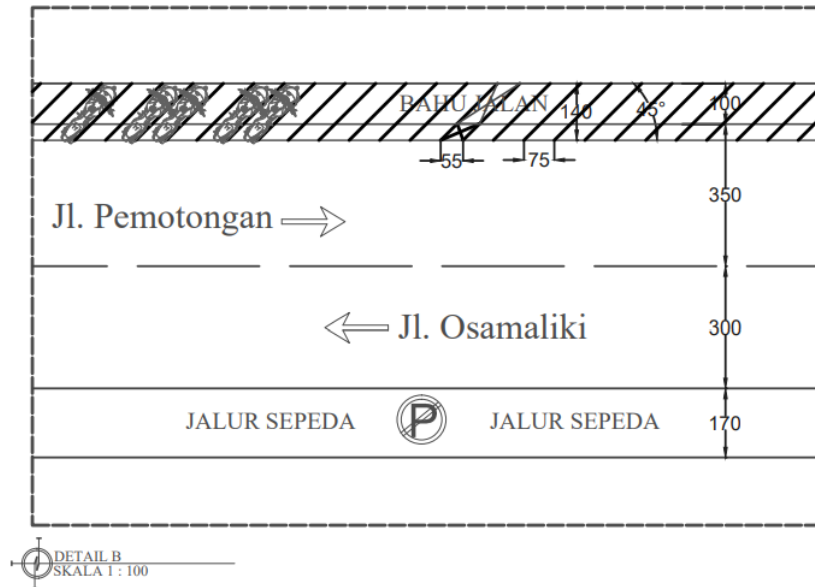
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.8 Detail A Alternatif Simulasi Parkir III



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.9 Detail B Alternatif Simulasi Parkir III



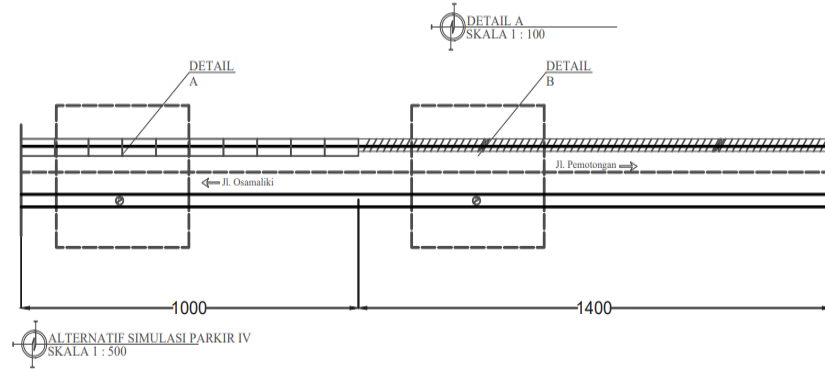
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir Roda 4 (empat) : 50 meter
- Panjang area parkir Roda 2 (dua) : 70 meter
- Total petak parkir Roda 4 (empat) : 10 kendaraan
- Total petak parkir Roda 2 (dua) : 90 kendaraan
- 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

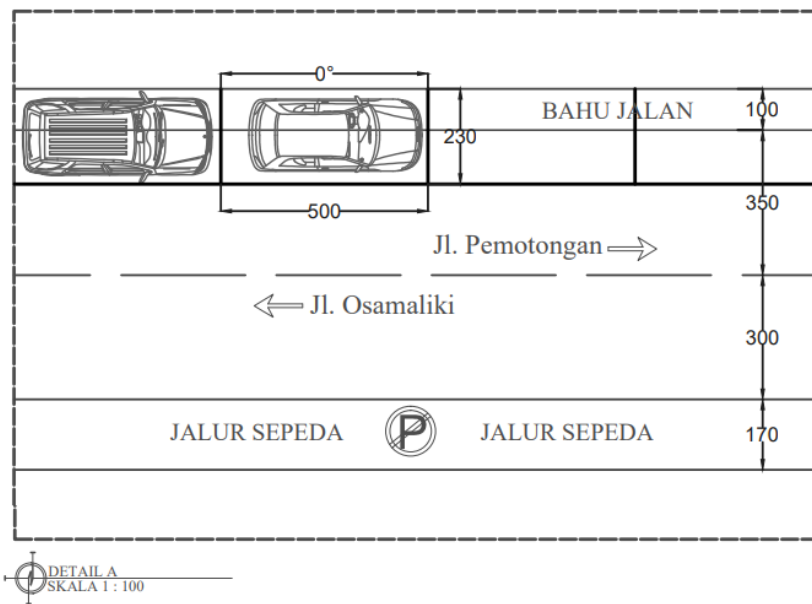
Alternatif Simulasi Parkir IV

Gambar 4.10 Alternatif Simulasi Parkir IV



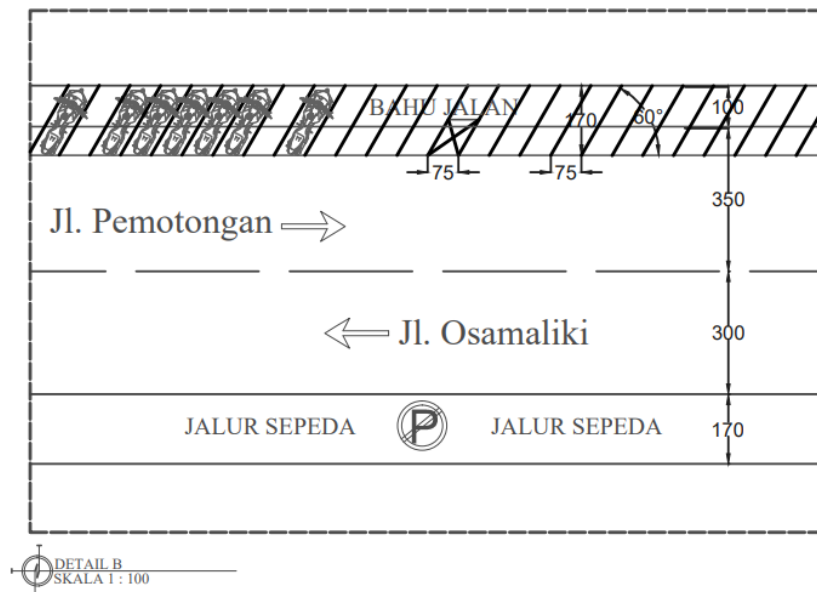
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.11 Detail A Alternatif Simulasi Parkir IV



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.12 Detail B Alternatif Simulasi Parkir IV



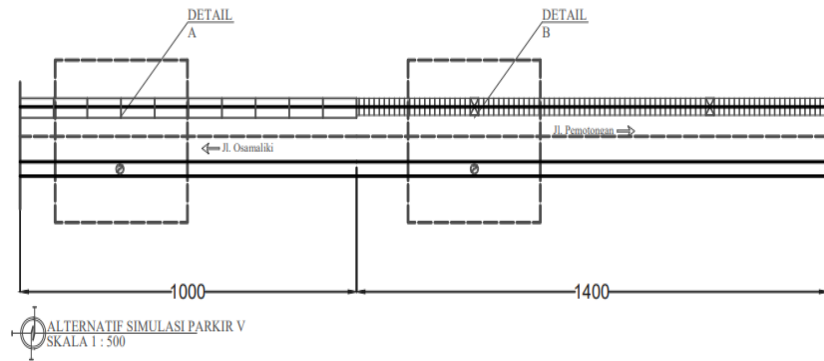
Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir Roda 4 (empat) : 50 meter
- Panjang area parkir Roda 2 (dua) : 70 meter
- Total petak parkir Roda 4 (empat) : 10 kendaraan
- Total petak parkir Roda 2 (dua) : 90 kendaraan
- Sudut parkir Roda 4 (empat) : 0°
- Sudut parkir Roda 2 (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

