

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kabupaten Rokan Hulu merupakan salah satu daerah tingkat II Propinsi Riau. Berdasarkan Kemendagri tahun 2014, Kabupaten Rokan Hulu memiliki luas wilayah sebesar 7.588,13 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 557.660 jiwa. Secara administratif, Kabupaten ini memiliki 16 Daerah Kecamatan, 7 Daerah Kelurahan dan 149 Daerah Desa. Salah satu Kecamatan yang ada di Kabupaten Rokan Hulu yaitu Kecamatan Rambah.

Kecamatan Rambah atau yang di kenal Kota Pasir Pengaraian adalah merupakan Kota dimana semua aktifitas pemerintahan dilakukan disana dan Kota ini juga mempunyai keindahan Objek Wisata yang Religius dan sangat terkenal di Nusantara bahkan di Asia Tenggara yaitu Wisata Religius Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu dan Wisata Dataran Tinggi Pematang Baih yang terletak di tengah-tengah Kota Pasir Pengaraian. Dengan keindahan kota dan objek wisatanya ini sangat memacu dan menarik ribuan orang untuk berkunjung ke Kota Pasir Pengaraian apalagi untuk mengunjungi Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu mulai dari masyarakat daerah tersebut, bahkan juga banyak yang datang dari provinsi yang berbeda-beda untuk berkunjung ke Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu terutama pada hari libur. Selain keindahan Masjid Agung Madani Islamic Center Rokan Hulu dan Dataran Tinggi Pematang Baih, banyak juga yang berjualan dipinggir jalan di kawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Rokan Hulu. Fenomena ini menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan yang melakukan *On Street Parking* dikawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu.

Peningkatan kepemilikan kendaraan (*demand*) sejalan dengan pesatnya pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi dengan ketersediaan (*supply*) prasarana transportasi menjadi sebab utama timbulnya

berbagai permasalahan transportasi di kota-kota besar di Indonesia. Ada beberapa kota Sarana sistem angkutan umum bisa dikatakan tidak ada sehingga penduduk menggunakan kendaraan pribadi bahkan setiap penduduk mempunyai kendaraan lebih dari satu perkepala rumah tangganya. Akibatnya adalah jalan-jalan menerima beban lalu lintas makin berat, dilain pihak pertumbuhan prasarana jalan dan ruang parkir relatif rendah.

Di kawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu parkir dibadan jalan (*On Street Parking*) belum di sikelola dengan baik dan baru dalam proses perencanaan pengelolaan padahal *on street parking* ini salah satu menjadi pemasukan besar bagi Pendapatan Asli Daerah kabupaten Rokan Hulu. Untuk meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan pemanfaatan parkir baik itu tempat parkir umum maupun tempat parkir khusus diperlukan adanya pengelolaan dalam melaksanakan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, pengelolaan dan pengendalian terhadap tempat parkir tersebut sehingga dapat dijadikan salah satu sumber pemasukan daerah yang potensial guna mendukung jalannya pemerintahan dan kelancaran pembangunan kota.Oleh sebab itu penulis melakukan kajian dengan judul “ **Analisis *On Street Parking* di kawasan Masjid Agung Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu Terhadap Pendapatan Asli Daerah.**

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis mencoba menguraikan beberapa permasalahan yang akan diangkat. Adapun permasalahan-permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Menentukan karakteristik parkir
2. Menghitung Kapasitas *On Street Parking* di Kawasan Mesjid Agung Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu
3. Berapa besar Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari *On Street Parking* di Kawasan Mesjid Agung Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu

1.3 TUJUAN DAN MANFAAT

Adapun tujuan penelitian adalah:

1. Menghitung kendaraan yang melakukan *on street parking* dikawasan di kawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu.
2. Menghitung potensi *On Street Parking* dikawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu dan prediksi potensi Pendapatan Asli Daerah

Sedangkan manfaat penelitian ini adalah sebagai informasi pendukung dalam pengelolaan melaksanakan kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian terhadap tempat parkir tersebut sehingga dapat dijadikan salah satu sumber pemasukan daerah yang potensial guna mendukung jalannya pemerintahan dan kelancaran pembangunan kota.

1.4 BATASAN MASALAH

Untuk menghindari penelitian yang cukup luas dan memberikan arah yang jelas serta mempermudah penyelesaian permasalahan yang sesuai dengan tujuan yang diinginkan bisa tercapai, maka perlu adanya pembatasan masalah yaitu:

1. Pembahasan kajian ini dilakukan khusus di kawasan Masjid Agung Madani Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu.
2. Penelitian ini dilakukan metode *survey*.
3. Penelitian dilakukan pada Kawasan Wilayah Islamic Center Kabupaten Rokan Hulu pada Jalan Tuanku Tambusai 924 m dan Jalan Lingkar 1388 m dan Jalan Padang Luhong 120 m.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 PENELITIAN TERDAHULU

1. RENI SEPTIANAWATI (2012), meneliti tentang “Analisis Potensi dan Efektifitas Pendapatan Retribusi Parkir Di Wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan”, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi penerimaan retribusi parkir di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan pada tahun 2010. Tujuan penelitian adalah : 1) menghitung besarnya potensi Retribusi Parkir di wilayah Jakarta Selatan Tahun 2010; 2) menganalisis kendala dan permasalahan dalam praktek pemungutan retribusi parkir di Jakarta Selatan; 3) menganalisis efektifitas pemungutan retribusi parkir yang dilakukan UPT Perparkiran Dishub Provinsi DKI Jakarta. Lokasi penelitian dilakukan di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan. Data yang digunakan meliputi data primer dan sekunder. Metode pengambilan sampel menggunakan tehnik Cluster menurut karakteristik lingkungan setempat, untuk unit pengamatan terkecil sampel satuan ruang parkir menggunakan tehnik *accidental sampling*, dengan jumlah sampel sebanyak 189 SRP terdiri dari 133 SRP parkir on street dan 56 SRP off street. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa potensi penerimaan retribusi parkir di wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan adalah sebesar Rp 8.997.669.020,-sedangkan perhitungan potensi berdasarkan Pergub 110 Tahun 2010 sebesar Rp 5.130.951.000,-. Efektifitas pemungutan retribusi parkir masih “kurang efektif”. Permasalahan yang dihadapi ; tidak tersedianya sarana pendukung, pengelolaan SDM yang masih rendah, lemahnya pengawasan dan terbatasnya lahan parkir. Rekomendasi yang diajukan untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir adalah ; perlunya penyediaan sarana dan prasarana yang memadai, menaikkan tarif retribusi parkir yang sesuai dengan kondisi saat ini, mencari solusi alternatif untuk mengurangi parkir tepi jalan.

2. Della Novia 2014 meneliti tentang KONTRIBUSI RETRIBUSI PARKIR TEPI JALAN TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH DI KECAMATAN SAMARINDA ILIR KOTA SAMARINDA TAHUN 2010-2012”, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar KontribusiRetribusi Parkir Tepi Jalan dan mengetahui faktor-faktor apa saja yang menghambat dalam pengelolaan Retribusi Parkir Tepi Jalan terhadapPendapatan Asli Daerah Kota Samarinda Tahun 2010-2012. Dari hasil penelitian yang penulis lakukan, Kontribusi Retribusi Parkir Tepi Jalan terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Kota Samarinda selalu mengalami penurunan kenaikan ini bisa dilihat dari tahun 2010 mampu memberikan sumbangan terhadap PAD sebesar Rp. 353,390,000; tahun 2011 mampu memberikan sumbangan terhadap PAD sebesar Rp. 402,981,000; dan pada tahun 2012 Retribusi Parkir Tepi Jalan terhadap PAD sebesar Rp. 568,086,000. Kontribusi keseluruhan dari Retribusi Parkir Tepi Jalan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebesar Rp. 1,324,457,000; atau kontribusi rata-rata yang diberikan Retribusi Parkir Tepi Jalan Terhadap Pendapatan Asli Daerah terhadap Pendapatan Asli Daerah Di Kota Samarinda adalah sebesar 0,23 %.

