

# POTENSI PENDAPATAN PARKIR DI KOTA SALATIGA

Ardi Pradana<sup>1</sup>, Anastasia Yulianti<sup>2</sup>, Djoko Setijowarno<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Asisten Penelitian Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang, Telp (024) 8441555, email: [dn\\_ardi@ymail.com](mailto:dn_ardi@ymail.com)

<sup>2</sup> Asisten Penelitian Laboratorium Transportasi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang, Telp (024) 8441555, email: [anna\\_fourth@yahoo.com](mailto:anna_fourth@yahoo.com)

<sup>3</sup> Dosen Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Soegijapranata, Jl. Pawiyatan Luhur IV/1 Bendan Duwur, Semarang, Telp (024) 8441555, email: [djokosetijowarno@yahoo.com](mailto:djokosetijowarno@yahoo.com)

## ABSTRAK

Kota Salatiga sebagai salah satu kota kecil di Provinsi Jawa Tengah, saat ini terus berkembang dan semakin menunjukkan ciri-ciri perkotaannya yang semakin kental. Dari waktu ke waktu, sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk mengakibatkan semakin bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap perumahan, perkantoran, dan fasilitas sosial ekonomi lain. Dengan bertambahnya pusat kegiatan masyarakat yang baru sehingga berpotensi munculnya tempat-tempat parkir yang baru. Saat ini telah muncul kawasan-kawasan niaga baru, pusat-pusat bisnis, olah raga, rekreasi, dan pelayanan jasa yang baru, sehingga jumlahnya semakin bertambah dan tentu kapasitas maupun intensitasnya menjadi bertambah pula. Di dalam penelitian ini, pertama kali mengkaji literature dan peraturan tentang penyelenggaraan parkir. Setelah itu dilakukan survei primer yang mencatat kendaraan yang keluar masuk di lokasi parkir selama 12 jam serta menggambar denah parkir untuk mengetahui luas lokasi parkir. Selain survei primer, juga dilakukan survei sekunder untuk mengetahui kinerja jalan dilokasi parkir dan mencari pertumbuhan volume lalu lintas di Kota Salatiga. Penelitian ini nantinya menghasilkan karakteristik parkir dan potensi pendapatan parkir di 47 titik lokasi parkir serta faktor yang mempengaruhi potensi parkir.

Kata kunci: Parkir, Kota Salatiga, pendapatan parkir

## I. Latar belakang

Persoalan dan kesemrawutan lalu lintas sering terjadi di kota-kota di Indonesia dan bermula dari perencanaan awal yang kurang tepat, hal ini tercermin banyaknya pembangunan komplek pertokoan, pasar, perkantoran bahkan terminal angkutan penumpang ataupun barang yang sering tidak optimal akibat terhambat oleh beberapa masalah yang berkaitan dengan tata letak, desain ruang, luas lahan dan prasarana lainnya.

Beberapa contoh persoalan yang sering terjadi di perkotaan adalah pembangunan pertokoan atau swalayan yang kurang memperhatikan kebutuhan lahan parkir, baik dari segi kemampuan daya tampung luas lahan pertokoan maupun tingkat demand tarikan perjalanan masyarakat pada wilayah kota. Sehingga pada saat pertokoan sudah beroperasi, lahan parkir tidak dapat menampung jumlah kendaraan pengunjung yang parkir, terutama pada waktu jam padat pengunjung. Hal ini dapat merugikan semua pihak, baik pemilik tempat kegiatan maupun pengguna jalan pada umumnya. Pemilik tempat kegiatan akan dirugikan karena jika tempat parkir terbatas dan ruas jalan di depannya terjadi kongesti, maka calon konsumen akan enggan menuju ke tempat kegiatan dimaksud. Sedangkan pengguna jalan secara umum dirugikan akibat hambatan lalu lintas yang ditimbulkan saat melintas di ruas jalan yang dilaluinya terjadi kongesti. Permasalahan parkir lainnya adalah manajemen penyelenggaraan teknis parkir, baik dari desain tata ruang, lokasi, sirkulasi arus keluar masuk lahan parkir dan tarif.