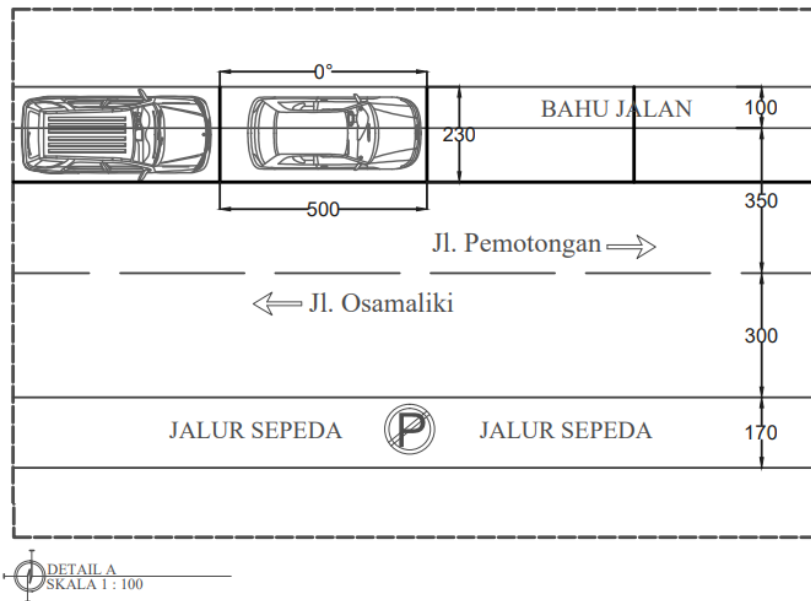
Alternatif Simulasi Parkir V

Gambar 4.13 Alternatif Simulasi Parkir V



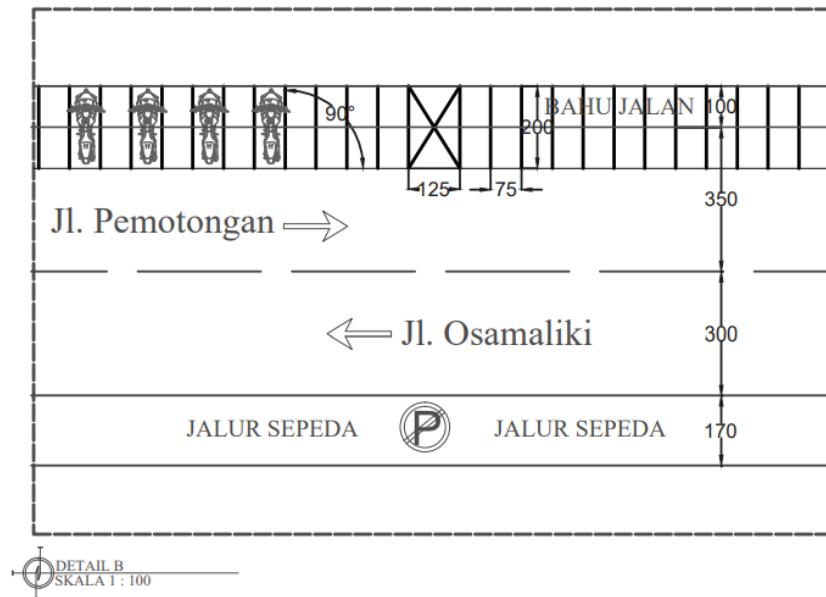
Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.14 Detail A Alternatif Simulasi Parkir V



Sumber: Peneliti, 2022

Gambar 4.15 Detail B Alternatif Simulasi Parkir V



Sumber: Peneliti, 2022

Keterangan:

- Panjang area parkir Roda 4 (empat) : 50 meter
- Panjang area parkir Roda 2 (dua) : 70 meter
- Total petak parkir Roda 4 (empat) : 10 kendaraan
- Total petak parkir Roda 2 (dua) : 90 kendaraan
- 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.

4.2.2 Hubungan pengaruh kepadatan terhadap kecepatan

Berdasarkan hasil analisa dan perhitungan *survey* lalu lintas pada lokasi *survey*, Jalan Kartini Kota Salatiga merupakan jalan kolektor yang tergolong dalam tingkat pelayanan *Level Of Service (LOS)* kelas B dengan nilai derajat kejenuhan (DS) = 0,22 yang berdasarkan Tabel 3.15 Karakteristik Tingkat Pelayanan Ruas Jalan. Maka dari itu dengan tingkat kepadatan tersebut dapat disimpulkan bahwa arus kendaraan stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatan.

4.3 Estimasi Retribusi Parkir

4.3.1 Kapasitas Ruang Parkir

a. Kendaraan Roda 2 (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 4 (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

Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Berdasarkan *survey* perparkiran rata-rata kendaraan Roda 4 (empat) terdapat 10 kendaraan dan 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 4.7 *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 4.7 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 4.8 *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 tabel 4.8 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.

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:

$$D = \text{Extime} - \text{Entime}$$

$$D = 16.15 - 15.22$$

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

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 4.9:

Tabel 4.9 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 4.10 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 4.10 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.

4.3.3 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:

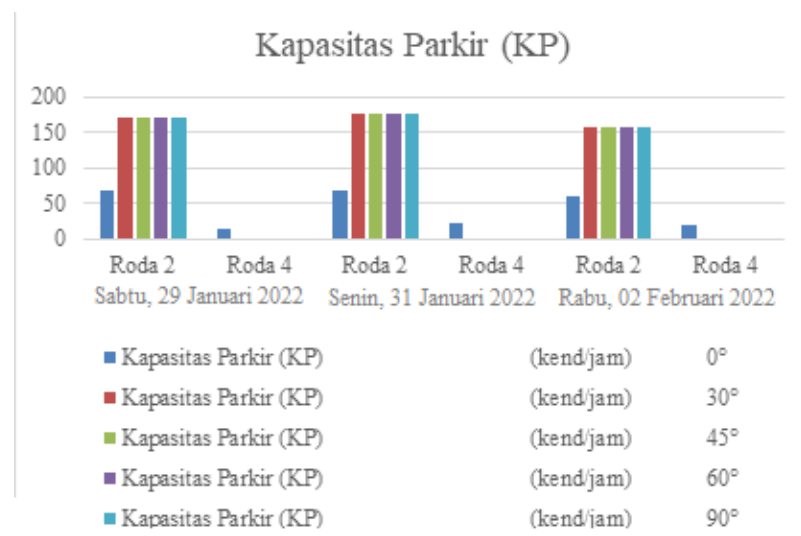
IP : Indeks Parkir

Tabel 4.11 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 4.13 Grafik Kapasitas Parkir (KP)



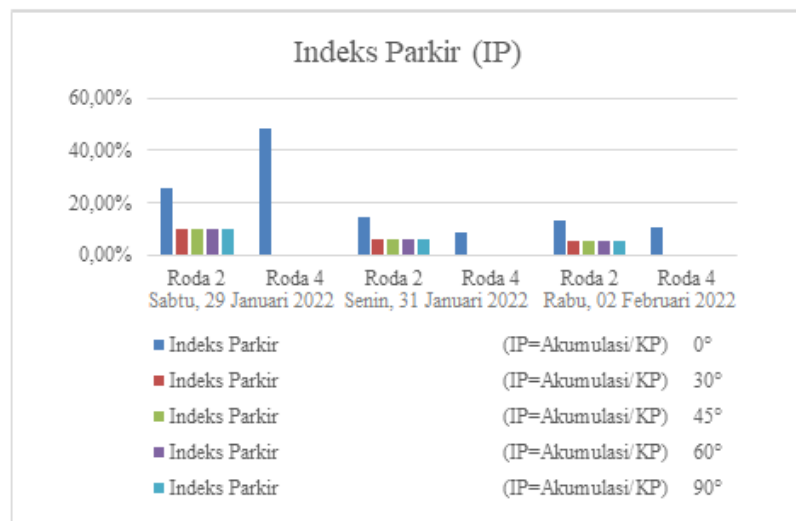
Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada Gambar 4.13 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 4.14 Grafik Indeks Parkir (IP)



Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Pada Gambar 4.14 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 terendah 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%.

4.3.4 Retribusi Parkir

a. Berdasarkan Waktu Survey

Menurut 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:

$$\text{RP} = \text{Jumlah kendaraan rata-rata (Roda 2)} \times \text{tarif parkir}$$

$$\text{RP} = (19+32) \times \text{Rp. 2.000,-}$$

$$\text{RP} = \text{Rp. 102.000,- /hari}$$

$$\text{RP} = \text{Rp. 102.000,-} \times 365$$

$$\text{RP} = \text{Rp. 37.230.000,-/tahun}$$

Tabel 4.12 Retribusi Parkir Berdasarkan Waktu Survey

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

b. Berdasarkan Alternatif Simulasi Parkir

Merdasarkan penelitian dan analisis maka digunakan Alternatif Simulasi Parkir II yang mana terdapat 10 petak parkir roda 4 (empat) dan 90 petak parkir roda 2 (dua). Ketentuan dalam perhitungan digunakan penarikan retribusi parkir dengan metode Tarif Flat dengan tarif kendaraan roda 2

(dua) Rp.2000,- sedangkan kendaraan roda 4 (empat) Rp. 4000,- dengan angka *parking turnover* 1,00 petak/jam/kend selama 6 jam/hari.

Tabel 4.13 Retribusi Parkir Berdasarkan Alternatif Simulasi Parkir

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan (Kend/Jam)	Tarif Parkir (Rp)	Pendapatan Perhari (Rp)	Pendapatan Setahun (Rp)
1	Kendaraan Roda 2	90	Rp 2.000	Rp 1.080.000	Rp 394.200.000
2	Kendaraan Roda 4	10	Rp 4.000	Rp 240.000	Rp 87.600.000
Total Pendapatan =					Rp 481.800.000

Sumber: Analisa Peneliti, 2022

Berdasarkan tabel 4.13 Total pendapatan parkir yang terdapat di area lokasi *survey* pada waktu *survey* berdasarkan alternatif parkir yang telah ditentukan diperoleh estimasi retribusi parkir sebesar Rp. 481.800.000,- pertahun.