3. Adhi Setyawan 2012, ANALISIS PENGARUH RETRIBUSI PARKIR KENDARAAN KOTA SURAKARTA TAHUN 1990-2010 Penelitian ini berjudul “Analisis pengaruh Retribusi Parkir Kendaraan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Surakarta tahun 1990-2010”. Tujuan dari penelitian ini untuk mendiskripsikan dan menganalisis tentang potensi Retribusi Parkir Kendaraan, dan kontribusi Retribusi Parkir Kendaraan terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surakarta. Penelitian ini menggunakan alat analisis kuantitatif. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa potensi Retribusi Parkir Kendaraan sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah sangat potensial, hal ini dapat dilihat dalam daftar penerimaan Retribusi Parkir Kendaraan yang setiap tahunnya yang selalu mengalami kenaikan. Retribusi Parkir Kendaraan bersifat elastis terhadap Pendapatan Asli Daerah, dari hasil perhitungan elastisitas Retribusi Parkir Kendaraan terhadap PAD adalah $E > 1$.

Sedangkan kontribusi Retribusi Parkir Kendaraan terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surakarta walaupun masih kecil yang rata-ratanya 4% akan tetapi cukup berarti dalam pembiayaan penyelenggaraan pemerintah.

4. Sheila Ratna Dewi (2013), meneliti tentang “PERANAN RETRIBUSI PARKIR DALAM MENINGKATKAN PENDAPATAN ASLI DAERAH

“**KOTA MAGELANG** Rumusan Masalah bagaimana peran retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang dan upaya apa yang dilakukan Pemerintah Daerah untuk mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Magelang dalam mengoptimalkan penerimaan dari retribusi parkir. Dalam peranannya retribusi parkir memiliki peran yang tidak terlalu besar dibandingkan dengan retribusi daerah dan pajak daerah lainnya di Kota Magelang. Walaupun peranannya tidak terlalu besar, retribusi parkir juga memiliki pengaruh bagi Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang. Retribusi parkir mampu mencapai bahkan melebihi target yang telah ditetapkan tiap tahunnya. Apabila retribusi parkir tidak memberikan kontribusi sesuai target atau kurang dari yang ditargetkan maka Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang juga akan berkurang nilai penghasilannya. Dalam upaya mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir Pemerintah Daerah Kota Magelang sudah melakukan upaya, salah satunya yaitu menaikkan target Pendapatan Asli Daerah dan menaikkan target retribusi parkir tiap tahunnya.

5. AGUS SUTRISNO (2011), meneliti tentang” KAJIAN ON STREET PARKING HUBUNGANNYA DENGAN PENDAPATAN ASLI DAERAH”,

Pengelolaan buruk dan hanya memperhatikan keuntungan bagi daerah saja tanpa memperdulikan fungsi jalan merupakan permasalahan yang terjadi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: gambaran umum pertumbuhan dan kontribusi, kondisi pemungutan retribusi on street parking, serta besar potensi retribusi on street parking yang memberi kontribusi bagi pendapatan asli daerah kota Salatiga. Penelitian ini menggunakan adalah data sekunder dari

PAD (Pendapatan Asli Daerah) tahun 2006-2009 dan data primer yang diperoleh dari survai langsung dari lokasi pemungutan retribusi parkir. Indikator analisis diskriptif PAD adalah matrik potensi, kinerja pertumbuhan, kinerja kontribusi, kolektif rasio dan analisis diskriptif eksesting dengan mengalikan frekuensi kendaraan masuk dengan tarif untuk menghitung potensi retribusi on street parking yang digunakan untuk pemasukan pendapatan asli daerah. Pengelolaan retribusi on street parking hubungannya dengan PAD sangat potensial untuk dikembangkan, indikator tersebut dapat dilihat dengan analisis seperti pertumbuhan retribusi on street parking kota Salatiga mengalami peningkatan tiap tahunnya 8.26%, 60.32 %, 22.66%. Dilihat dari hasil kinerja kontribusi retribusi on street parking di kota Salatiga berjalan tidak stabil, masing-masing dari tahun 2006-2009 sebesar 0.71%, 0.69%, 0.89%, 0.95%. Untuk kolektifitas rasio retribusi on street parking sendiri, pada tahun 2007-2009 lebih besar dari 100 % berarti bahwa target yang telah ditentukan telah tercapai sehingga potensial untuk dilakukan pungutan tetapi pada tahun 2006 tidak tercapai hanya 92,48% saja, bila dilihat dari hasil perhitungan matrik potensi retribusi on street parking dalam katagori potensial pada tahun 2006 - 2007, dan pada tahun 2008 sampai 2009 termasuk dalam katagori berkembang. Berdasarkan pengamatan di lapangan pada tiga titik lokasi on street parking diterima pemerintah daerah mampu memberikan kontribusi yang cukup besar yaitu rata-rata perhari Rp42.144,00. Dengan melihat hasil pengamatan langsung besarnya pendapatan retribusi masih jauh dari yang seharusnya diterima, pemerintah dirasa perlu melakukan pemeriksaan dan pengawasan langsung ke lokasi pungutan terhadap kinerja para petugas pemungutan retribusi on street parking.

2.2 KEASLIAN PENELITIAN

1. Penelitian ini dilakukan di kawasan Wisata Religius Mesjid Agung Islamic Center Rokan Hulu.
2. Penelitian di tempat studi tersebut belum ada yang meneliti

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Definisi parkir

Parkir merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi dan juga merupakan suatu kebutuhan. Oleh karena itu perlu suatu penataan dan pemenuhan fasilitas parkir yang baik, agar area parkir dapat digunakan secara efisien dan tidak menimbulkan masalah bagi kegiatan lain. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk menaikkan dan atau menurunkan barang dan atau orang.

Sedangkan menurut Dirjen Perhubungan Darat (1996) tentang *Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.

Dirjen Perhubungan Darat melalui buku *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir* yang diterbitkan menjelaskan bahwa jenis fasilitas parkir ada 2 macam yaitu :

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*) : Parkir di tepi jalan (*on street parking*) adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang badan jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir di tepi jalan ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tujuannya, tetapi untuk lokasi yang intensitas penggunaan lahan yang tinggi, cara ini kurang menguntungkan. Menurut Imam T. (2011), pada dasarnya parkir ini memanfaatkan sebagian ruas jalan baik satu sisi maupun dua sisi sehingga menyebabkan terjadinya pengurangan lebar efektif jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas kendaraan yang dapat ditampung oleh ruas jalan tersebut. (Gea, M.S.A., & Harianto, J., 2012: 2).

2. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) : Parkir di luar badan jalan (*off -street parking*) yaitu dengan cara menempat pelataran parkir tertentu di luar badan jalan, baik di halaman terbuka atau di dalam bangunan khusus untuk parkir. Bila ditinjau dari posisi parkirnya dapat dilakukan seperti pada *On Street Parking*, hanya saja pengaturan sudut parkir banyak dipengaruhi oleh luas dan bentuk pelataran parkir, jalur sirkulasi (jalur untuk perpindahan pergerakan), jalur gang (jalur untuk manuver keluar dari parkir), dimensi ruang parkir. *Off street parking* ini mengeluarkan biaya yang sedikit mahal bagi pengemudi, karena biaya tersebut digunakan untuk biaya atas tanah, konstruksi dan operasi serta perawatan fasilitas parkir. Dalam pembuatan taman parkir atau lahan parkir untuk memarkir kendaraan di luar badan jalan harus memperhatikan kriteria-kriteria seperti: Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD), keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna jasa, tersedianya tata guna lahan, letak antara jalan akses utama dan daerah yang layani.

3.2 LUAS RUANG PARKIR

Luas ruang parkir adalah keadaan tempat lokasi parkir pada suatu tempat atau lahan parkir yang mana panjang parkir (P) dikalikan dengan lebar parkir (l) dalam ukuran meter.