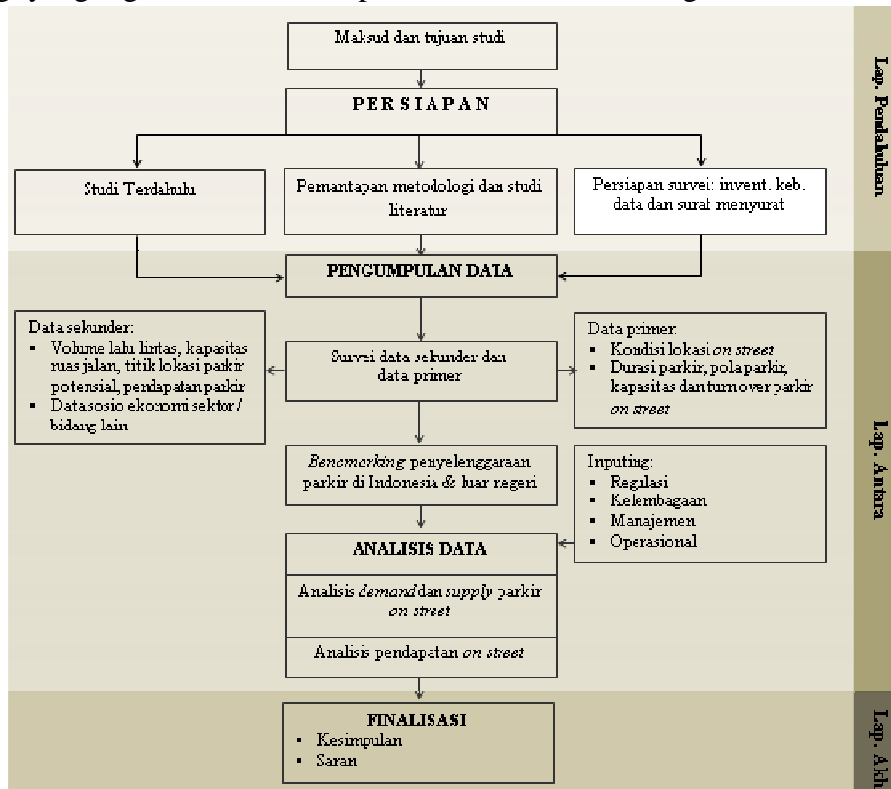
Kota Salatiga sebagai salah satu kota kecil di Provinsi Jawa Tengah, saat ini terus berkembang dan semakin menunjukkan ciri-ciri perkotaannya yang semakin kental. Dari waktu ke waktu, sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk mengakibatkan semakin bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap perumahan, perkantoran, dan fasilitas sosial ekonomi lain. Dengan bertambahnya pusat kegiatan masyarakat yang baru sehingga berpotensi munculnya tempat-tempat parkir yang baru.

Keterbatasan ruang parkir di kawasan pusat kota merupakan permasalahan utama perparkiran di Kota Salatiga. Peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan guna lahan akan meningkatkan mobilitas dan aktivitas penduduk, yang berimbas pada peningkatan penggunaan sarana angkutan jalan sebagai salah satu moda transportasi yang ada. Peningkatan mobilitas dan penggunaan sarana angkutan jalan tersebut membutuhkan penyediaan ruang parkir yang cukup serta pengaturan yang tepat.

Kota Salatiga yang berpenduduk 174.234 jiwa memiliki luas wilayah 5.678,11 Ha dengan panjang jalan keseluruhan adalah 677.178 km. Sejalan dengan perubahan waktu dan perkembangan tata guna lahan serta pola pergerakan lalu lintas masyarakat, maka saat ini telah terjadi perubahan-perubahan dalam kuantitas maupun intensitas penggunaan ruang parkir yang ada tersebut. Saat ini telah muncul kawasan-kawasan niaga baru, pusat-pusat bisnis, olah raga, rekreasi, dan pelayanan jasa yang baru, sehingga jumlahnya semakin bertambah dan tentu kapasitas maupun intensitasnya menjadi bertambah pula.

