



Manajemen Parkir: Sebuah Kontribusi menuju Kota yang Layak Huni

Modul 2c

Transportasi Berkelanjutan:

Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-kota Berkembang

RANGKUMAN DARI SOURCEBOOK

Transportasi Berkelanjutan:

Suatu Sourcebook bagi Para Pengambil Kebijakan di Kota-kota Berkembang

Apakah Sourcebook itu?

Sourcebook mengenai Transportasi Perkotaan Berkelanjutan ini mengupas permasalahan kunci mengenai kerangka kerja transportasi perkotaan berkelanjutan bagi kota-kota berkembang. *Sourcebook* berisi lebih dari 30 modul yang disebutkan di halaman-halaman berikut ini. Ia juga diperlengkapi dengan berbagai dokumen pelatihan dan materi lainnya yang diambil dari <http://www.sutp.org> (and <http://www.sutp.cn> untuk pengguna berbahasa China).

Untuk siapa?

Sourcebook diperuntukkan bagi para pengambil kebijakan dan para penasehatnya di kota-kota berkembang. Sasaran peruntukannya tercermin dari isinya, yang memberi berbagai alat kebijakan yang sesuai untuk penggunaan di serangkaian kota-kota berkembang. Sektor akademis (*mis.*, universitas-universitas) juga telah mengambil manfaat dari materi ini.

Bagaimana semestinya modul ini dipergunakan?

Sourcebook dapat dipergunakan dengan berbagai cara. Jika dicetak, ia harus disimpan di satu tempat dan salinannya disampaikan kepada para pejabat yang terlibat di dalam masalah transportasi perkotaan. *Sourcebook* dapat dengan mudahnya diadaptasi disesuaikan dengan kesempatan kursus pelatihan singkat yang ada, atau dapat dipakai sebagai panduan untuk pengembangan kurikulum atau program pelatihan lainnya seputar masalah transportasi perkotaan. GIZ merinci berbagai paket pelatihan untuk modul-modul terpilih, seluruhnya tersedia sejak October 2004 di <http://www.sutp.org> atau <http://www.sutp.cn>.

Apa keistimewaan-keistimewaan utamanya?

Keistimewaan utama dari *Sourcebook* ini termasuk:

- Orientasi praktis, yang menitik-beratkan pada praktek-praktek terbaik dalam perencanaan dan peraturan dan, di mana memungkinkan, berbagai keberhasilan yang dirasakan di kota-kota berkembang.

- Para penyumbang merupakan pakar terkemuka di bidangnya masing-masing.
- Rancangan berwarna yang menarik dan mudah dibaca.
- Bahasa non-teknis (sejauh memungkinkan), dengan penjelasan mengenai peristilahan teknis.
- Pemutakhiran melalui Internet.

Bagaimana cara mendapatkan salinannya?

Versi elektronik (pdf) dari modul-modul tersebut tersedia di <http://www.sutp.org> atau <http://www.sutp.cn>. Oleh karena seluruh modul senantiasa dimutakhirkan terus menerus versi tercetak dalam bahasa Inggris tidak disediakan lagi. Versi tercetak dari 20 modul awal dalam bahasa China dijual di seluruh daerah China oleh Lembaga Pers Perhubungan (Communication Press).

Komentar atau umpan balik?

Kami menerima setiap komentar atau usulan Anda atas aspek manapun dari *Sourcebook*, melalui e-mail ke sutp@sutp.org dan transport@giz.de, atau melalui surat ke:

Manfred Breithaupt
GIZ, Divisi 44
P. O. Box 5180
65726 Eschborn, Jerman

Modul dan sumberdaya selanjutnya

Modul-modul selanjutnya diantisipasi untuk pembahasan mengenai Pembiayaan Transportasi Perkotaan, Rekondisi, dan Pola Perjalanan yang Terpengaruh (antara lain). Sumberdaya tambahan saat ini sedang dikembangkan, dan tersedia CD-ROM serta DVD yang berisi Photo terkait dengan Transportasi Perkotaan (beberapa photo telah dikirim ke <http://www.sutp.org> – di bagian photo). Anda juga akan menemukan pernala yang berkaitan, referensi terkait daftar bacaan dan lebih dari 400 dokumen serta presentasi di <http://www.sutp.org>