Rumus :

$$L = \text{Panjang (P)} \times \text{lebar (l)} \dots\dots\dots(3.1)$$

Dimana :

P : Panjang(m)

l : lebar (m)

3.3 SATUAN RUANG PARKIR (SRP)

Satuan Ruang Parkir merupakan ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus atau sepeda motor). Satuan ruang parkir dapat dibedakan berdasarkan golongan kendaraan yang akan parkir, dikarenakan ukuran dari pada masing-masing kendaraan tidak akan sama, untuk itu satuan ruang parkir dipakai berdasarkan golongan kendaraan. Yang mana di tetapkan ruang manuver kendaraan: 2 (iskandar, 2012)

Rumus :

$$\text{SRP} = \text{Luas lokasi parkir} / \text{Luas petak parkir} \times 2 = \text{banyak petak} \dots\dots\dots (3.2)$$

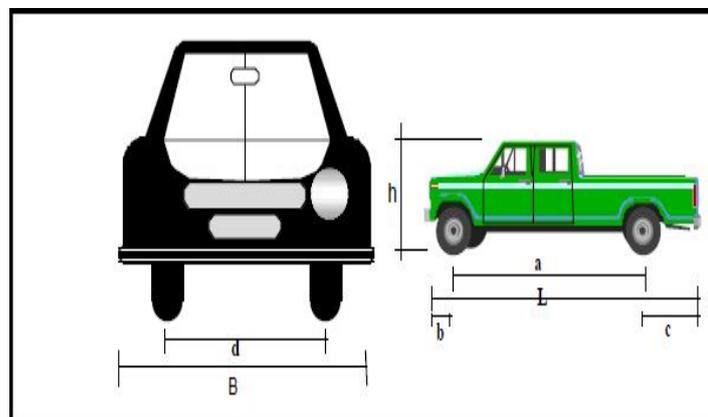
Keterangan :

1 : ruang manuver kendaraan

3.3.1 Penentuan satuan ruang parkir

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus, sepeda motor) adapun satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas hal berikut :

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang



Gambar 3.1 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Keterangan :

- | | | |
|-------------------------|-------------------|-----------|
| A = jarak gandar | h = tinggi total | d = lebar |
| b = depan tergantung | B = lebar total | |
| c = belakang tergantung | L = panjang total | |

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

3. Lebar buka pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan.

Tabel.3.1 Karakteristik pengguna kendaraan

| Jenis Bukaan Pintu | Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir | Gol |
|--|---|-----|
| Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm. | <ul style="list-style-type: none">• Karyawan/pekerja kantor• Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan dan unuversitas | I |
| Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm | <ul style="list-style-type: none">• Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop | II |
| Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda | <ul style="list-style-type: none">• Orang cacat | III |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Tabel.3.2 Ukuran Satuan Ruang Parkir

| No | Jenis kendaraan | Satuan Ruang Parkir (SRP) |
|-----|-------------------------|---------------------------|
| 1 a | Mobil Penumpang Gol I | 2,30 x 5,00 |
| b | Mobil Penumpang Gol II | 2,50 x 5,00 |
| c | Mobil Penumpang Gol III | 3,00 x 5,00 |
| 2 | Bus/Truk | 3,40 x 12,50 |
| 3 | Sepeda motor | 0,75 x 2,00 |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

3.3.2 Penentuan kebutuhan parkir

1. Jenis peruntukan kebutuhan parkir sebagai berikut

a. Kegiatan parkir yang tetap

- 1) Pusat perdagangan
- 2) Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan
- 3) Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan
- 4) Pasar
- 5) Sekolah
- 6) Tempat rekreasi
- 7) Hotel dan tempat penginapan
- 8) Rumah sakit

b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara

- 1) Bioskop
- 2) Tempat pertunjukan
- 3) Tempat pertandingan olahraga
- 4) Rumah ibadah.

2. Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan, berdasarkan hasil studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat ditentukan sebagai berikut :

Tabel 3.3 Kegiatan parkir tetap Pasar

| Luas Area Total (100m ²) | 40 | 50 | 75 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 1000 |
|--------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| Kebutuhan (SRP) | 160 | 185 | 240 | 300 | 520 | 750 | 970 | 1.200 | 2.300 |

Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996

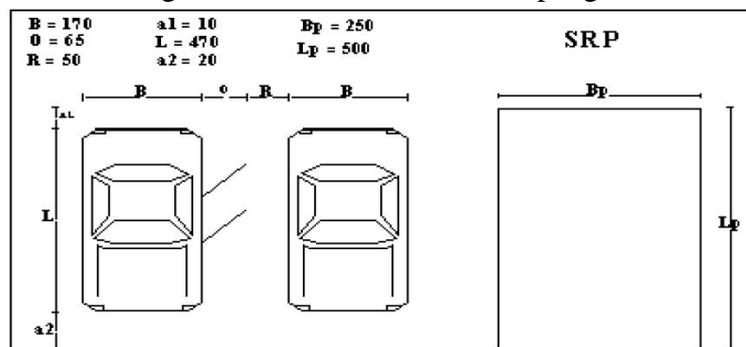
Table.3.4.Ukuran kebutuhan ruang parkir

| Peruntukan | Satuan (SRP untuk mobil penumpang) | Kebutuhan ruang parkir |
|------------------------|---|------------------------|
| Pusat perdagangan | | |
| • Pertokoan | SRP/100m ² luas lantai efektif | 3,5-7,5 |
| • pasar swalayan | SRP/100m ² luas lantai efektif | 3,5-7,5 |
| • pasar | SRP/100m ² luas lantai efektif | |
| Pusat perkantoran | | |
| • pelayanan bukan umum | SRP/100 m ² luas lantai | 1,5-3,5 |
| • pelayanan umum | SRP/100 m ² luas lantai | |
| Sekolah | SRP/mahasiswa | 0,7-1,0 |
| Hote/tempat penginapan | SRP/kamar | 0,2-1,0 |
| Rumah sakit | SRP/tempat tidur | 0,2-1,3 |
| Bioskop | SRP/tempat duduk | 0,1-0,4 |

Sumber : Naasra 1988

3. Besar satuan parkir untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut.

a. Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang



Gambar 3.2 Satuan ruang parkir (SRP) untuk mobil penumpang (cm)

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Keterangan :

B = lebar total kendaraan

L = panjang total kendaraan

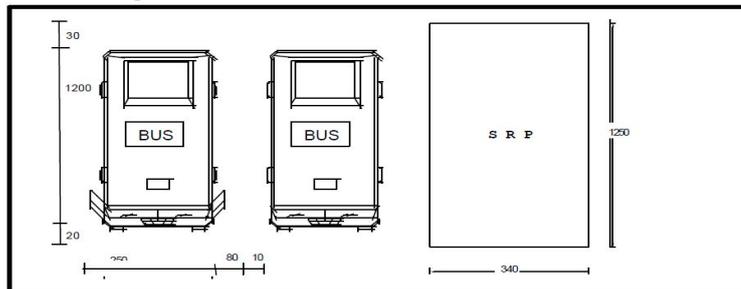
O = lebar pintu bukaan

a1,a2 = jarak bebas arah longitudinal

R = jarak bebas arah lateral

| | | | |
|-----------|---------|---------|------------------------|
| Gol I : | B = 170 | a1 = 10 | Bp = 230 = B+O+R |
| | O = 55 | L = 470 | Lp = 500 = L + a1 + a2 |
| | R = 5 | a2 = 20 | |
| Gol II : | B = 170 | a1 = 10 | Bp = 250 = B+O+R |
| | O = 75 | L = 470 | Lp = 500 = L + a1 + a2 |
| | R = 5 | a2 = 20 | |
| Gol III : | B = 170 | a1 = 10 | Bp = 300 = B+O+R |
| | O = 80 | L = 470 | Lp = 500 = L + a1 + a2 |
| | R = 50 | a2 = 20 | |

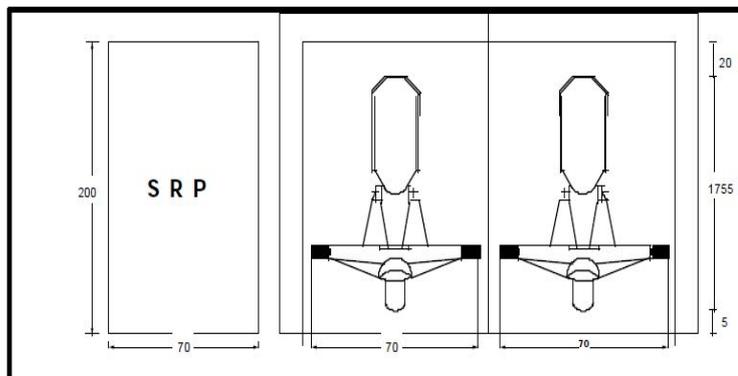
b. Satuan Ruang Parkir Untuk Bus/Truk



Gambar 3.3 Satuan ruang parkir (SRP) untuk bus/truk (cm)

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

c. Satuan Ruang Parkir



Gambar 3.4 Satuan ruang parkir (SRP) untuk sepeda motor (cm)