Sehubungan dengan kedua analisis perhitungan diatas maka estimasi potensi retribusi parkir yang digunakan menggunakan analisis perhitungan Retribusi Parkir Berdasarkan Alternatif Simulasi Parkir dengan jumlah petak parkir sebanyak 90 petak untuk kendaraan roda dua dan 10 petak untuk roda empat dengan proyeksi pendapatan retribusi parkir sebesar Rp. 481.800.000,- pertahun.

BAB V

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

- a. Karakteristik parkir dan pengaruh *on street parking* terhadap kinerja lalu lintas pada ruas Jalan Kartini Kota Salatiga untuk durasi parkir tergolong Kategori I yaitu durasi pendek, pada umumnya kendaraan parkir kurang dari satu jam. Sedangkan untuk kategori *Parking Turnover* berdasarkan lamanya waktu maka, lokasi *survey* tersebut tergolong *high turnover* untuk durasi parkir pendek yang pada umumnya untuk parkir di pusat perbelanjaan, dengan kapasitas jalan 2489,22 smp/jam, kecepatan arus bebas kendaraan 37,665 km/jam serta tingkat pelayanan tergolong kategori *Level Of Service (LOS) B* (0,20 - 0,44) dengan karakteristik arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya.
- b. 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 10 petak mobil dan 90 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.
- c. 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* berdasarkan Alternatif Simulasi Parkir tersebut diperkirakan sebesar Rp. 481.800.000,- pertahun.

5.2 SARAN

- a. Pihak Pemerintah Kota Salatiga melalui dinas dan badan terkait sebaiknya lebih menegaskan kembali terkait peraturan daerah serta rambu-rambu lalu lintas mengenai tata kelola parkir guna untuk meningkatkan ketertiban parkir dan kelancaran arus lalu lintas. Pengaturan parkir dan pengawasan parkir oleh pengelola parkir lebih ditingkatkan terutama pada jam-jam puncak atau sibuk agar kendaraan tidak menutupi jalan atau menghambat sirkulasi kendaraan yang lain.
- b. Pemakaian bentuk pola sudut (0° ; 30° ; 45° ; 60° ; 90°) untuk parkir setiap jenis kendaraan bermotor harus mempertimbangkan dan memperhatikan ruang gerak kendaraan, semakin besar sudut yang digunakan semakin besar pula ruang gerak yang diperlukan. Penataan areal/lahan parkir (petak atau garis parkir) sebaiknya diiringi dengan melengkapi areal/lahan tersebut seperti tempat parkir (petak atau garis parkir), rambu parkir, rambu larangan atau khusus parkir tertentu dan lain sebagainya sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi pemarkir maupun kendaraan yang diparkir.
- c. Untuk mendapatkan retribusi parkir secara resmi sebaiknya Pemerintah Kota Salatiga menyediakan tempat parkir (gedung parkir dan atau lapangan parkir) yang lebih banyak dan strategis, dengan harapan dapat meningkatkan hasil pendapatan retribusi parkir.
- d. Perlu adanya penelitian lebih lanjut pada ruas-ruas jalan yang lainnya di Kota Salatiga. Peneliti berharap Jalan Kartini Kota Salatiga dapat menjadi jalur lambat dengan kendaraan bermotor yang melintasi area tersebut tidak diijinkan berhenti sepanjang jalan Kartini dan dijadikan jalur searah kecuali jika tujuannya berada disalah satu area di Jalan Kartini semisal untuk bersekolah/bekerja. Dikarenakan Jalan Kartini Salatiga khususnya pada bagian Selasar Kartini sebagai tempat rekreasi keluarga, diharapkan kawasan tersebut menjadi kawasan *citywalk* dengan dilengkapi fasilitas ramah keluarga serta ruang parkir/gedung parkir yang mumpuni serta aman dan nyaman.

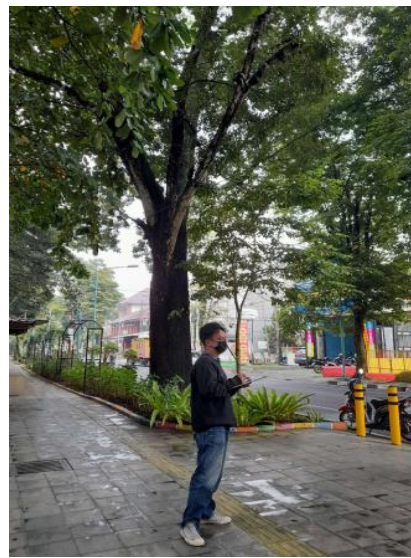
DAFTAR PUSTAKA

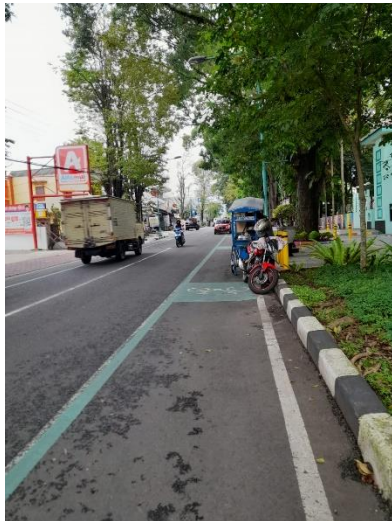
- Alhadi, Alvia. 2004. *Konsep Penataan Perparkiran di Jalan Tanjungpura*. Pontianak. Univertasi Tanjungpura
- Anggoro, David Yudi. 2018. *Analisis Karakter On Street Parking di Ruas Jalan Brigjend Slamet Riyadi (Simpang Empat Gladag – Simpang Empat Pasar Pon)*. Surakarta. Universitas Sebelas Maret.
- 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*.
- Fanggidae, Frits O. 2011. *Analisis Potensi Penerimaan Retribusi Parkir*. Kupang. Universitas Kristen Artha Wacana Kupang.
- Hani, Sheila. 2018. *Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studi Kasus Jalan Wahidin Depan Sekolah Wiyata Darma*. Medan. Universitas Pembinaan Masyarakat Indonesia.
- Inagama, Stephanny. 2017. *Analisis Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Jayapura*. Jayapura. Universitas Cenderawasih.
- Indonesia. *Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Perda Salatiga Nomor 12 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum*. Salatiga
- Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*. Jakarta.
- Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Sekretariat Negara. Jakarta
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah*.

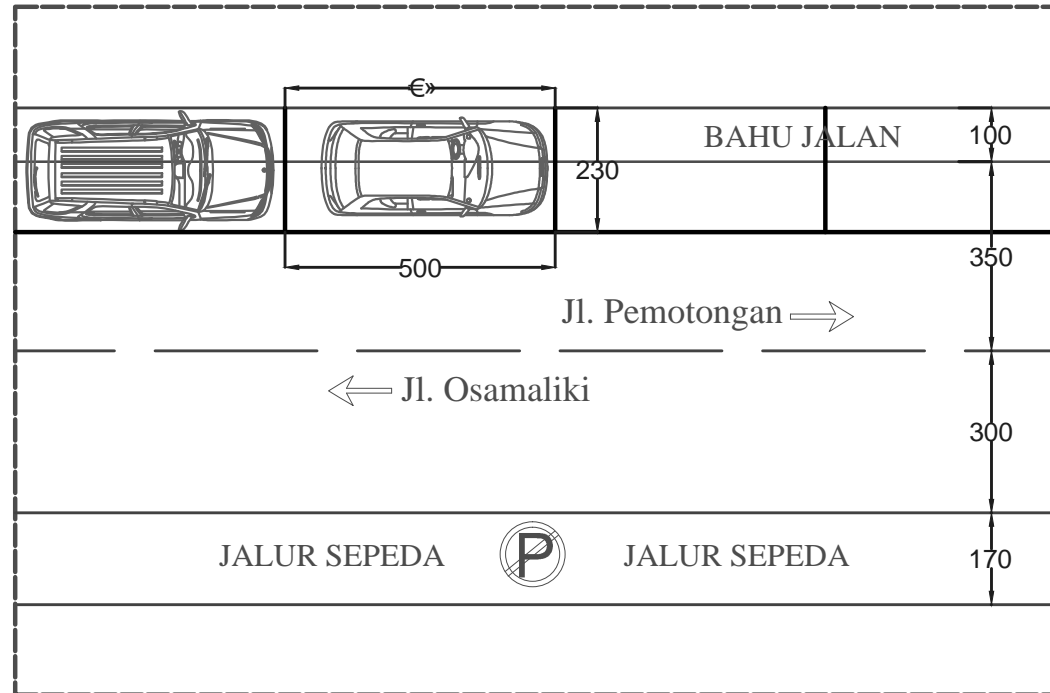
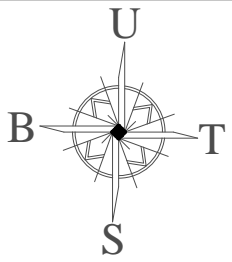
- Sekretariat Negara. Jakarta.
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Jurista, Angga. 2014. *Penataan Dan Penanganan Parkir Pada Badan Jalan Sepanjang Ruas Jalan Cimanuk*. Garut. Sekolah Tinggi Teknologi Garut.
- Khasani, Yusuf. 2018. *Analisis Sistem Parkir Badan Jalan (On Street Parking) Terhadap Kelancaran Berjalan Lintas di Jalan Gonilan-Pabelan*. Surakarta. Universitas Sebelas Maret.
- Mahardika, Kani. 2015. *Potensi Penataan Parkir*. Bandung. Universitas Komputer Indonesia.
- Maulidya, Ichda. 2021. *Penataan Parkir Badan Jalan Payakumbuh*. Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
- Putra, Fadlur Rizqi Nastikawa. 2019. *Penataan Parkir Badan Jalan (On Street Parking) Pasar Baru Lamongan*. Lamongan. Institut Teknologi Nasional Malang.
- Putra, Ruchjat Djayadi. 2009. *Analisis Sistem Perparkiran Dan Pengembangan Jaringan Transportasi Pada Kawasan Pantai Losari*. Makassar.
- Suthanaya, Putu Alit. 2010 *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung*. Bali. Universitas Udayana
- Tatura, Lydia Suriyani. 2011. *Analisis Penataan Ruang Parkir Pasar Central*. Gorontalo. Universitas Gorontalo.
- Tripoli, Bambang. 2019 *Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan Bermotor*. Aceh Barat.