## II. Metodologi

Metodologi yang digunakan di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 1. Diagram Flow Chart

### **III. Analisis Karakteristik Parkir Kota Salatiga**

Karakteristik parkir dimaksudkan sebagai sifat-sifat dasar yang memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir. Karakteristik parkir mencakup:

- Volume parkir
- Akumulasi parkir
- Durasi parkir rata-rata
- Pergantian parkir/*turn over* (TO)
- Penyediaan ruang parkir
- Kapasitas parkir
- Indeks Parkir (IP).

Setelah melalui pengolahan data dan kemudian dianalisis, dapat diketahui bahwa 47 titik parkir yang telah diolah, rata-rata masih dalam kondisi baik, ini dapat dilihat dari nilai IP yang di 46 titik parkir kurang dari 0,9. Titik parkir yang kinerjanya sudah mendekati jenuh adalah Cosmo, yaitu dengan nilai IP sama dengan 0,92. Sedangkan untuk nilai *turn over* paling tinggi di Timlo (1,42).

Untuk kebutuhan parkir saat ini, penyediaan ruang parkir di 47 titik parkir tersebut masih memenuhi. Hal ini dapat dilihat dari jumlah kebutuhan ruang parkir yang semuanya masih lebih kecil dari kapasitas awal parkir.

Gambaran detail mengenai karakteristik parkir dapat dilihat di dalam tabel berikut ini.

**Tabel 1.** Karakteristik parkir

No.	Titik Parkir	Luas lokasi (m <sup>2</sup> )	Kapasitas Awal (kend)		Volume Parkir		Durasi Rata-rata (menit)		Akumulasi		Kapasitas Parkir (kend/jam)		IP	Turn Over (TO)	Penyediaan Parkir (Kend)		Kebutuhan Ruang Parkir (Kend)	
			R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4			R2	R4	R2	R4
1	Pasar Pagi Barat	523,9	210	17	44	31	13	12	12	0	967	84	0,01	0,14	4.933	428	1,9	1,2
	Pasar Pagi Timur	538,2	215	17	201	48	16	14	22	5	807	74	0,04	0,28	4.117	376	10,5	2,2
2	Jago R4	131,1	0	7	0	137	0	12	0	6	0	37	0,16	1,09	0	374	0,0	2,7
3	Jago R2	131,1	26	0	80	0	12	0	35	0	131	0	0,27	0,08	1.337	0	1,6	0,0
4	Green R4	119,79	24	7	0	69	0	38	3	6	0	11	0,60	0,60	0	108	0,0	4,3
5	Green R2	64,75	43	0	542	0	22	0	13	0	118	0	0,11	1,05	0	0	19,5	0,0
6	Ada Baru	51,52	27	1	458	3	17	12	25	1	97	4	0,25	1,17	989	42	12,7	0,1
7	Buah A. Yani	116,85	62	2	72	33	15	18	12	13	249	6	0,40	0,37	2.543	64	1,8	1,0
8	Doremi	52,5	28	1	58	41	15	12	4	4	112	4	0,25	0,95	1.142	43	1,4	0,8
9	Wonder R4	162,9	87	3	224	20	13	15	8	2	401	10	0,05	0,30	4.090	106	4,8	0,5
10	Surabaya R2	64,53	43	0	162	0	12	0	10	0	215	0	0,05	0,31	2.194	0	3,2	0,0
11	Kesambi R2	64,77	35	1	164	22	21	16	12	2	99	4	0,22	0,67	1.007	40	5,6	0,6
12	Kesambi R4	129	9	9	35	67	20	24	4	8	26	23	0,32	0,57	263	237	1,1	2,6
13	Johar R4	84,36	17	5	71	28	15	16	4	4	67	18	0,17	0,45	688	181	1,7	0,7
14	Johar R2				130	2	25	12	12	1	40	24	0,09	0,22	413	241	5,3	0,0
15	Pojok	36,3	19	1	21	1	19	44	2	1	61	1	0,15	0,20	312	4	1,3	0,1
16	Ngedok	192,15	102	3	24	7	12	18	1	1	512	10	0,02	0,06	4.791	96	0,5	0,2
17	Mie Bangka	58,81	31	1	43	14	19	24	5	6	99	2	0,46	0,34	1.010	24	1,3	0,5
18	Pancasila Timur	66,45	44	0	49	0	27	38	5	1	98	0	0,14	0,09	1.004	0	2,2	0,0
19	Pancasila Selatan Barat	102,42	68	0	44	0	44	0	11	0	93	0	0,12	0,05	950	0	3,2	0,0
20	Pancasila Barat Selatan	76,5	51	0	22	0	18	0	9	0	170	0	0,05	0,04	1.734	0	0,6	0,0
21	Pasar Sapi	49,68	26	1	31	7	13	16	3	1	122	3	0,08	0,22	1.247	30	0,7	0,2
22	Kampoeng Steak	66,88	31	2	88	34	22	26	18	5	85	4	0,51	0,69	868	38	3,2	1,4
23	Kafe Adam Efe	140,7	75	2	25	22	47	30	4	11	96	5	0,72	0,22	814	38	2,3	1,3