Modul-modul dan para kontributor

- (i) *Garis Besar Buku Panduan dan Permasalahan Lintas Bidang dalam Transportasi Perkotaan* (GTZ)

Orientasi institusional dan kebijakan

- 1a. *Peran Transportasi dalam Kebijakan Pembangunan Perkotaan* (Enrique Peñalosa)
- 1b. *Lembaga-lembaga Transportasi Perkotaan* (Richard Meakin)
- 1c. *Partisipasi Sektor Swasta dalam Pengadaan Infrastruktur Transportasi* (Christopher Zegras, MIT)
- 1d. *Instrumen-instrumen Ekonomis* (Manfred Breithaupt, GTZ)
- 1e. *Meningkatkan Kesadaran Masyarakat Akan Transportasi Berkelanjutan* (Karl Fjellstrom, Carlos F. Pardo, GTZ)
- 1f. *Pembiayaan Transportasi Perkotaan yang Berkelanjutan* (Ko Sakamoto, TRL)
- 1g. *Angkutan Barang Perkotaan di Kota-kota Negara Berkembang* (Bernhard O. Herzog)

Rencana penggunaan lahan dan manajemen perkotaan

- 2a. *Perencanaan Tata Ruang Kota dan Transportasi Perkotaan* (Rudolf Petersen, Wuppertal Institute)
- 2b. *Manajemen Mobilitas* (Todd Litman, VTPI)
- 2c. *Manajemen Parkir: Sebuah Kontribusi menuju Kota yang Layak Huni* (Tom Rye)

Angkutan umum, berjalan kaki, dan bersepeda

- 3a. *Opsi Angkutan Massal* (Lloyd Wright, ITDP; Karl Fjellstrom, GTZ)
- 3b. *Angkutan Bus Cepat* (Lloyd Wright, ITDP)
- 3c. *Regulasi dan Perencanaan Bus* (Richard Meakin)
- 3d. *Pelestarian dan Perluasan Peranan Transportasi Kendaraan Tak-bermotor* (Walter Hook, ITDP)
- 3e. *Pengembangan Car-Free* (Lloyd Wright, ITDP)

Kendaraan dan bahan bakar

- 4a. *Bahan Bakar Yang Lebih Bersih dan Teknologi Kendaraan* (Michael Walsh; Reinhard Kolke, Umweltbundesamt – UBA)
- 4b. *Inspeksi & Pemeliharaan dan Penyesuaian Jalan* (Richard Kolke, UBA)
- 4c. *Kendaraan Roda Dua dan Roda Tiga* (Jitendra Shah, Bank Dunia; N.V. Iyer, Bajaj Auto)
- 4d. *Kendaraan Berbahan Bakar Gas* (MVV InnoTec)
- 4e. *Intelligent Transport Systems* (Phil Sayeg, TRA; Phil Charles, University of Queensland)
- 4f. *Berkendara yang Ramah Lingkungan* (VTL; Manfred Breithaupt, Oliver Eberz, GTZ)

Dampak lingkungan dan kesehatan

- 5a. *Manajemen Kualitas Udara* (Dietrich Schwell, Organisasi Kesehatan Dunia)
- 5b. *Keamanan Jalan Perkotaan* (Jacqueline Lacroix, DVR; David Silcock, GRSP)
- 5c. *Kebisingan dan Penanggulangannya* (Civic Exchange Hong Kong; GTZ; UBA)
- 5d. *CDM di Sektor Transportasi* (Jürg M. Grütter)
- 5e. *Transportasi dan Perubahan Iklim* (Holger Dalkmann; Charlotte Brannigan, C4S/TRL)
- 5f. *Mengadaptasi Transportasi Perkotaan Ke Perubahan Iklim* (Urda Eichhorst, Wuppertal Institute)
- 5g. *Transportasi Perkotaan dan Kesehatan* (Carlos Dora, Jamie Hosking, Pierpaolo Mudu, Elaine Ruth Fletcher)