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

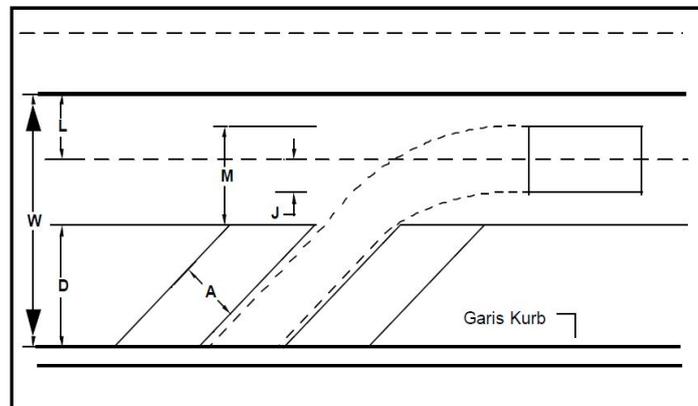
3.4 BENTUK RUANG PARKIR

3.4.1 Desain parkir dibadan parkir

1. Penentuan sudut parkir

Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh :

- Lebar jalan
- Volume lalu lintas
- Karakteristik kecepatan
- Dimensi kendaraan
- Sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan



Gambar 3.5. Ruang parkir pada badan jalan

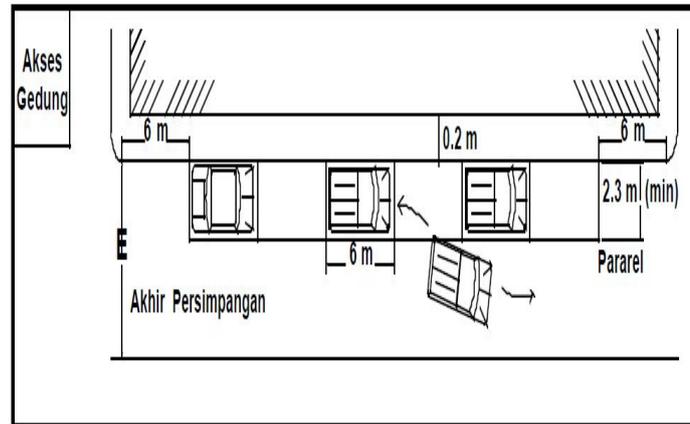
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

- Keterangan :
- A = lebar ruang parkir(m)
 - D = ruang parkir efektif (m)
 - M = ruang maneuver (m)
 - J = lebar pengurangan ruang maneuver (m)
 - W = lebar total jalan
 - L = lebar jalan efektif

2. Pola parkir

a. Pola parkir paralel

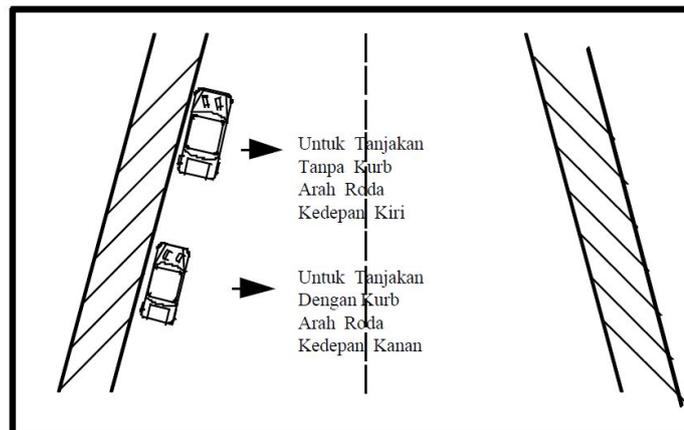
1) Pada daerah datar



Gambar 3.6. Pola parkir paralel Pada Daerah Datar

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

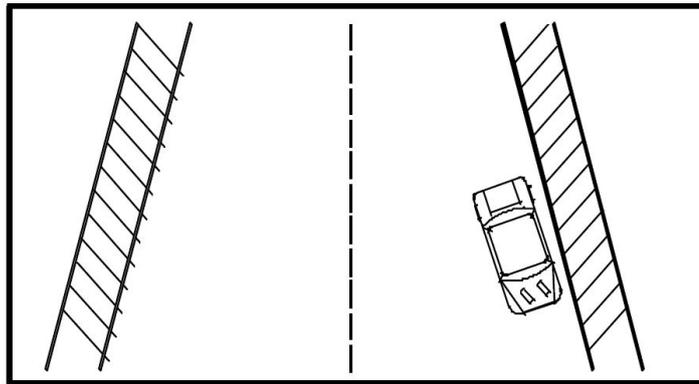
2) Pada Daerah Tanjakan



Gambar 3.7. Pola parkir paralel pada Daerah Tanjakan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

3) Pada daerah turunan



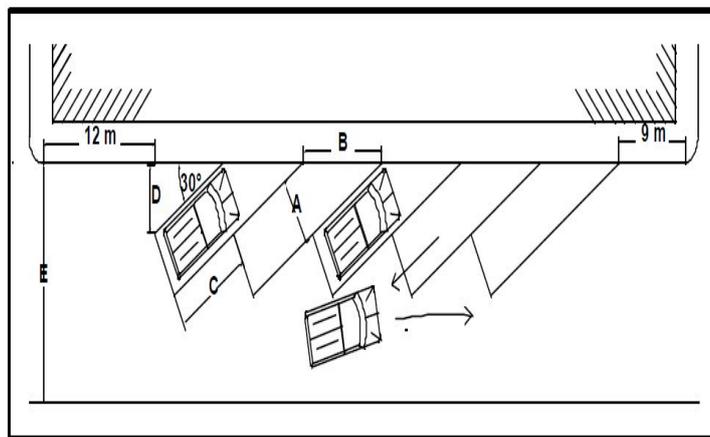
Gambar 3.8. Pola parkir paralel pada daerah turunan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

b. Pola parkir menyudut :

1. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan local
2. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.

a) Sudut = 30°



Gambar 3.9. Pola parkir sudut 30°

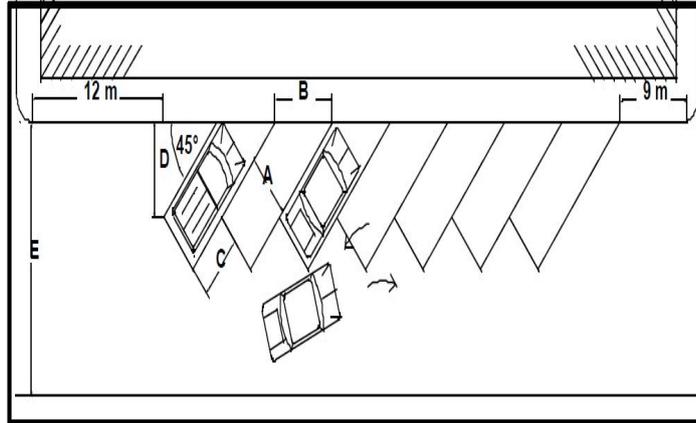
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Table 3.5. Pola parkir sudut 30°

| | A | B | C | D | E |
|--------------|-----|-----|------|------|------|
| Golongan I | 2,3 | 4,6 | 3,45 | 4,70 | 7,6 |
| Golongan II | 2,5 | 5,0 | 4,30 | 4,85 | 7,75 |
| Golongan III | 3,0 | 6,0 | 5,35 | 5,0 | 7,9 |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

b) Sudut = 45°



Gambar 3.10. Pola parkir sudut 45°

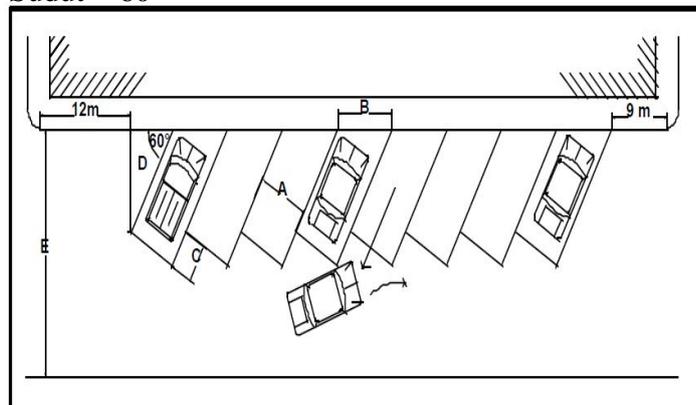
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Table 3.6. Pola parkir sudut 45°

| | A | B | C | D | E |
|--------------|-----|-----|-----|------|------|
| Golongan I | 2,3 | 3,5 | 2,5 | 5,6 | 9,3 |
| Golongan II | 2,5 | 3,7 | 2,6 | 5,65 | 9,35 |
| Golongan III | 3,0 | 4,5 | 3,2 | 5,75 | 9,45 |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