No.	Titik Parkir	Luas lokasi (m <sup>2</sup> )	Kapasitas Awal (kend)		Volume Parkir		Durasi Rata-rata (menit)		Akumulasi		Kapasitas Parkir (kend/jam)		IP	Turn Over (TO)	Penyediaan Parkir (Kend)		Kebutuhan Ruang Parkir (Kend)	
			R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4			R2	R4	R2	R4
24	Marvels	76,67	41	1	107	7	17	10	8	1	144	7	0,08	0,54	736	38	5,9	0,2
25	Cosmo	75,79	40	1	27	7	48	44	9	6	51	2	0,92	0,14	515	17	2,1	0,5
26	Food Cort Diponegoro	37,44	20	1	66	21	20	25	14	3	60	1	0,54	0,80	611	15	2,2	0,9
27	UKSW - Lampu Merah Kauman	142,02	76	2	65	1	21	11	6	1	216	12	0,04	0,06	2.207	126	2,2	0,0
28	Nasi Goreng Sayangan	87,4	47	1	31	12	25	14	21	3	112	6	0,28	0,19	1.141	61	1,3	0,3
29	Kombinasi	41,4	22	1	98	12	13	10	12	2	102	4	0,21	0,60	1.039	41	2,1	0,2
30	Cakrawala	141,28	75	2	147	19	12	15	7	3	377	9	0,07	0,36	2.882	69	3,8	0,6
31	Nasgor Pak Joko	41,73	22	1	29	5	45	34	11	2	30	1	0,70	0,42	151	6	4,3	0,6
32	Cungkup	116,28	62	2	84	7	31	10	25	2	120	11	0,20	0,15	1.224	114	4,3	0,1
33	Kantor Pos	120,98	65	2	141	13	20	18	19	5	194	6	0,25	0,26	1.974	66	4,6	0,4
34	VOC	237,6	127	4	74	16	15	25	9	2	507	9	0,04	0,11	5.170	93	1,8	0,7
35	Kurnia	110,48	59	2	8	24	12	15	2	6	295	7	0,15	0,24	3.005	72	0,2	0,6
36	Tamansari 1 (Selatan)	58,82	31	1	121	6	20	30	14	2	94	2	0,28	0,62	560	11	6,8	0,5
37	Tamansari 2 (Mie Gajah Mungkur)	29,34	20	0	90	0	23	0	13	0	51	0	0,25	0,77	260	0	6,8	0,0
38	Tamansari 3 (Soto Goto)	71,76	48	0	38	0	22	0	7	0	130	0	0,05	0,26	333	0	5,5	0,0
39	Jl. Taman Pahlawan	63	34	1	69	4	14	15	6	1	144	4	0,08	0,41	734	21	3,2	0,2
40	Toko Batik Budhi	37,4	20	1	105	7	16	20	6	2	75	2	0,25	1,09	381	9	5,5	0,5
41	Blauran 1 (Mie Ayam Bakso-Toko Kelontong 55)	77,634	41	1	129	33	18	18	12	5	138	4	0,31	0,65	1.408	42	3,8	1,0
42	Blauran 2 (Pertigaan Sampah-Pertigaan Sebelah Selatan)	182,58	97	3	172	6	10	11	23	0	584	16	0,03	0,23	3.973	108	4,2	0,2
43	Blauran 3 (Depan Pasar Blauran)	128,96	69	2	156	11	22	36	16	3	188	3	0,19	0,36	1.276	23	8,4	1,0
44	Soto Semarang	13,516	9	0	32	0	18	0	3	0	30	0	0,10	0,30	306	0	0,9	0,0
45	Sate Pak Yono	41,22	27	0	110	0	12	5	8	0	137	0	0,06	0,33	1.401	0	2,2	0,0
46	Timlo	30,45	14	1	40	9	13	25	10	4	66	2	0,54	1,42	223	6	2,5	1,1