Sumber-sumber

6. *Sumber-sumber Bagi Para Pembuat Kebijakan* (GTZ)

Sosial dan isu-isu lintas bidang di transportasi perkotaan

- 7a. *Gender dan Transportasi Perkotaan: Modis dan Terjangkau* (Mika Kunieda; Aimée Gauthier)

Tentang penulis

Tom Rye adalah Guru Besar Perencanaan Transportasi dan Manajemen Mobilitas di Fakultas Teknik dan Lingkungan Binaan, Universitas Napier Edinburgh, Inggris, (School of Engineering and the Built Environment, Edinburgh Napier University, UK,) dimana beliau mengajar dalam program magister di bidang Perencanaan dan Rekayasa Transportasi. Disertasi Doktoral beliau merintis penelitian mengenai perilaku perjalanan menuju tempat kerja di Eropa, dan dia terlibat dalam proyek-proyek terkait dan juga dalam bidang pendidikan ilmu transportasi dan tata kelola transportasi, angkutan umum dan manajemen parkir. Dr. Rye menimba ilmu di Oxford, University of British Columbia dan Nottingham Trent University. Beliau sempat mengabdikan sebagai perencana transportasi di London sebelum bergabung dengan Edinburgh Napier University pada tahun 1996. Sebagian besar dari 12 tahun yang ia habiskan bersama Edinburgh Napier, beliau mengabdikan secara paruh waktu sebagai konsultan di Colin Buchanan and Partners, lalu kemudian sebagai Dewan Kota Edinburgh.

Ucapan terima kasih

Penulis sangat berterima kasih kepada pihak-pihak yang ikut membantu dalam menyediakan bahan-bahan yang menjadi dasar penyusunan studi kasus dalam modul ini:

- Moji Moharrer, Kota Shiraz, Iran
- Indra Darmawan, Polisi Lalu Lintas Jakarta, Indonesia
- Dynesh Vijayaraghavan, Kota Chennai, India
- Kofi Appiah, Kota Accra, Ghana
- Gilbert Okwong, Kota Kampala, Uganda
- Félix Caicedo, Catholic University of (UNIKA) Valparaíso, Chile
- Zhuyue Sun, Kota Beijing, China
- Offor Nnadozie, Kota Lagos, Nigeria

Materi untuk topik "Manajemen Perparkiran" dikompilasi oleh Tom Rye (Edinburgh Napier University, UK) dan sebagian disadur dari materi-materi yang dikembangkan untuk proyek pelatihan EU STEER COMPETENCE, TREATISE and E-ATOMIUM pada 2006. Namun demikian, materi telah dimutakhirkan dan diadaptasi secara signifikan untuk mencerminkan kebutuhan dan konteks dari kota-kota di negara berkembang. Modul ini juga dibangun dari buah karya AOR Dipl.-Ing. Manfred Wacker, pada siapa GIZ sangat berterima kasih atas draft awal naskah modul ini.

Modul 2c

Manajemen Parkir: Sebuah Kontribusi menuju Kota yang Layak Huni

Temuan-temuan, interpretasi, dan kesimpulan yang dikemukakan dalam dokumen ini adalah berdasarkan pada informasi yang diperoleh GIZ dan konsultan-konsultannya, mitra kerja, dan para kontributor dari sumber-sumber terpercaya. Namun GIZ tidak menjamin ketepatan dan kelengkapan informasi di dalam dokumen ini, dan tidak bertanggung jawab atas kesalahan-kesalahan, pengurangan atau penghilangan yang timbul dari penggunaannya.