c) Sudut = 60°



Gambar 3.11. Pola parkir sudut 60°

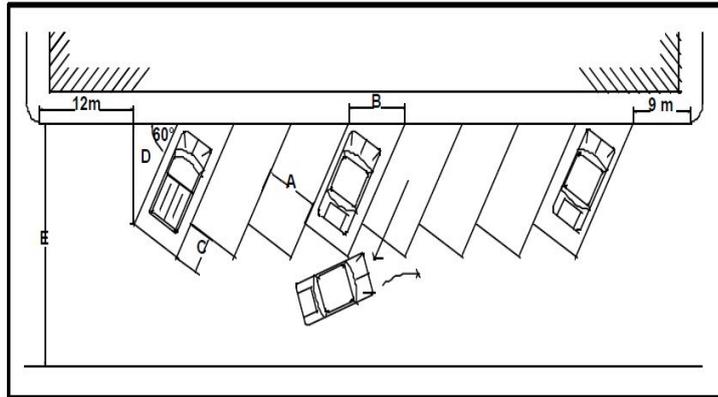
Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Table 3.7. Pola parkir sudut 60°

| | A | B | C | D | E |
|--------------|-----|-----|------|------|-------|
| Golongan I | 2,3 | 2,9 | 1,45 | 5,95 | 10,55 |
| Golongan II | 2,5 | 3,0 | 1,5 | 5,95 | 10,55 |
| Golongan III | 3,0 | 3,7 | 1,85 | 6,0 | 10,6 |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

d) Sudut = 90°



Gambar 3.12. Pola parkir sudut 90

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Table 3.8. Pola parkir sudut 90°

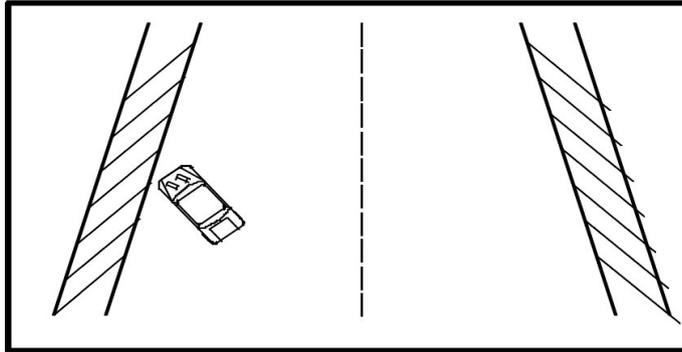
| | A | B | C | D | E |
|--------------|-----|-----|---|-----|------|
| Golongan I | 2,3 | 2,3 | - | 5,4 | 11,2 |
| Golongan II | 2,5 | 2,5 | - | 5,4 | 11,2 |
| Golongan III | 3,0 | 3,0 | - | 5,4 | 11,2 |

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Keterangan :

- A = lebar ruang parkir (m)
- B = lebar kaki ruang parkir (m)
- C = selisih panjang ruang parkir (m)
- D = ruang parkir efektif (m)
- M = ruang maneuver (m)
- E = ruang parkir efektif ditambah ruang maneuver (m)

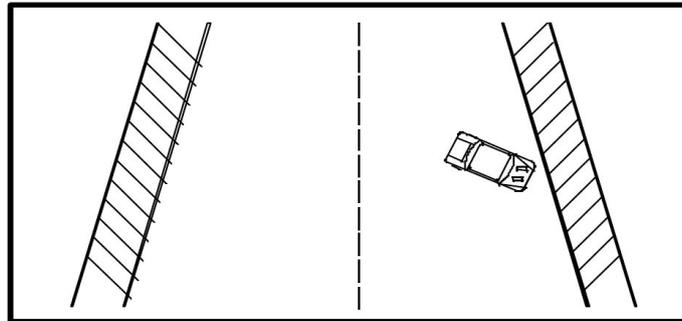
e) Pada Daerah Tanjakan



Gambar 3.13. Pada daerah tanjakan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

f) Pada daerah turunan

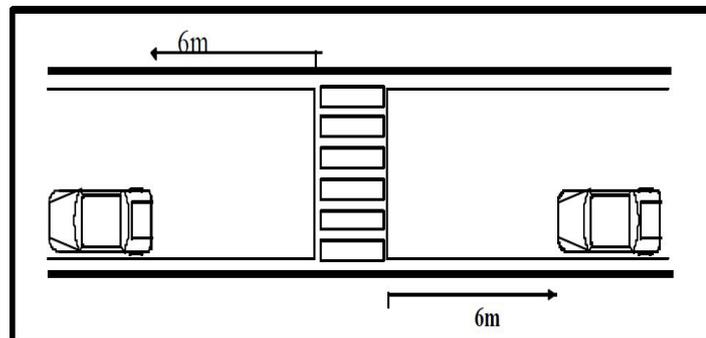


Gambar 3.14. Pada daerah turunan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

3. Larangan Parkir

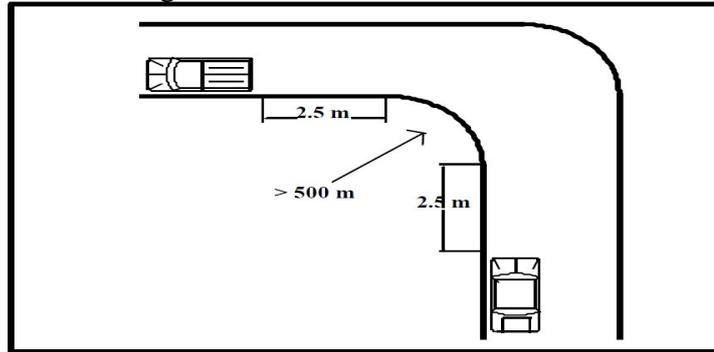
- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan



Gambar 3.15. Larangan parkir

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

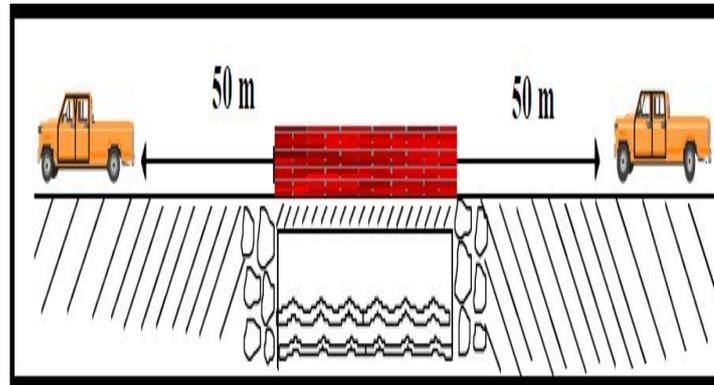
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter



Gambar 3.16. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

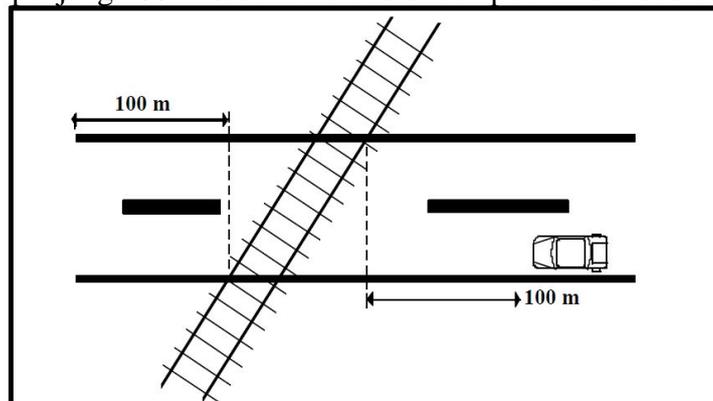
- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan



Gambar 3.17. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

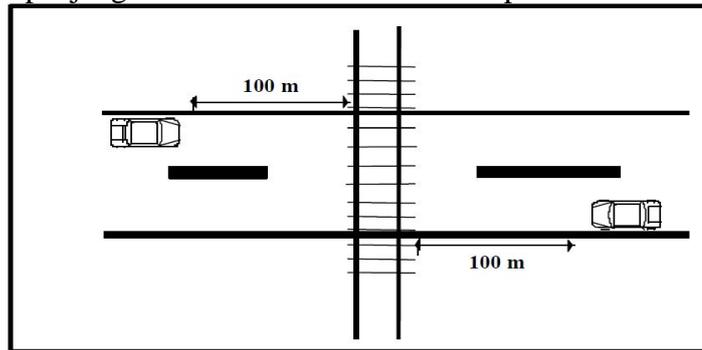
- d. 1. Sepanjang 100 m sebelum dan sesudah perlintasan sebidang