LAMPIRAN

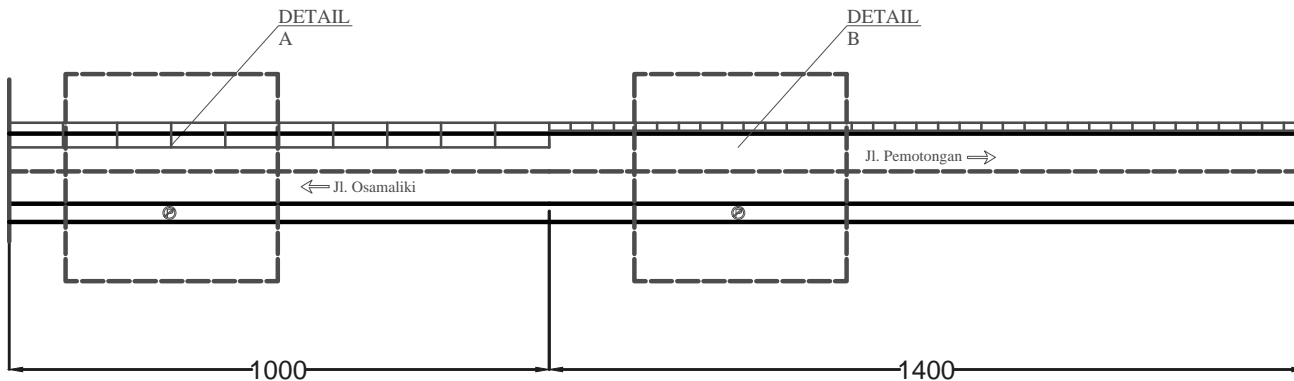








DETAIL A
SKALA 1 : 100



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR I
SKALA 1 : 500



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR I

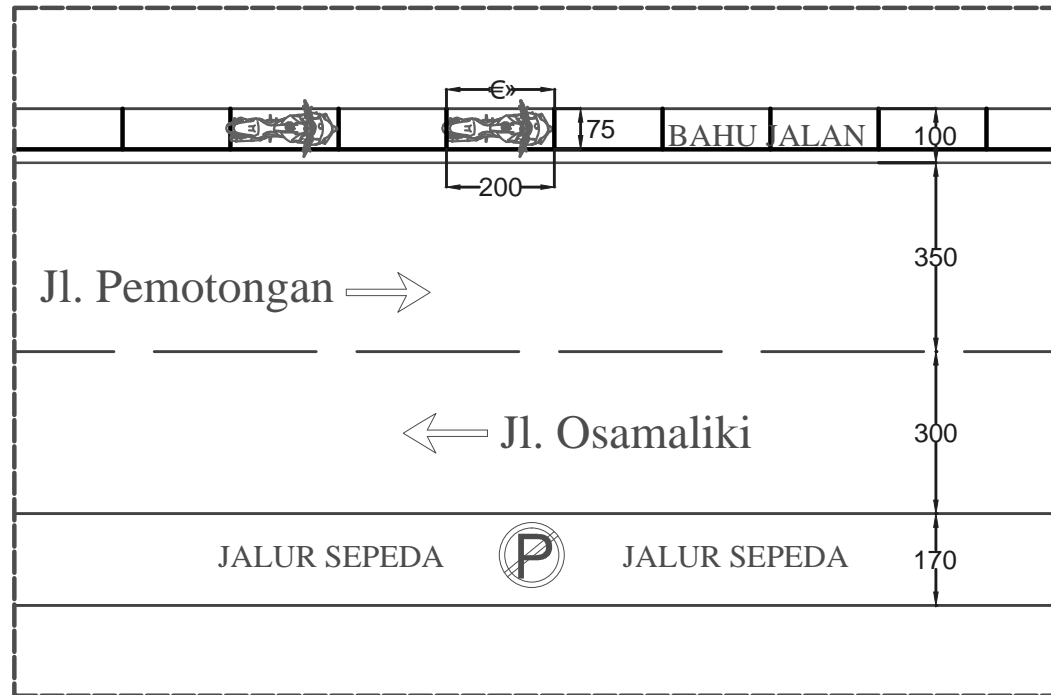
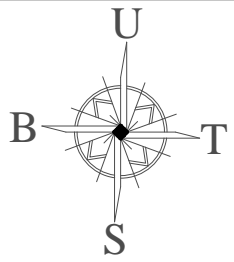
NOMOR LEMBAR :

1

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL B
SKALA 1 : 100



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR I

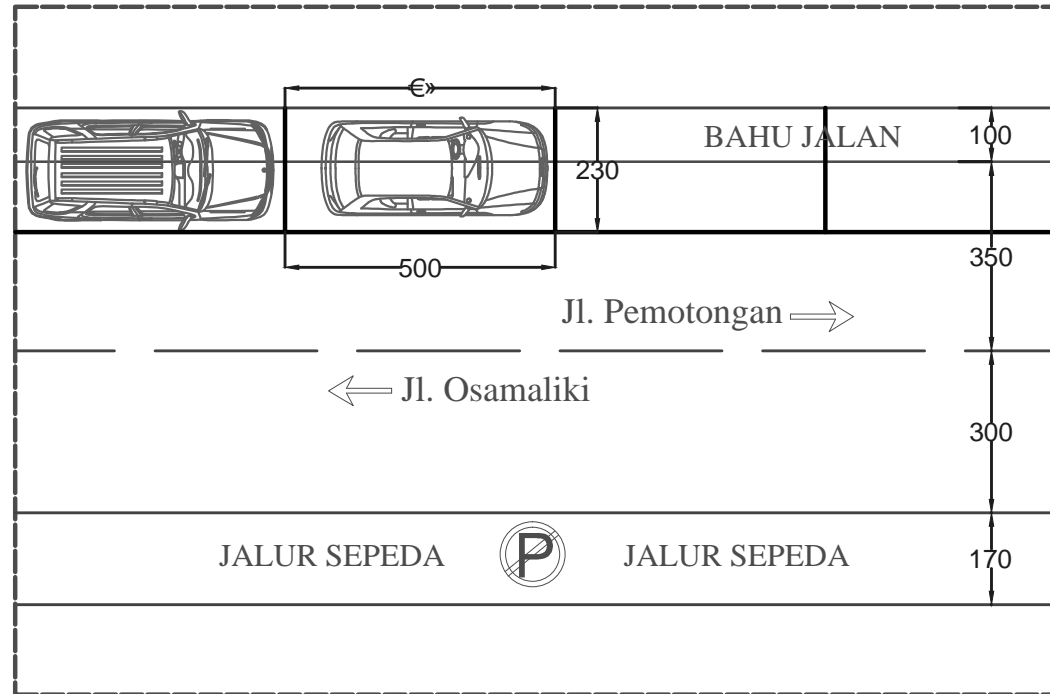
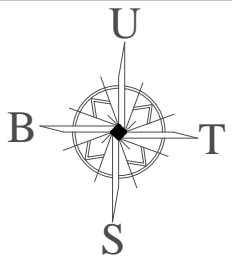
NOMOR LEMBAR :