No.	Titik Parkir	Luas lokasi (m <sup>2</sup> )	Kapasitas Awal (kend)		Volume Parkir		Durasi Rata-rata (menit)		Akumulasi		Kapasitas Parkir (kend/jam)		IP	Turn Over (TO)	Penyediaan Parkir (Kend)		Kebutuhan Ruang Parkir (Kend)	
			R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4	R2	R4			R2	R4	R2	R4
47	Sepanjang Jl. Kemiri	239	127	4	96	5	20	15	39	3	382	15	0,13	0,07	3.900	156	3,1	0,1

Sumber: hasil analisis, 2014

#### IV. Analisis Potensi Pendapatan Parkir Kota Salatiga

Berdasarkan pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2013, proporsi pendapatan parkir dibagi untuk beberapa pihak sebagai berikut:

- 50% (lima puluh persen) untuk Pemerintah Daerah
- 15% (lima belas persen) untuk penyelenggara parkir
- 20% (dua puluh persen) untuk petugas parkir
- 15% (lima belas persen) untuk jaminan sosial petugas parkir

**Tabel 2.** Estimasi proporsi pendapatan parkir 2014-2024 di 47 titik parkir menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2013

Proporsi	Tahun 2014	Tahun 2019	Tahun 2024
Pendapatan total	2.248.200.000	4.064.669.945	6.205.345.733
Pemerintah daerah	1.124.100.000	2.032.334.972	3.102.672.867
Penyelenggara parkir	337.230.000	609.700.492	930.801.860
Petugas parkir	449.640.000	812.933.989	1.241.069.147
Jaminan sosial petugas parkir	337.230.000	609.700.492	930.801.860

Sumber: hasil analisis. 2014

#### V. Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Potensi Parkir

Analisis ini (regresi linier berganda) digunakan untuk mengetahui atau memperoleh gambaran mengenai pengaruh variabel bebas jam kerja ( $X_1$ ), jumlah petugas ( $X_2$ ), luas ( $X_3$ ), jumlah kendaraan parkir ( $X_4$ ), IP ( $X_5$ ), turn over ( $X_6$ ), penyediaan parkir ( $X_7$ ) pada variabel terikat potensi parkir ( $Y$ ). Model regresi menurut Ebimobowei (2013).

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
	B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
	(Constant)	-3,753	2,164				-1,734
Jam_kerja	,198	,180	,135	1,095	,028	-,167	,562
jumlah_petugas	,310	,582	,066	,533	,059	-,866	1,486
luas	,017	,009	,338	1,863	,007	-,001	,036
jml_kend_parkir	,001	,007	-,014	-,105	,091	-,015	,014
IP	16,310	3,260	,634	5,004	,000	9,722	22,898
turnover	2,598	2,196	,164	1,183	,024	-1,840	7,036
penyediaan_parkir	,001	,001	-,271	-1,338	,018	-,002	,001

a. Dependent Variable: potensi\_parkir

Dari hasil analisis regresi diatas maka dapat disusun persamaan regresi sebagai berikut:  
 Potensi parkir =  $-3,753 + 0,198 X_1 + 0,310 X_2 + 0,017 X_3 + 0,001 X_4 + 16,310 X_5 + 2,598 X_6 + 0,001 X_7 + e$ .