Gambar 3.18. Sepanjang 100 m sebelum dan sesudah perlintasan sebidang

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

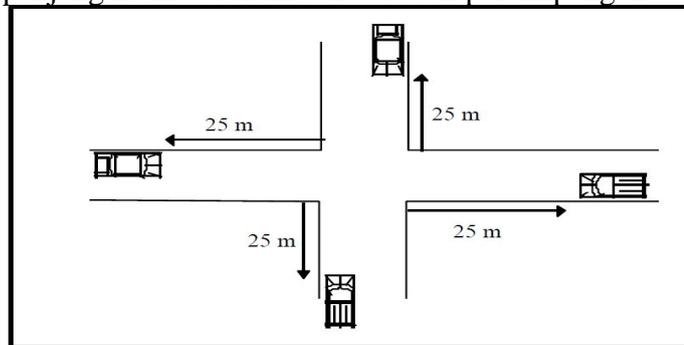
d. 2. Sepanjang 100 m sebelum dan sesudah perlintasan sebidang



Gambar 3.19. Sepanjang 100 m sebelum dan sesudah perlintasan sebidang

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

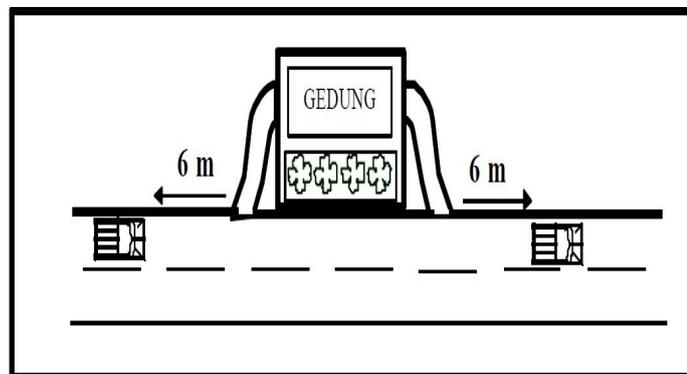
e. Sepanjang 25 m sebelum dan sesudah persimpangan



Gambar 3.20. Sepanjang 25 m sebelum dan sesudah persimpangan

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

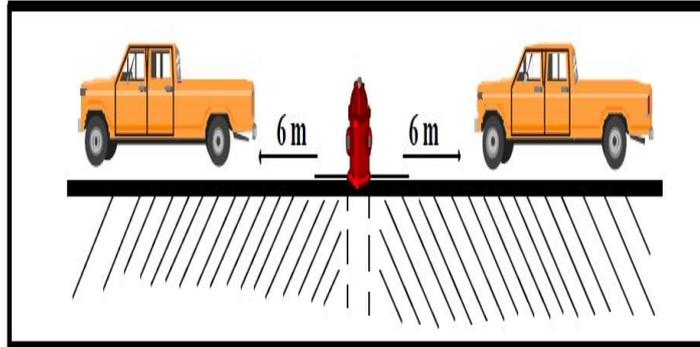
f. Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah akses bangunan gedung



Gambar 3.21. Sepanjang 6 m sebelum dan Sesudah akses bangunan gedung

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

- g. Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenisnya



Gambar 3.22. Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

- h. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya.

3.5 PENGOPERASIAN PARKIR

3.5.1 Pengorganisasian parkir

Sesuai dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II, untuk menyelenggarakan fasilitas parkir dibentuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perparkiran pada Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II. Dalam struktur organisasi UPTD, perparkiran mencakupi aspek kegiatan sebagai berikut :

1. aspek administratif, yang mengurus hal-hal nonteknis perparkiran, seperti personalia, keuangan dan umum
2. aspek teknis-operasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran, seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan.

3.5.2 Pengendalian Parkir

Pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan bertujuan untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan, polusi dan kebisingan dapat ditekan, seiring meningkatkan standar lingkungan, kualitas pergerakan pejalan kaki dan pengendara sepeda. Pengendalian dapat berupa pendistribusian ruang parkir lebih adil di antara pemakai dan dapat memberikan pengaruh yang penting pada kebijaksanaan transportasi. Pemilihan cara pengendalian parkir di jalan didasarkan pada pembatasan waktu dan lokasi serta dipengaruhi oleh peraturan jalan, dan sistem pembayaran parkir. Faktor-faktor yang mempengaruhi metode itu, didasari oleh biaya petugas, pelaksanaan dan biaya perbaikan selanjutnya, pengaruh lingkungan (tanda-tanda, marka, meteran dan sebagainya), kebutuhan bagi kendaraan niaga dan umum serta bagi penduduk setempat. Pendapatan daerah, pembatasan lalu lintas, pelaksanaan pengendalian harga, waktu atau hari pelaksanaan merupakan pertimbangan lebih lanjut (Hobbs, 1995).

3.5.3 Penetapan tarif parkir

Penetapan tarif parkir adalah salah satu cara pengendalian lalu-lintas, Perhitungan tarif parkir tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional, juga tidak semata-mata untuk memperoleh keuntungan material dan atau finansial. Penetapan tarif parkir dilakukan untuk mengendalikan lalu-lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mengurangi kemacetan di jalan. Melalui penetapan tarif sedemikian rupa, untuk besaran tarif tertentu diharapkan dapat mengurangi niat orang untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan jenis fasilitas, pemberlakuan tarif parkir dapat digolongkan seperti berikut :

1. Golongan A
 - a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
 - b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif rendah (1,5 kendar
 - c. aan/SRP/hari)
 - d. Parkir dengan waktu yang lama

- e. Daerah perumahan, parkir dapat tanpa pembayaran atau dengan tarif yang rendah
 - f. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas rendah
2. Golongan B
- a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
 - b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif tinggi (20 kendaraan/SRP/hari)
 - c. Daerah komersial atau pertokoan, tarif parkir dapat diberlakukan relatif tinggi, untuk mengendalikan lalu-lintas
 - d. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas tinggi
3. Golongan C
- a. Kawasan parkir pada fasilitas parkir umum dengan maksud pengendalian parkir
 - b. Keluar masuk kendaraan yang dikendalikan melalui karcis dengan waktu tercatat, dapat diberlakukan tarif parkir secara progresif, yang dapat, meningkat sesuai dengan lamanya parkir
 - c. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas tinggi

Perbandingan tarif parkir yang wajar antara sepeda motor, kendaraan penumpang dan kendaraan truk/bus adalah sebagai berikut. Tarif parkir sepeda motor lebih rendah dari pada tarif parkir kendaraan penumpang dan tarif kendaraan penumpang lebih rendah daripada tarif truk/bus.

Penetapan besar tarif parkir dicantumkan pada peraturan Daerah Tingkat II yang bersangkutan.

3.5.3 Tata cara parkir

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas
2. keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir

Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut :

1. Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir :
 - a. dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan
 - b. juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir
 - c. juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas.
2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/ keluar) :
 - a. pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan)
 - b. dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata-cara parkir
 - c. Pada pintu keluar, petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

3.5.4 sistem 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 (Nurfajriat, 2007: 14). Menurut Teguh Hirtanto (mengutip simpulan Taju, 1996) bahwa Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/ barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (2006: 52).

3.6 PEMELIHARAAN PARKIR

3.6.1 Pelataran parkir

Untuk menjamin agar pelataran tetap dalam kondisi baik, pemeliharaan dilakukan dengan cara :

1. sekurang-kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air yang tergenang
2. pelataran parkir yang sudah berlubang-lubang atau rusak ditambah atau diperbaiki
3. secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (*overlay*) pada perkerasan pelataran parkir perlu dilakukan.

Untuk memelihara pelataran parkir itu, perlu diketahui hal-hal berikut :

1. Pada fasilitas parkir di badan jalan, penambalan atau pelapisan (*overlay*) dilakukan sesuai dengan pemeliharaan badan jalan oleh instansi pembina jalan
2. Pada fasilitas parkir di luar badan jalan, pengelola parkir wajib menyiapkan fasilitas/peralatan pemeliharaan perkerasan pelataran parkir.

3.6.2 Marka dan Rambu jalan

Karena berfungsi sebagai pemandu dan penunjuk bagi pengemudi pada saat parkir, marka dan rambu jalan harus dijaga agar tetap dapat terlihat jelas.