2

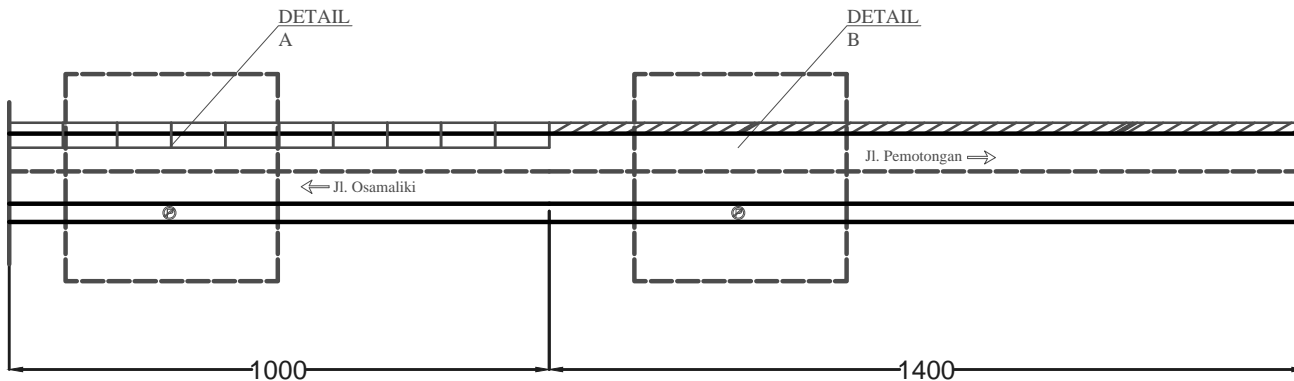
JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL A
SKALA 1 : 100



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR II
SKALA 1 : 500



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR II

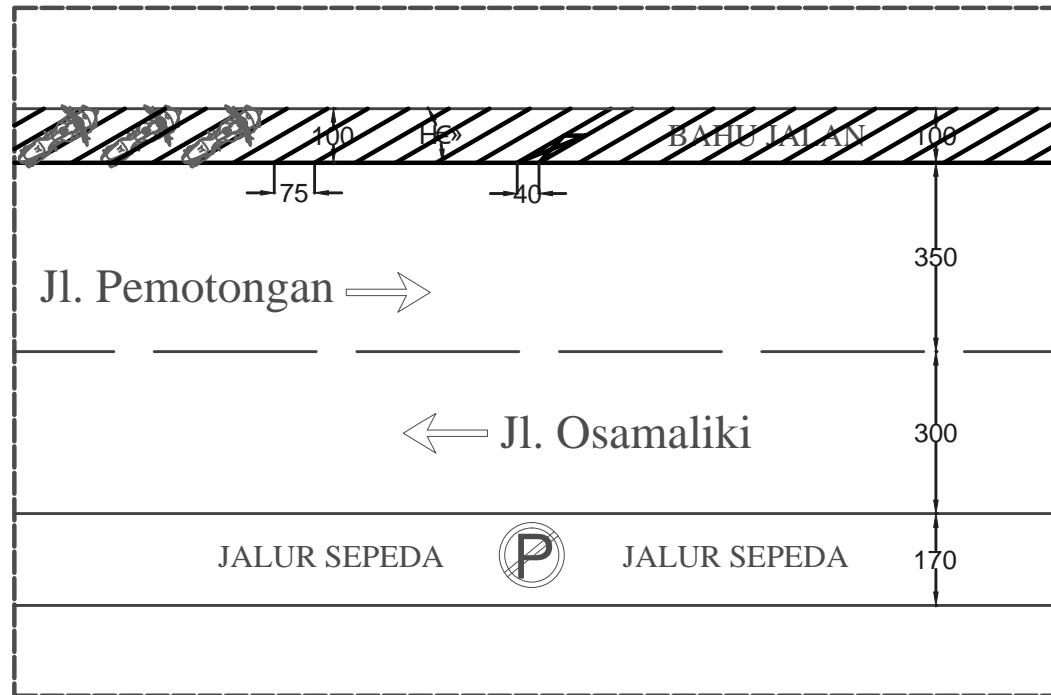
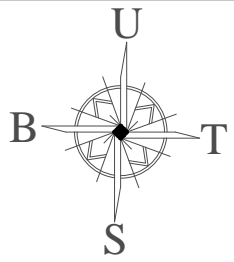
NOMOR LEMBAR :

3

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL B
SKALA 1 : 100



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR II

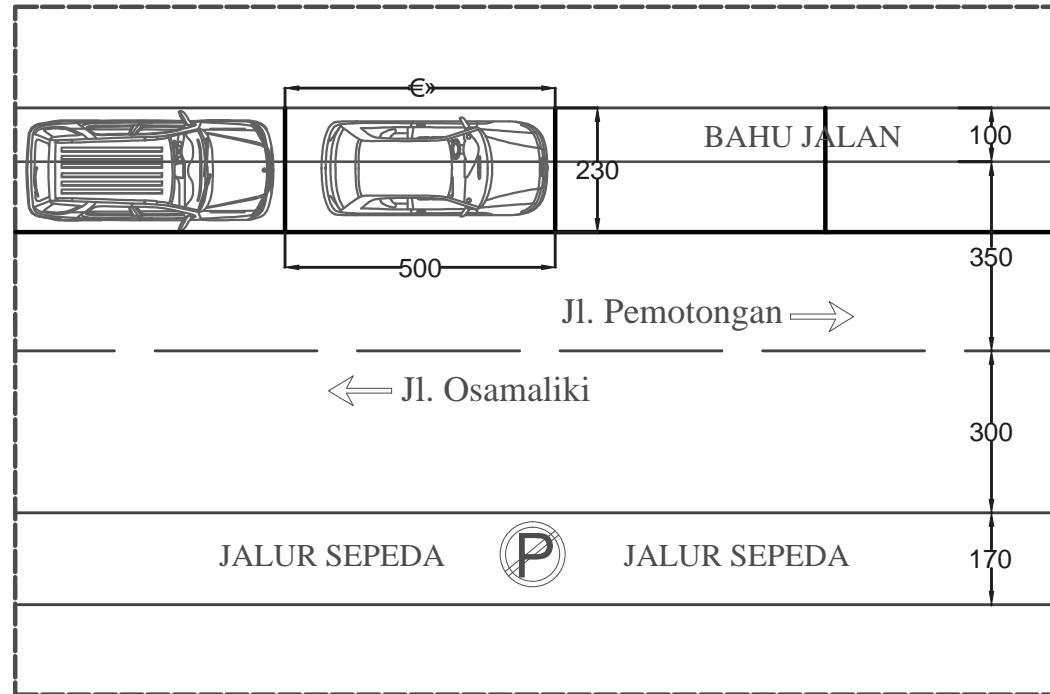
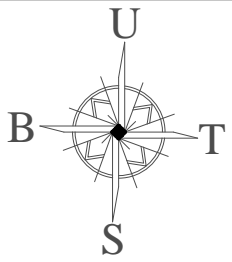
NOMOR LEMBAR :

4

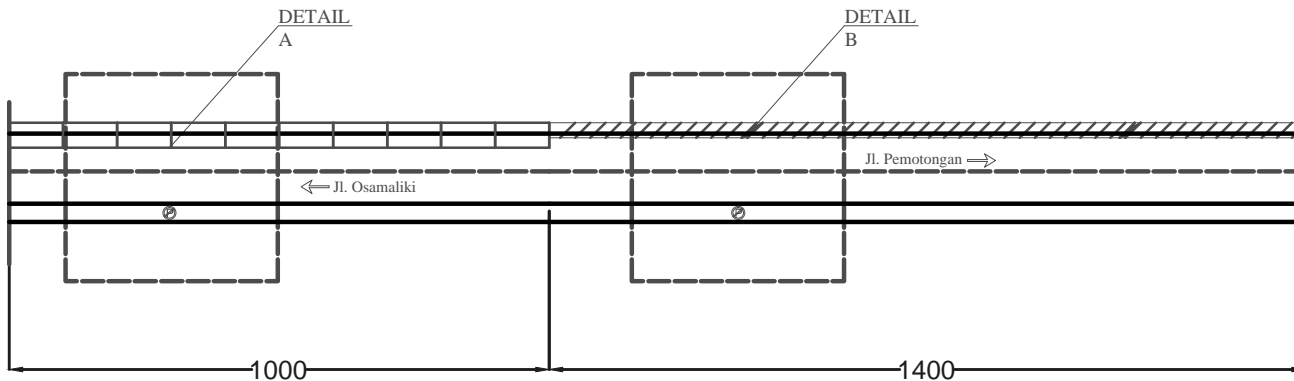
JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL A
SKALA 1 : 100