Persamaan regresi diatas mempunyai arti sebagai berikut:

▣ Konstanta ( $\alpha$ ) = -3,753

Artinya bila variabel jam kerja ( $X_1$ ), jumlah petugas ( $X_2$ ), luas ( $X_3$ ), jumlah kendaraan parkir ( $X_4$ ), IP ( $X_5$ ), turn over ( $X_6$ ), penyediaan parkir ( $X_7$ ) sama dengan nol, maka besarnya potensi parkir ( $Y$ ) sebesar -3,753 atau -37,53%,

✚ Jam kerja ( $\beta X_1$ ) = 0,198

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel jam kerja dalam satu satuan, maka dapat menurunkan potensi parkir sebesar 0,198 atau 1,98%,

✚ Jumlah petugas ( $\beta X_2$ ) = 0,310

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel jumlah petugas dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 0,310 atau 3,10%,

✚ Luas parkir ( $\beta X_3$ ) = 0,017

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel luas dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 0,017 atau 0,17%,

✚ Jumlah kendaraan parkir ( $\beta X_4$ ) = 0,001

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel jumlah kendaraan parkir dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 0,001 atau 0,01%,

✚ IP ( $\beta X_5$ ) = 16,310

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel IP dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 16,310 atau 163,10%,

✚ Turn over ( $\beta X_6$ ) = 2,598

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel *turn over* dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 2,598 atau 25,98%,

✚ Penyediaan parkir ( $\beta X_7$ ) = 0,001

Artinya apabila terjadi kenaikan pada variabel penyediaan parkir dalam satu satuan, maka dapat meningkatkan potensi parkir sebesar 0,001 atau 0,01%.

Kontribusi IP paling dominan pengaruhnya terhadap potensi parkir dilihat dari nilai *Standardized Coeficients beta* sebesar 0,634 atau 63,4% ( $100\% \times 0,634$ ), sedangkan untuk luas parkir dilihat dari nilai *Standardized Coeficients beta* sebesar 0,338 atau 33,8% ( $100\% \times 0,338$ ). Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa kontribusi IP paling besar pengaruhnya terhadap peningkatan potensi parkir.

## VI. Kesimpulan dan saran

### Kesimpulan

Berdasarkan uraian di bab-bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan:

1. Kinerja jalan di Kota Salatiga di 47 titik parkir masih baik.
2. Pada umumnya kinerja parkir di 46 titik parkir masih baik. Satu titik parkir yang mendekati jenuh adalah Cosmo (IP = 0,92).
3. Nilai *turn over* paling tinggi di Timlo (1,42).
4. Untuk kebutuhan parkir saat ini, penyediaan ruang parkir di 47 titik parkir masih memenuhi.
5. Estimasi pendapatan parkir harian kotor (belum dikurangi pembagian antara juru parkir dan daerah) di 47 titik parkir pada tahun 2014 sama dengan Rp. 6.245.000,00.
6. Estimasi pendapatan parkir tahunan dengan proporsi 60% juru parkir dan 40% daerah di 47 titik parkir:
  - Tahun 2014 untuk daerah: Rp. 899.280.000,00; untuk juru parkir: Rp. 1.348.920.000,00.
  - Tahun 2019 untuk daerah: Rp. 1.625.867.978,00; untuk juru parkir: Rp. 2.438.801.967,00.



- Tahun 2024 untuk daerah: Rp. 2.482.138.293,00; untuk juru parkir: Rp. 3.723.207.440,00.
7. Estimasi pendapatan parkir tahunan dengan proporsi 50% juru parkir dan 50% daerah di 47 titik parkir:
- Tahun 2014 untuk daerah: Rp. 1.124.100.000,00; untuk juru parkir: Rp. 1.124.100.000,00.
  - Tahun 2019 untuk daerah: Rp. 2.032.334.972,00; untuk juru parkir: Rp. 2.032.334.972,00.
  - Tahun 2024 untuk daerah: Rp. 3.102.672.867,00; untuk juru parkir: Rp. 3.102.672.867,00.
8. Faktor yang paling besar berpengaruh terhadap peningkatan potensi parkir adalah indeks parkir (IP). Artinya kinerja parkir perlu diperhatikan apabila ingin meningkatkan potensi parkir.