1. Marka Jalan
 - a. Secara berkala marka jalan dicat kembali agar terlihat jelas oleh pengemudi
 - b. Bersamaan dengan pembersihan pelataran parkir, bagian marka jalan harus dibersihkan secara khusus
2. Rambu Jalan
 - a. Rambu jalan harus diganti apabila sudah tidak terlihat jelas tulisannya atau sudah rusak
 - b. Secara rutin daun rambu jalan harus dibersihkan agar tidak tertutup oleh kotoran

3.6.3 Fasilitas penunjang parkir

Fasilitas penunjang parkir yang memerlukan pemeliharaan adalah :

1. pos petugas
2. lampu penerangan
3. pintu keluar dan masuk
4. alat pencatat waktu elektronik
5. Pintu elektronik pada fasilitas parkir dengan pintu masuk otomatis

3.7 KARAKTERISTIK PARKIR

F.D.Hobbs (1995) mendefinisikan karakteristik parkir dalam beberapa hal sebagai berikut :

3.7.1 Akumulasi parkir

Akumulasi parkir yaitu jumlah kendaraan yang diparkir disuatu tempat pada waktu tertentu, dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan.

$$\text{Rumus :} \quad \text{Akumulasi} = E_i - E_x \dots\dots\dots(3.3)$$

dengan :

$$E_i = \text{Entry (kendaraan yang masuk lokasi)}$$

$$E_x = \text{Exit (kendaraan yang keluar lokasi)}$$

Bila sebelum pengamatan sudah terdapat kendaraan yang parkir maka banyaknya kendaraan yang telah parkir dijumlahkan dalam harga akumulasi parkir yang telah dibuat, sehingga Persamaan :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \dots\dots\dots(3.4)$$

dengan :

$$X = \text{Jumlah kendaraan yang telah diparkir sebelum pengamatan}$$

3.7.2 Volume parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari).

$$\text{Rumus:} \quad V_p = E_i + x \dots\dots\dots(3.5)$$

Keterangan :

$$V_p = \text{Volume parkir}$$

E_i = Entry (kendaraan yang masuk lokasi parkir)

X = jumlah kendaraan yang telah diparkir sebelum pengamatan

3.7.3 Durasi parkir

Durasi parkir merupakan rata-rata total lamanya kendaraan yang parkir dalam waktu tertentu (biasanya dalam jam) dibagi dengan total kendaraan.

Rumus :

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime} \dots\dots\dots(3.6)$$

dengan :

Extime = Waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

Entime = Waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir

3.7.4 Pergantian Parkir (*Parking Turn over*)

Pergantian parkir atau *Parking Turn over* menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dengan membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir untuk periode waktu tertentu.

Rumus yang digunakan untuk menyatakan pergantian parkir adalah sebagai berikut :

$$P_p = (V_p / \text{SRP}) \dots\dots\dots (3.7)$$

Keterangan :

P_p = Pergantian parkir (kend/jam/SRP)

V_p = Volume parkir (SRP)

SRP = Satuan Ruang Parkir

3.7.5 Indeks parkir

Indeks parkir adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir.

Besarnya indeks parkir diperoleh dengan persamaan :

Rumus :

$$I_p = (A_c / \text{SRP}) \times 100\% \dots\dots\dots (3.8)$$

Keterangan :

I_p = Indeks parkir

Ac = Akumulasi parkir

SRP = Satuan ruang parkir

3.8 Pendapatan Asli Daerah

Pendapatan Daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah adalah hak Pemerintah Daerah yang diakui sebagai penambah nilai kekayaan bersih dalam periode tahun bersangkutan. Sedangkan Pendapatan Asli Daerah, selanjutnya disebut PAD adalah pendapatan yang diperoleh Daerah yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. PAD bertujuan memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mendanai pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan potensi daerah sebagai perwujudan desentralisasi. Sumber PAD terdiri dari :

- a. Pajak Daerah ;
- b. Retribusi Daerah ;
- c. Bagain Usaha Daerah
- d. Pendapatan Asli Daerah

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pemerintah daerah diberikan kewenangan secara luas dan nyata didalam penyelenggaraan pemerintahan dan pelaksanaan pembangunan daerah secara otonom, tidak terus-menerus selalu menggantungkan dana (anggaran) dari Pemerintah Pusat melalui pembagian Dana Perimbangan. Penerapan otonomi telah membuat pemerintah daerah dapat menciptakan sumber-sumber pendapatan asli daerah yang baru sesuai dengan potensi yang dimilikinya. Dalam upaya meningkatkan pendapatan asli daerah ini tidak boleh kontra produktif bagi perkembangan investasi dan tidak mendukung gairah pengusaha untuk melakukan ekspansi usahanya atau penanaman modal di daerah. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2007 – 2012 telah disebutkan berbagai langkah-langkah yang disiapkan Pemerintah DKI Jakarta

untuk mengoptimalkan peningkatan PAD yang bertujuan untuk meningkatkan kepatuhan dan memperkuat basis pajak/retribusi yang ada, antara lain :

- 1) Penyempurnaan landasan hukum bagi pengenaan pajak dan retribusi
- 2) Sosialisasi dan pemberian penyuluhan yang memadai kepada masyarakat mengenai ketentuan pajak dan retribusi daerah
- 3) Peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan pemungutan pendapatan daerah
- 4) Peningkatan kualitas aparat pajak/retribusi daerah

1. Pajak Daerah

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, dapat dijelaskan sebagai berikut “Pajak Daerah yang selanjutnya disebut pajak adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada Daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan Daerah dan pembangunan Daerah”. Pajak Daerah harus ditetapkan dengan Peraturan Daerah setelah mendapatkan persetujuan DPRD dan tidak boleh bertentangan dengan pajak Pemerintah Pusat serta tidak boleh bertentangan dengan kebijakan Pemerintah Pusat. Pajak daerah memiliki ciri-ciri sebagai berikut: (1) Pajak daerah yang berasal dari pajak negara yang diserahkan kepada daerah, (2) Penyerahannya berdasarkan Undang-Undang, (3) Pajak daerah dipungut oleh daerah berdasarkan dengan kekuatan Undang-Undang dan peraturan hukum, dan (4) Hasil pungutan pajak daerah dipergunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerah dan pembangunan daerah. Didalam segi kewenangan pemungutan pajak atas objek di daerah, dibagi atas dua hal yaitu: (1) Pajak daerah yang dipungut oleh

provinsi, dan (2) Pajak daerah yang dipungut oleh kabupaten atau kota.

Pajak daerah digolongkan ke dalam dua kategori menurut tingkat pemerintahan daerah, yaitu; Pajak Propinsi dan Pajak Kabupaten/Kota. Sesuai dengan Undang-undang Nomor 34 tahun 2000 tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 18 tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah,

a. Jenis Pajak Propinsi terdiri dari:

- 1) Pajak kendaraan bermotor
- 2) Bea balik nama kendaraan bermotor
- 3) Pajak bahan bakar kendaraan bermotor

b. Jenis Pajak Kabupaten/Kota terdiri dari :

- 1) Pajak hotel
- 2) Pajak Restoran
- 3) Pajak Hiburan
- 4) Pajak Reklame
- 5) Pajak Penerangan Jalan
- 6) Pajak Pengambilan Bahan Galian Golongan C
- 7) Pajak Parkir

2. Retribusi Daerah

Menurut UU 34 Tahun 2000, retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Defisini tersebut menunjukkan adanya imbal balik langsung antara pemberi dan penerima jasa. Hal ini berbeda dengan pajak, yaitu iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah.

Salah satu contoh retribusi daerah adalah:

1. retribusi parkir

Pasal 11 ayat 2 Undang-undang No. 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa fasilitas parkir untuk umum dapat diselenggarakan oleh Pemerintah, badan hukum Indonesia, atau warga Negara Indonesia. Mengingat keterbatasan biaya pembangunan dan

untuk meningkatkan peran serta masyarakat dalam penyediaan fasilitas parkir untuk umum maka usaha ini terbuka bagi warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia. Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 pasal 7 ayat 2 dijelaskan bahwa izin penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum diberikan oleh Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II, oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Riau untuk wilayah Kota Administratif Batam dan oleh Gubernur/Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Penyelenggaraan fasilitas parkir umum meliputi pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum, dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas parkir yang diusahakannya. (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)Retribusi parkir hanya dapat dilakukan di pinggir jalan dan pada tempat khusus parkir yang dimiliki atau dikelola oleh pemerintah daerah sedangkan bagi pelataran/gedung parkir yang dimiliki atau dikelola oleh swasta retribusi parkir tidak dapat dipungut oleh Pemerintah Daerah.