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR III
SKALA 1 : 500



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR III

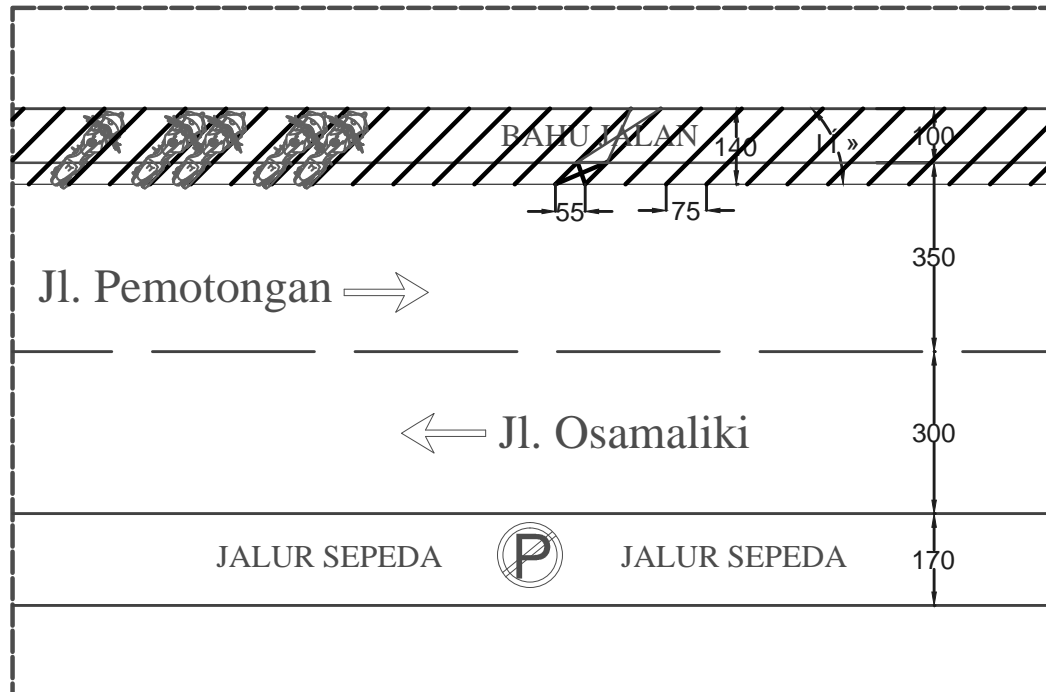
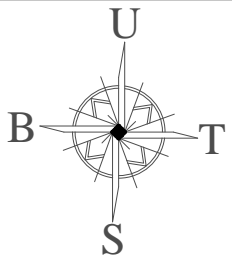
NOMOR LEMBAR :

5

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL B
SKALA 1 : 100



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR III

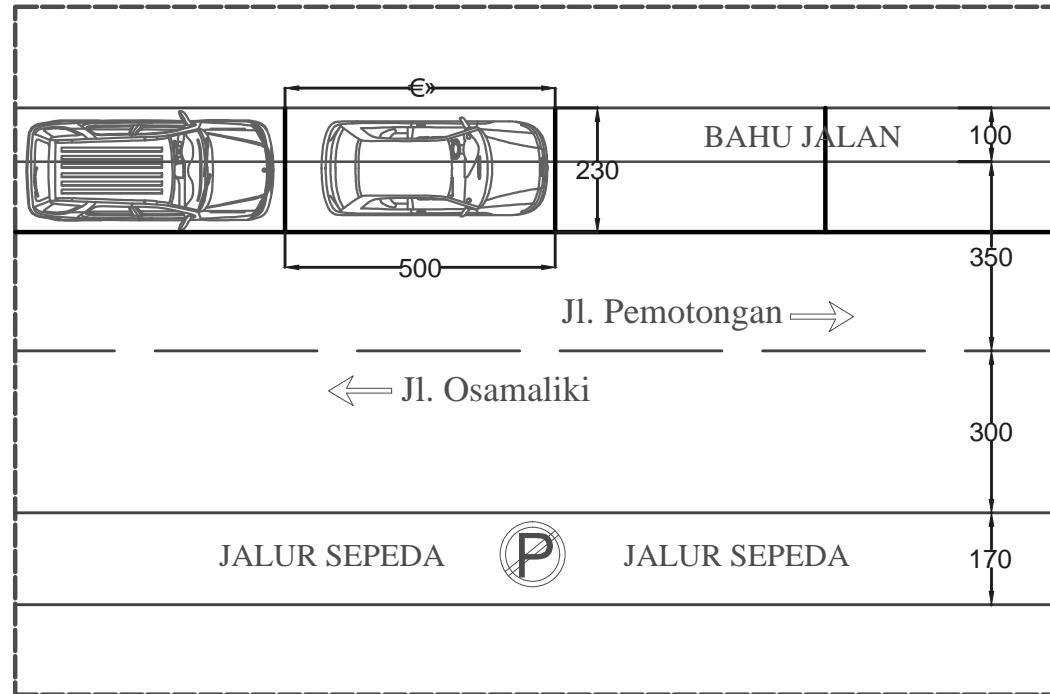
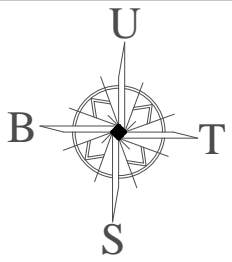
NOMOR LEMBAR :

6

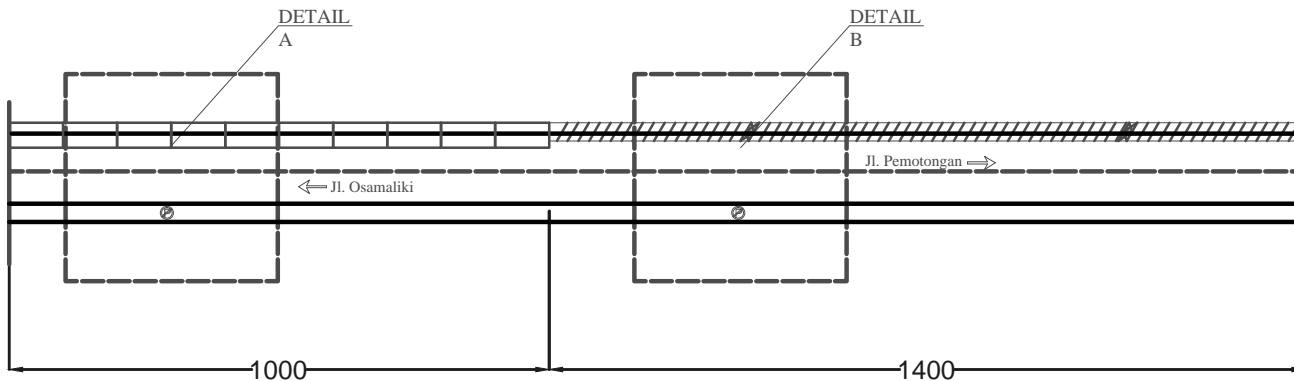
JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL A
SKALA 1 : 100



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR IV
SKALA 1 : 500



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR IV

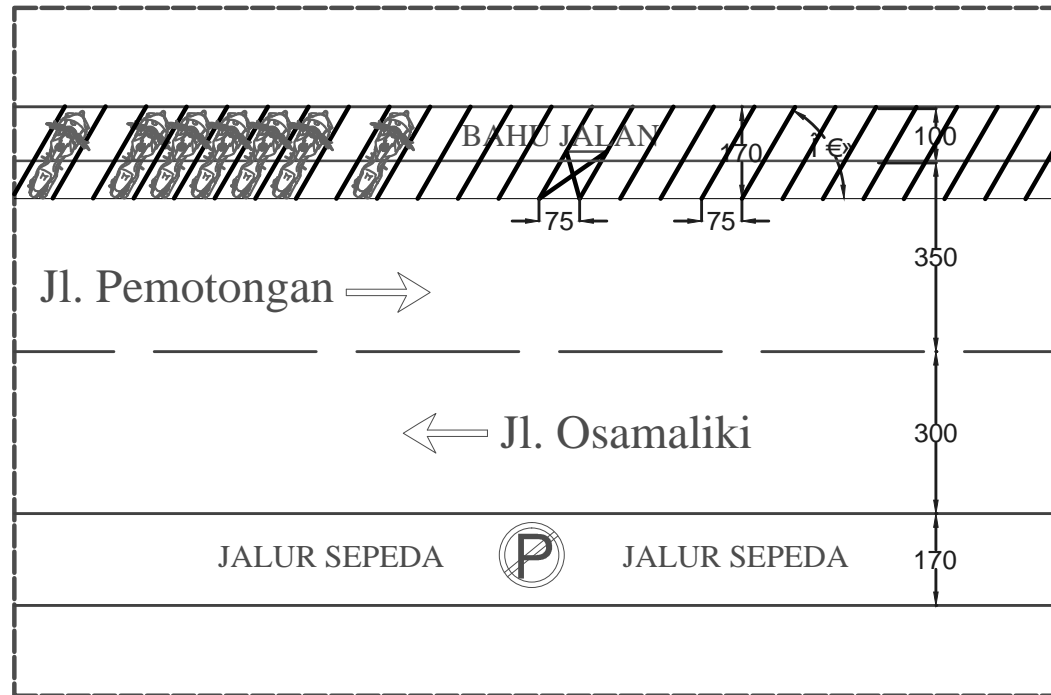
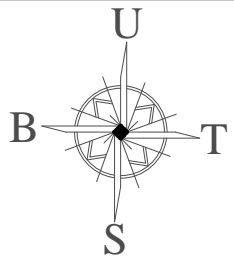
NOMOR LEMBAR :