Penulis: Tom Rye

Penyunting: Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
P. O. Box 5180
65726 Eschborn, Germany
<http://www.giz.de>

Divisi 44, Air, Energi, Angkutan
Sektor proyek:
"Pelayanan Konsultasi Kebijakan Transportasi"

Disahkan oleh
Federal Ministry for Economic Cooperation
and Development (BMZ)
Division 313 – Water, Energy, Urban Development
P. O. Box 12 03 22
53045 Bonn, Germany
<http://www.bmz.de>

Manajer: Manfred Breithaupt

Penyunting: Dominik Schmid, Armin Wagner

Foto sampul: Manfred Breithaupt
Buenos Aires, Argetina, 2010
Klaus Neumann
Las Palmas, Spanyol, 2009

Penerjemah: Penerjemahan ini dilaksanakan oleh Harya Setyaka. GIZ tidak bertanggung jawab akan terjemahan ini atau akan kesalahan, penghapusan, kerugian akibat penggunaannya.

Tata letak: Klaus Neumann, SDS, G.C.

Edisi: Modul ini merupakan bagian dari pada Sourcebook Transportasi Yang Berkelanjutan untuk para pengambil keputusan di kota-kota berkembang, revisi November 2010

Eschborn, Desember 2011

DAFTAR ISI

1. Pendahuluan	1
1.1 Kenapa Anda harus membaca modul ini?	1
1.2 Mengapa Parkir begitu penting?	1
1.3 Apa yang salah dengan perparkiran di berbagai Kota?	2
1.4 Sepuluh mitos tentang parkir	3
1.5 Kesimpulan	5
2. Perparkiran: Beberapa definisi dasar	6
2.1 Kebutuhan parkir	6
2.2 Kebutuhan yang berkualitas (memenuhi syarat tertentu)	7
2.3 Jenis-jenis parkir	7
2.4 Parkir di Ruang Milik jalan (on-street Parking)	8
3. Strategi manajemen parkir	10
3.1 Pendahuluan: mencocokkan masalah dan pemecahan	10
3.2 Menggunakan kebijakan parkir untuk mencapai tujuan transportasi – pengembangan kebijakan transportasi	13
3.3 Merangkul kebijakan parkir dalam strategi umum Manajemen Kebutuhan Transportasi	18
3.4 Upaya-upaya untuk mensukseskan kebijakan parkir dan mencapai tujuan	24
3.5 Biaya pengelolaan parkir	31
3.6 Penggunaan teknologi untuk manajemen parkir	33
4. Isu kelembagaan dan penegakan	35
4.1 Isu kelembagaan	35
4.2 Penegakan hukum	36
5. Implementasi	39
5.1 Merebut dukungan publik atas kebijakan parkir yang baru	39
5.2 Proses Implementasi	39
6. Parkir, pertumbuhan ekonomi dan perencanaan tata ruang	44
6.1 Pendahuluan	44
6.2 Kebijakan parkir dan perencanaan tata ruang	45
7. Kesimpulan dan rekomendasi	47
7.1 Rekomendasi	47
Daftar pustaka dan pranala	48

1. Pendahuluan

1.1 Kenapa Anda harus membaca modul ini?

Setiap mobil yang berlalu lalang di jalan membutuhkan ruang untuk parkir: ini adalah isu kunci di hampir semua kota. Mobil memakan tempat saat di jalan, namun rata-rata 23 jam per hari mobil menempati ruang parkir, dan apabila mobil digunakan maka dibutuhkan 2 unit ruang parkir di asal dan di tujuan – sehingga banyak sekali ruang yang dibutuhkan untuk mobil. Mobil yang sedang parkir membutuhkan sekurang-kurangnya 8 meter persegi dan sering kali lebih dari itu untuk ruang bermanuver – suatu kebutuhan yang sangat besar terutama di wilayah perkotaan yang padat dimana harga lahan sangat tinggi. Seringkali, mobil mendapatkan ruang untuk parkir yang lebih besar dari ruang untuk manusia bermukim!