Dalam rangka pembinaan penyelenggaraan parkir sebagaimana tersebut diatas, diperlukan penetapan aturan-aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan mengingat ketentuan-ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional. Seperti halnya pajak daerah, retribusi daerah juga merupakan salah satu bentuk partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan otonomi daerah. Hasil dari pungutan pajak daerah dan retribusi daerah dikelola untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah. Permasalahan yang sering dihadapi dalam pengelolaannya adalah kaitan dengan penggalan sumber-sumber pendapatannya yang belum optimal sehingga belum memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penerimaan daerah secara keseluruhan.

3. Laba Usaha Daerah

Bagian Laba Usaha Daerah Yaitu penerimaan yang berupa bagian laba bersih Badan Usaha Milik Daerah, yang terdiri dari laba bersih bank pembangunan daerah, perusahaan daerah air minum, bagian dari laba bersih perusahaan lainnya dan penyertaan modal daerah kepada perusahaan.

4. Penerimaan Pendapatan Asli Daerah

Penerimaan Pendapatan Asli Daerah Lainnya Yang termasuk rincian ini antara lain hasil penjualan barang milik daerah, penjualan barang-barang bekas, cicilan kendaraan bermotor, cicilan rumah dinas, penerimaan ganti rugi atas kekayaan daerah, sumbangan pihak ketiga, penerimaan jasa giro (kas daerah), dan lain-lain

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 JENIS PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu metode yang digunakan dalam melaksanakan penelitian yang mencakup langkah-langkah pelaksanaan penelitian dari awal sampai akhir. Sebelum melaksanakan penelitian lebih lanjut, terlebih dahulu harus dipahami tujuan dari penelitian yang dilakukan dan menentukan langkah-langkah yang diambil dalam melaksanakan penelitian tersebut guna memperoleh hasil yang diinginkan. Semua langkah-langkah yang diambil dalam melaksanakan penelitian harus dilandaskan pada diagram alir penelitian pada gambar 4.1 yang telah dibuat agar semua langkah- langkah penelitian tersebut tidak menyimpang dari tujuan yang diinginkan.

Dalam penelitian ini, jenis metode yang digun akan peneliti adalah metode analisis bersifat eksploratif. Dimana karesteristik ini adalah melihat dampak *On Street Parking* terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Rokan Hulu.

4.3 WAKTU DAN TEMPAT LOKASI PENELITIAN

Lokasi tempat penelitian kawasan Wisata Religius Masjid Agung Islamic Center kabupaten Rokan Hulu.



Gambar 4.1. lokasi penelitian di kawasan mesjid angung Islamic center

Sumber : google maps

4.4 PENGUMPULAN DATA

Adapun data-data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data sekunder

Data sekunder yaitu suatu data yang telah ada dan yang akan di masukkan dalam laporan, dan data yang diperoleh dari buku-buku mengenai masalah perparkiran, data-data dari internet, serta data dari instansi terkait, seperti :

- a. Peta Tata Guna Lahan kawasan Wisata Religius Masjid Agung Islamic Center
- b. Data Restribusi Parkir Pada Badan Jalan Kota Pasir Pengaraian
- c. Data target pendapatan parkir pada badan Jalan Kota Pasir Pengaraian

2. Data primer

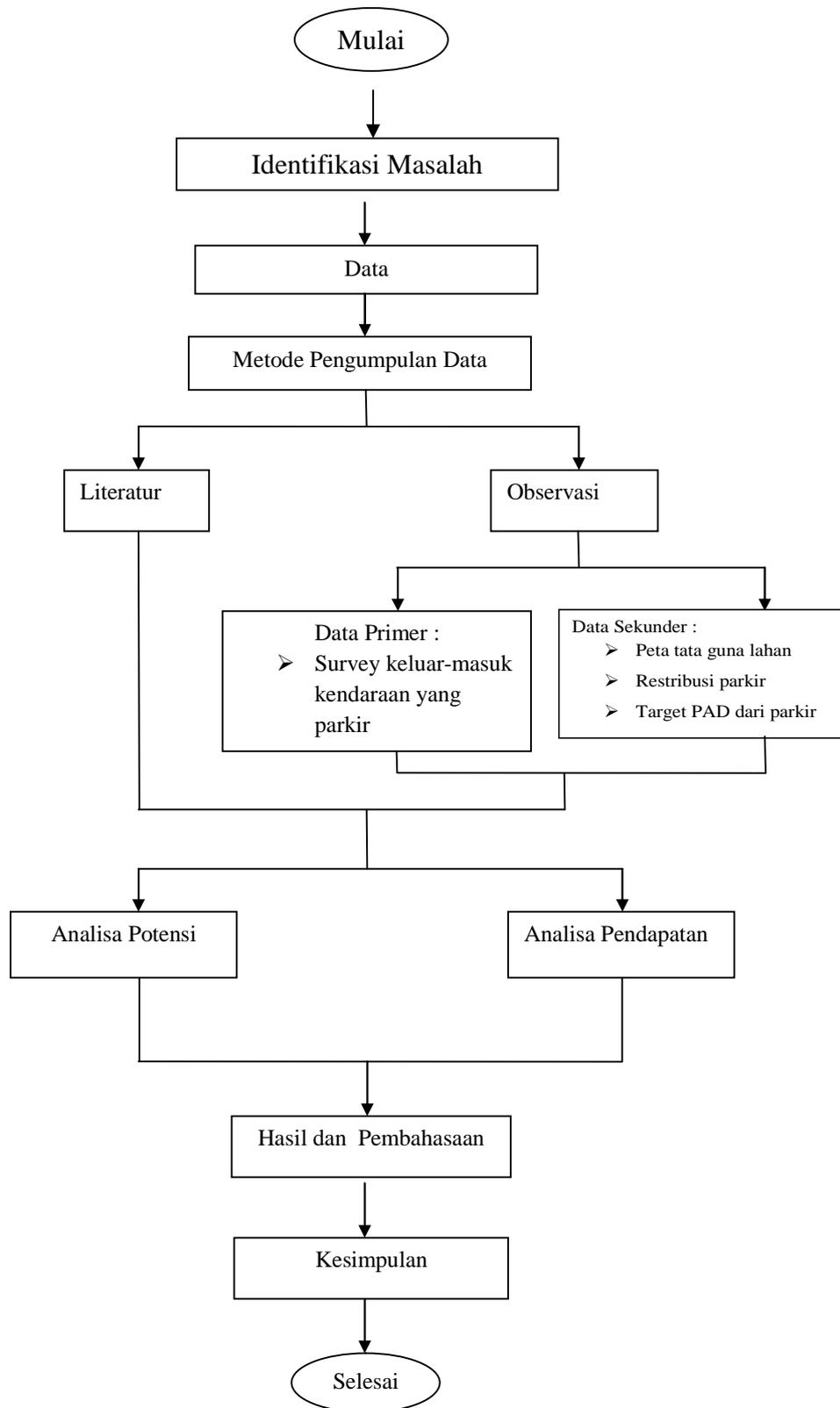
Data primer yaitu suatu data yang diperoleh dari pengamatan langsung dilapangan (*survey*) kawasan Wisata Religius Masjid Agung Islamic Center, yang dilaksanakan pada jam puncak dengan pembagian tugas sebagai berikut : pada tiap lokasi yang banyak on street parking nya ditempatkan 2 sampai 3 orang *surveyor* dengan tugas menghitung jumlah kendaraan sepeda motor dan mobil pada kertas formulir *survey* selama 13 jam yaitu dari jam 09.00 sampai 22.00 wib dengan interval waktu 5 menit.

4.5 PENGOLAHAN DAN ANALISIS DATA

Pengolahan dan analisa data merupakan langkah terpenting dalam suatu penelitian, dimana setiap data dilakukan kajian secara ilmiah dan dianalisis yang akhirnya didapat suatu kesimpulan dari permasalahan yang telah diajukan.

Adapun data yang di Analisa yaitu, Analisa Tata Guna Lahan di kawasan Penelitian, analisa pola parkir, Analisa potensi Penggunaan SRP, Analisa Perhitungan Potensi Pendapatan Daerah Kabupaten Rokan Hulu.

Agar lebih jelas mengenai penelitian ini, berikut ditampilkan bagan alir penelitian.



Gambar 4.2. Bagan Alir Penelitian