7

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL B
SKALA 1 : 100



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR IV

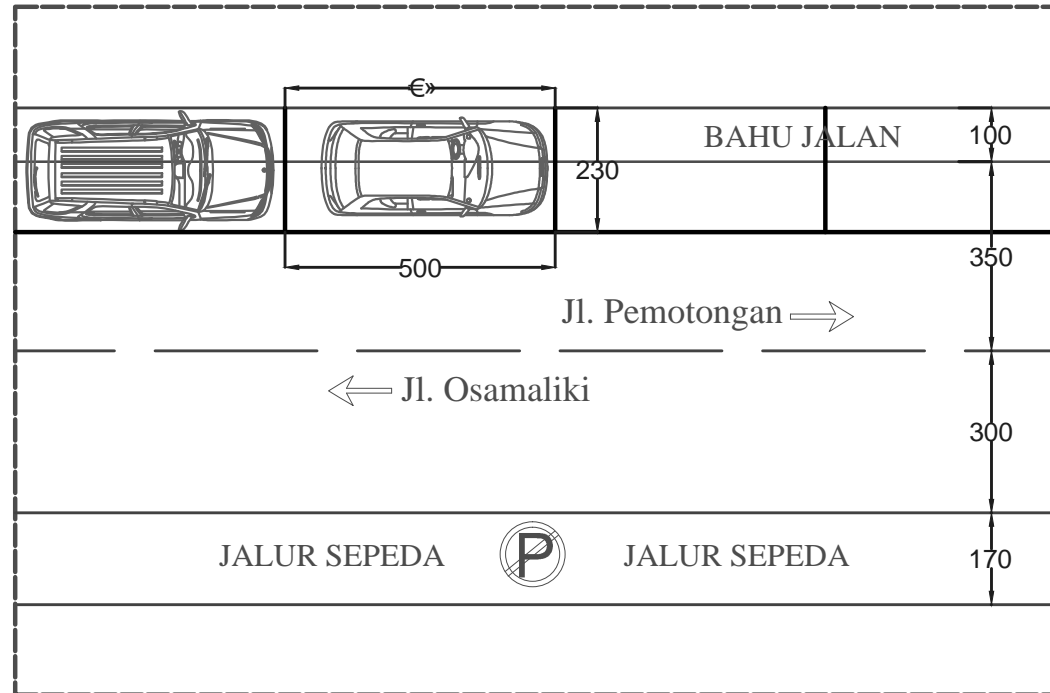
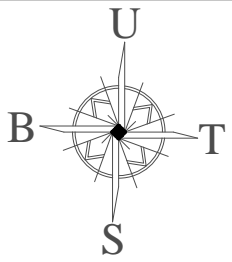
NOMOR LEMBAR :

8

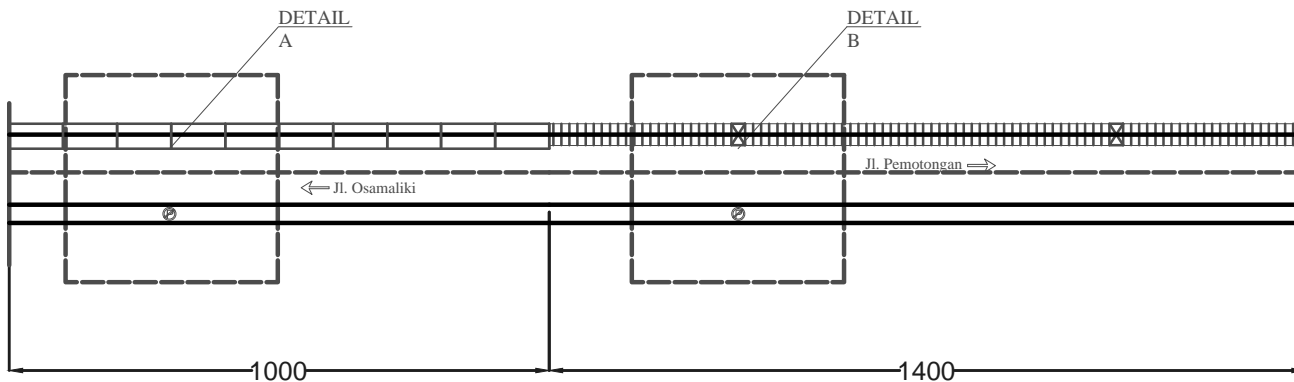
JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL A
SKALA 1 : 100



ALTERNATIF SIMULASI PARKIR V
SKALA 1 : 500



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR V

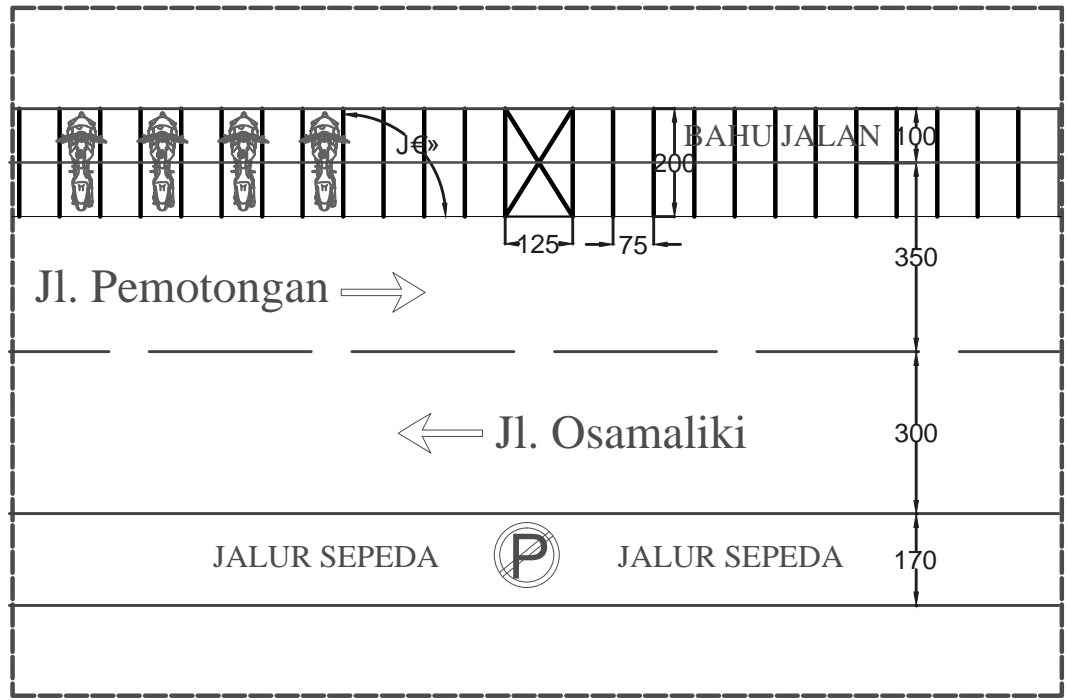
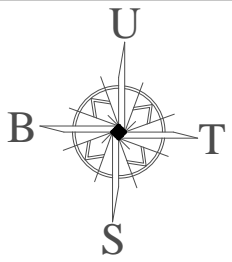
NOMOR LEMBAR :

9

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



DETAIL B
SKALA 1 : 100



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
2022

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR
JALAN KARTINI KOTA
SALATIGA

DIGAMBAR :

AVITA ZULVIA
NPM : 18640059

DISETUJUI :

JUDUL GAMBAR :

ALTERNATIF SIMULASI
PARKIR V

NOMOR LEMBAR :

10

JUMLAH LEMBAR :

10

SKALA GAMBAR :



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG



Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *Onstreet Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
1.	Rabu, 24 Nov '21	<ul style="list-style-type: none">• Latar belakang min. 3 sitasi / kutipan• Penggunaan huruf sambung, kapital, titik dan koma diperhatikan lagi• Dalam satu paragraf memuat satu topik pemikiran• Rumusan masalah 1 dan 2 dijadikan satu.• Survey dilakukan dihari Senin, Rabu, dan Sabtu (06.00 - 09.00 dan 15.00 - 18.00)• Pada pembatasan masalah disertakan lebih lengkap ttg Pedoman Perencanaan• Pada tahapan kerja penelitian, pengumpulan data dibedakan menjadi 2 bagian (Primer dan Sekunder)• Ditambah pada 3.5 Analisa Data.	
2.	2/12 '21	<ul style="list-style-type: none">- Bab I OK!!- Bab 2 :<ul style="list-style-type: none">+ Tipe parkir+ teori terkait parameter untuk analisa- Bab 2 + penelitian terdahulu- Bab 3 Kebutuhan Data primer & sekunder- Lanjutkan!!	