Modul ini menawarkan upaya-upaya atau/ dan kebijakan-kebijakan untuk mengatasi masalah perparkiran. Modul ini ditujukan kepada pemangku kepentingan di tingkat lokal, regional, maupun pemerintah pusat dan siapapun yang tertarik dengan isu ini. Hal ini termasuk ahli rekayasa lalu-lintas dan juga pembuat kebijakan, perencana tata guna lahan, perencana transportasi, ahli perencana perkotaan, dan masyarakat umum yang berkepentingan akan perparkiran yang lebih efisien dan berkelanjutan.

1.2 Mengapa parkir begitu penting?

Ketersediaan dan biaya untuk ruang parkir adalah pertimbangan yang sangat penting bagi seseorang untuk memutuskan apakah akan berkendara mobil untuk menuju suatu lokasi, dan juga dalam memutuskan untuk memiliki mobil. Boleh jadi, tingkat kepemilikan mobil yang relatif rendah di banyak pusat kota-kota negara maju seperti Munich (Jerman) dan London

(Inggris), yang penduduknya di atas tingkat kesejahteraan – disebabkan oleh minimnya ruang parkir di ruang milik jalan (sehingga tidak ada ruang untuk parkir mobil), dan juga layanan angkutan umum yang relatif baik.

Pemerintah lokal berwenang atas pengendalian pemanfaatan ruang badan jalan (selain pada jalan nasional) di wilayah mereka, sehingga dapat menentukan jumlah ruang yang disediakan dan harga dari parkir ruang milik jalan (*on-street*). Dalam beberapa kasus, hal ini juga meliputi ruang parkir luar ruang milik jalan (*off-street*). Sejauh mana pemerintah lokal berperan sebagai penyedia ruang parkir bervariasi antar daerah. Di banyak negara berkembang, mungkin saja ruang parkir luar milik jalan terbatas, baik dimiliki oleh pemerintah kota maupun tidak. Melalui proses pengendalian pembangunan untuk bangunan-bangunan baru, pemerintah kota dapat juga mengendalikan jumlah ruang parkir yang wajib disediakan. Hal ini dikenal dengan ”penggabungan parkir dalam izin bangunan” yang mungkin tidak sesuai dengan kepentingan seluruh lapisan dan tingkat pendapatan masyarakat.

Sementara pengendalian parkir dan penentuan tarif sering kali merupakan hal yang tidak populer bagi masyarakat, kebijakan tersebut merupakan pilihan yang relatif tidak banyak diketahui dan diterima di banyak kota negara berkembang. Andaikata ada kekurangan ruang parkir yang nyata, maka banyak orang akan menerima pengendalian perparkiran. Pengendalian parkir adalah kebijakan pengelolaan kebutuhan lalu lintas yang seringkali diterapkan oleh pemerintah lokal, namun demikian sudah ada literatur akademis yang mendokumentasikan pengalaman menjalankan kebijakan ini walaupun dengan sangat minim, melainkan lebih banyak yang membahas topik yang lebih ”basah” secara politik yaitu retribusi kemacetan (*congestion charging*). Modul ini berupaya memperbaiki ketimpangan tersebut.

1.3 Apa yang salah dengan perparkiran di berbagai kota?

”Ruang parkir mengundang mobil datang; membangkitkan pergerakan mobil. Parkir membutuhkan ruang, yang tidak dapat digunakan untuk kegiatan lainnya di jalan. Tidak ada penyebab perubahan pemandangan pada jalan yang lebih dramatis dari mobil-mobil yang diparkir selama beberapa dekade terakhir.”