### Saran

- A. Untuk mencegah kebocoran dan peningkatan pendapatan parkir, beberapa sistem yang mungkin dapat diterapkan dalam pengelolaan parkir *on-street* di Kota Salatiga adalah:
- Alternatif 1  
Melakukan kontrak wilayah juru parkir secara jelas, sehingga juru parkir tidak tumpang tindih dalam tugas di lapangan. Hal ini untuk memudahkan pengawasan.
  - Alternatif 2  
Diadakan tender parkir per titik parkir yang telah ditentukan. Pemenangnya adalah yang memberikan penawaran pendapatan parkir terbesar.
  - Alternatif 3  
Retribusi parkir dimasukkan ke dalam pembayaran pajak kendaraan selama setahun. Untuk juru parkir dibayar per bulan.
  - Alternatif 4  
Menggunakan teknologi seperti *parking meter* dan *Electronic Road Pricing (ERP)* yang dipasang di jalan yang diperbolehkan parkir di tepi jalan. Untuk juru parkir dapat dibayar per bulan.
- B. Untuk di Jalan Jenderal Sudirman, parkir kendaraan sebaiknya ditempatkan di dalam satu tempat parkir bersama. Untuk lokasi, dapat diusulkan di lahan kosong di dekat Pasar Raya, yang dahulunya rencananya diperuntukkan untuk parkir tetapi sekarang digunakan untuk lokasi.



**Gambar 2.** Lokasi parkir bersama di Jl. Jend. Sudirman yang diusulkan

- C. Untuk parkir yang pengelolaannya ditarik retribusi oleh pemerintah kota yang terletak di tepi jalan dengan status jalan nasional dan provinsi harus dilarang. Karena menurut undang-undang, ruas jalan dengan status jalan nasional dan jalan provinsi harus bebas parkir.

## DAFTAR PUSTAKA

- Barter, Paul A. (2010). *Parking Policy in Asian Cities, A Development Framework for Sustainable Urban Transport* Singapore
- Breithaupt, Manfred. (2001). *Instrumen Ekonomi Transportasi yang Berkelanjutan*. GTZ, Jerman
- Darmaningtyas. (2010). *Parkir sebagai bagian dari system transportasi berkelanjutan*., Seminar Transportasi, Jakarta-Indonesia.
- Dinhubkominfoparbud Kota Pekalongan. (2011), *Pemetaan Potensi Parkir di Kota Pekalongan*, Pemerintah Kota Pekalongan, Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informatika, Pariwisata, dan Kebudayaan Kota Pekalongan, Pekalongan-Indonesia
- Departemen Perhubungan Ditjen Perhubungan Darat. (1996), *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Jakarta-Indonesia
- Litman, Todd. (2007), *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*, Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, Todd. (2002). *Manajemen Mobilitas Transportasi yang Berkelanjutan: Sebuah buku acuan bagi pembuat kebijakan di kota-kota yang sedang berkembang*. TZ Verlagsgesellschaft mbH Bruchwiesenweg 19, 64380 Robdorf, Jerman
- Matsumoto, Shoji. (2009), *Small Steps toward Sustainable Policies for Downtown Parking in Japan*, Breda:Symposium VII
- Matthias Tita, *Calgary City Centre Planning & Design, Calgary's Downtown Parking Strategy: An Example of Successful Transportation Demand Management since 1972*.
- Nainggolan, Azas Tigor. (2010). *Pengelolaan Parkir On Street*, Seminar Transportasi, Jakarta-Indonesia
- Santa Monica Green Building Program, *Transportation Guidelines*.
- UBC TREK. (2001), *Progress Report on UBC Transportation Demand Management and Truckin*.
- U.S. Environmental Protection Agency. (2006), *Parking Spaces/Community Places: Finding the Balance Through Smart Growth Solutions*.
- Weinberger,Rachel; Kaehny, John; Rufo, Mattew. (2010). *US Parking Policies: an Overview of Management Strategies*. Institutes for Transportation and Development Policy. New York-USA