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG





Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *On Street Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
3.	Senin, 6 Des '21	<ul style="list-style-type: none">• Sitasi pada Tipe Parkir.• Kesimpulan = Tujuan (Tabel Penelitian Sekarang)• Bagan Alir Penelitian disesuaikan dengan data sebelumnya.• Desain Penelitian (+ Metode Kuantitatif).• Tahapan Kegiatan Penelitian (tabel) dilengkapi lagi.	
4.	Jumat, 17 Des '21 (Sempro).	<ul style="list-style-type: none">• Terlalu banyak slide.• Sitasi tetap ditulis (PPT).• 1 Slide bisa untuk beberapa hal.• Batasan masalah<ul style="list-style-type: none">↳ Petanya saja disamping diberi keterangan.• Tim Survey diberikan nama.• Pada Bab 3 (Analisis Data) Penataan = Regresi sederhana.• Daftar Pustaka dimasukkan.• Rumusan Masalah :<ul style="list-style-type: none">↳ Rumusan 1 menyelesaikan rumusan ke 2 dan seterusnya.	



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG

Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *On Street Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
5.	Jumat, 31 Des '21	<ul style="list-style-type: none">• Penulisan Daftar Pustaka di Perbaiki• Kuesioner• Profil Tim 4 orang• Penentuan Responden.	
6.	Rabu, 26 Jan '22	<ul style="list-style-type: none">• Lanjutkan survey pada parkir.	
7.	Senin, 17 Maret '22	<ul style="list-style-type: none">- Analisa durasi parkir gunakan <i>aud time</i> & <i>ex time</i>.- jumlah responden ditentukan berdasarkan situasi teori, popularitas sampling...	
8.	Selasa, 22-Mrt-'22	<ul style="list-style-type: none">- Analisa Karakteristik parkir<ul style="list-style-type: none">- nilai <i>Ds</i> di seleraikan.- Analisa Perencanaan <i>On street parkir</i> menggunakan hasil analisa (1)- lengkap.	



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG


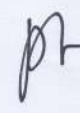
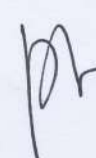

Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *On Street Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
9.	Selasa, 26 April 2022	- Bab 4 OK!! - tambahkan pembahasan pada setiap hasil analisa - tambahkan keterangan waktu survey pada grafik - Ceki lamanya layanan parkir 17 jam / 15 jam? - Bab 5 - Kesimpulan → menterjemahkan hasil pembahasan sesuaikan dgn kemusn masalah - lengkap!!	
10.	31/5 '22	- Bab 5 OK!! - Uraikan outline skripsi. - Susun artikel. dan materi presentasi sidang skripsi - acc!!	
11.	2/8 '22	- Siapkan sidang skripsi acc!!	



**LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG**

Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *Onstreet Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
1.	2/12 '21	Perbaiki sesuai coretan di draft-	
2.	Rabu, 8 Des 2021	<ul style="list-style-type: none">• Halaman judul :<ul style="list-style-type: none">- Pada pergantian bab di tengah bawah.- Selain itu di atas/bawah kanan.• Tabel Peneliti Sekarang: Kesimpulan diganti perbedaan dg peneliti lain.• Judul Analisa Data diganti : Analisis Data.	
3.	Jumat, 17 Des '21 (Sempro)	<ul style="list-style-type: none">• Slide max 10. (Bergambar)• Pengumpulan data :<ul style="list-style-type: none">- Kuesioner- Wawancara. } segera disiapkan.• Analisis Kecukupan Data :<ul style="list-style-type: none">- Cek apakah Kuesioner valid / tidak- Rumus yang blm masuk dimasukkan.	
5.	Selasa, 5 April '22.	<ul style="list-style-type: none">• Bab IV Rumus tetap diberi Keterangan• Pada tabel (30°; 45°; 60°; 90°) dipisah saja tabelnya.	



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG

Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *On Street Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
4.	Senin, 4 Jan '22	Perbaiki Kuesioner	
5.	Selasa, 5 April '22	<ul style="list-style-type: none">• Pada penentu tingkat pelayanan.<ol style="list-style-type: none">1. Vol. Lalu lintas2. Vol. Lalu Lintas setelah EMP3. Perhitungan per tabel4. Rumus DS.• Hasil analisa kuesioner diberi grafik• Tabel Indeks Parkir diberi grafik juga.• Retribusi Parkir cari Perdanya.	
6.	Selasa, 19 April '22	<ul style="list-style-type: none">• Judul Grafik + beri keterangan.• Perbaiki perhitungan Retribusi Parkir• Lengkapi Saran.	
7.	Rabu, 18 Mei '22	Perbaiki notasi nomor A grafik Perbaiki Abstrak tambahkan gbr simulasi perbaiki kesimpulan Perbaiki Kesimpulan Abstrak. → ?	

Dykar putria.



LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK DAN INFORMATIKA
UNIVERSITAS PGRI SEMARANG

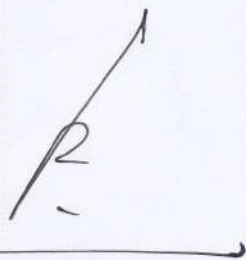

Nama : Avita Zulvia
NPM : 18640059
Judul Tugas Akhir : Penataan *On Street Parking* dan Potensi Retribusi Parkir
(Studi Kasus Pada Ruas Jalan Kartini Salatiga)
Dosen Pembimbing I : Dr. Mohammad Debby Rizani, ST. MT
Dosen Pembimbing II : Dr. Putri Anggi Permata Suwandi, ST. MT

No.	Hari / Tanggal	Uraian	Paraf
8	2/6'22	ACC sidang TA	


LEMBAR REVISI UJIAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Avita Zulva
NPM : 18640059
Judul :

Penataan Onstreet Parking dan Potensi Retribusi Parkir (studi Kasus Pada ruas Jalan kartini Salatiga)

No	Uraian Revisi	Keterangan
	<p>- tata tulis laporan . - saran point = sesuaikan tujuan . + Masukan dari Peneliti dituar tujuan ## yg lebih luas .</p>	
	<p>Oke !!  13/6/2022</p>	

Penguji 1,


Agung Kristiawan.
Dr. Ikhsanudin ST., M.T.
NIDN. 0610056902

*) Revisi Maksimal 7 Hari Setelah Pelaksanaan Ujian Skripsi

LEMBAR REVISI UJIAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Avita Zulvaia
NPM : 18640059
Judul :

Penataan Onstreet Parking dan Potensi Retribusi Parkir (studi Kasus Pada ruas Jalan kartini Salatiga)

No	Uraian Revisi	Keterangan
1.	Tambahkan informasi bahwa penelitian dilaksanakan pada masa pandemi covid. 19	
2.	Tambahkan simulasi retribusi parkir yang dihanutkan dari analisa lebar lebar parkir untuk roda 2 dan Roda 4 (90 petak) (10 petak) selama 6 jam x 1 item.	acc! 13/12/22 /6 rg

Penguji 2,

Dr. M. Debby Rizani, ST., M.T.
NIDN. 0602077402

*) Revisi Maksimal 7 Hari Setelah Pelaksanaan Ujian Skripsi

LEMBAR REVISI UJIAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Avita Zulva
NPM : 18640059
Judul :

Penataan Onstreet Parking dan Potensi Retribusi Parkir (studi Kasus Pada ruas Jalan kartini Salatiga)

No	Uraian Revisi	Keterangan
	tambahkan simulasi retribusi berdasarkan simulasi parkir dg asumsi waktu turnover sesuai pengamatan selama jam sibuk	pr
	ACC revisi skripsi	pr

Penguji 3



Dr. Putri Anggi PS, S.T., M.T.
NIDN. 0025028204

*) Revisi Maksimal 7 Hari Setelah Pelaksanaan Ujian Skripsi