Hartmut H. Topp, Guru Besar pada University of Kaiserslautern, Jerman

Ada beberapa contoh kota-kota di negara berkembang yang menerapkan manajemen parkir. Namun, di kebanyakan kota parkir sama sekali tidak dikelola, dikelola dengan kurang baik atau dikelola terbatas pada wilayah tertentu saja. Beberapa permasalahan yang biasa ditemui di kota-kota seluruh dunia, terutama di negara berkembang adalah sebagai berikut:

- Masyarakat yang mendapatkan ruang parkir adalah mereka yang tiba lebih awal, namun mungkin saja tidak menimbulkan manfaat yang paling baik apabila ruang parkir terbatas. Siapa yang kontribusinya lebih besar pada perekonomian lokal: pemilik toko yang parkir diluar tokonya sepanjang hari, atau delapan orang yang parkir masing-masing

satu jam di ruang parkir yang sama dan berbelanja di pertokoan?

- Parkir di ruang milik jalan (*on-street*) menimbulkan masalah keselamatan dan kemacetan karena menutup satu atau dua lajur, mempersempit ruang jalan menjadi satu lajur, mengurangi jarak pandang dan memaksa pejalan kaki berjalan di tengah jalan apabila fasilitas pejalan kaki (trotoar) tidak tersedia dengan baik. Lebih daripada itu, juga dapat menghalangi akses untuk layanan gawat darurat.
- Manajemen parkir pada ruang milik jalan (*on-street*) yang buruk dan/atau kurangnya informasi mengenai ketersediaan parkir di wilayah yang mempunyai tingkat kebutuhan parkir yang tinggi menyebabkan lalu lintas kendaraan yang berputar untuk mencari ruang parkir, menambah kemacetan dan polusi udara.
- Regulasi parkir tidak ditegakkan, atau memiliki kekuatan hukum yang tidak sepenuhnya dan seringkali bersifat informal dan/atau rawan korupsi.
- Parkir pada fasilitas pejalan kaki (trotoar, penyeberangan pada sudut jalan) membuat jalan sulit diakses bagi orang tua yang membawa anaknya di kereta dorong, kaum penyandang cacat, dan menyulitkan pejalan kaki secara umum. Hal ini membuat lingkungan perkotaan kurang menarik sehingga mengurangi aktivitas perekonomian. Sebaliknya, hal tersebut membuat orang semakin bergantung pada mobilnya.
- Apabila parkir ruang milik jalan dikenakan tarif, sering kali lebih murah daripada parkir di luar ruang milik jalan. Akibatnya, seseorang cenderung untuk mencari ruang parkir yang terbatas di ruang milik jalan sementara parkir di luar milik jalan masih kosong.
- Tersedianya parkir di pusat-pusat kota mendorong orang untuk menggunakan mobilnya menuju pusat kota, sementara kemacetan dan polusi dapat dikurangi dengan mengurangi parkir dan mendorong penggunaan moda transportasi lainnya.
- Kota dan pusat kota sering kali khawatir akan kehilangan pemasukan akibat pembangunan di pinggir kota yang menyediakan banyak ruang parkir, sehingga mereka menanggapi hal ini dengan memudahkan parkir.

Gambar 1
Lalu lintas yang semerawut akibat parkir mobil dan taxi.

Foto dari Walid A. Noori, Kabul, Afghanistan, 2007





Modul ini menawarkan serangkaian langkah-langkah untuk mengatasi permasalahan tersebut diatas. Langkah-langkah tersebut disesuaikan sesuai kebutuhan kota-kota di negara berkembang, berdasarkan banyak studi kasus di seluruh dunia. Modul ini mengumpulkan contoh aplikasi yang baik dari negara-negara berkembang dan juga Eropa dan Amerika Utara. Pesan utama yang ingin disampaikan dari contoh-contoh tersebut adalah: ***mengelola parkir dan memecahkan masalah parkir itu sangat dimungkinkan!***

Dalam sub-bab ini, akan dibahas sepuluh mitos yang paling sering dijumpai.

Kota-kota yang sukses menyediakan ruang parkir yang berlimpah.

Tidak benar, kota-kota yang sukses menghadapi masalah perparkiran lebih dahulu karena menarik banyak pekerja, pembeli, dan pengunjung terlalu banyak. Kota yang sukses memahami bahwa peningkatan kualitas ruang kota lebih penting dari memperbanyak ruang parkir, namun memerlukan ketersediaan ruang jalan,

Gambar 2a, b
Mobil diparkir dan kurangnya ruang untuk berjalan kaki memaksa pejalan kaki berjalan ditengah jalan.

Foto oleh Santhosh Kodukula, Delhi, India, 2008 (kiri) dan Armin Wagner, Nis, Serbia, 2007 (kanan)

1.4 Sepuluh mitos tentang parkir¹⁾

Manajemen parkir menawarkan ruang diskusi yang luas dan sangat terbuka. Tidak mungkin meniru langkah-langkah yang terbukti sukses pada kondisi yang spesifik untuk menyelesaikan masalah pada kondisi yang lain. Manajemen parkir seringkali perlu diadaptasi untuk kondisi yang spesifik dan solusi-solusi yang diusulkan harus sesuai dengan kondisi yang ada. Seringkali pemangku kepentingan yang terkena dampak yang berbeda dari manajemen perparkiran menggunakan argumen yang sama untuk menolak usulan manajemen perparkiran yang ternyata hanya mitos belaka yang tidak lolos verifikasi setelah diteliti lebih mendalam.

Kotak 1: **Sepuluh mitos mengenai parkir**

- Kota-kota yang sukses yaitu yang menyediakan ruang parkir yang berlimpah.
- Sangat sulit untuk mencari parkir di lingkungan sekitar. Kita perlu membangun fasilitas parkir lebih banyak.
- Parkir harus gratis, tidak dipungut biaya.
- Semua pengemudi mobil diciptakan sama.
- Masyarakat tidak suka berjalan. Parkir harus disediakan persis di depan pintu.
- Mengurangi ruang parkir mengakibatkan orang berputar-putar mencari parkir.
- Standar parkir dapat dengan mudah dilihat dalam buku pedoman.
- Seluruh lapisan masyarakat, termasuk yang berpenghasilan rendah, membutuhkan parkir.
- Tidak perlu banyak ruang parkir, seandainya angkutan umum berfungsi baik.
- Parkir sangat membosankan, tidak penting.

¹⁾ Disadur dari "The Mythology of parking", oleh Jeffery Tumlin dan Adam Millard-Gall, dipublikasi oleh: <http://www.hydepark.org/transit/parkingwoes.htm>

parkir, angkutan umum yang baik, fasilitas sepeda dan pejalan kaki dan ruang terbuka secara berimbang. Kontribusi parkir untuk mencapai keseimbangan ini adalah untuk mendefinisikan "Kebutuhan yang berkualitas" dan untuk menyesuaikan ketersediaan ruang parkir untuk kebutuhan yang berkualitas itu dengan menambahkan ruang parkir sebanyak yang dibutuhkan saja dan menerapkan kebijakan tarif parkir yang lebih tinggi untuk parkir yang paling diminati, paling langka.



Gambar 3
Ruang parkir adalah barang langka di banyak kota.

Foto oleh Dominik Schmid, Paris, Perancis, 2006

Sangat sulit untuk mencari parkir di lingkungan sekitar. Kita perlu membangun fasilitas parkir lebih banyak.

Pengemudi kendaraan bermotor tidak peduli akan jumlah ruang parkir yang dimiliki suatu lingkungan perumahan. Yang penting adalah kemudahan untuk menemukan ruang parkir – pada suatu lokasi dan pada waktu yang spesifik. Menjaga ketersediaan adalah tujuan utama, namun membangun ruang parkir baru adalah cara untuk mencapai tujuan tersebut. Cara ini sangat mahal. Seringkali lebih murah untuk mengosongkan ruang dengan strategi manajemen permintaan. Mengenakan atau meningkatkan tarif parkir akan mendorong pengemudi untuk berbagi mobil ("nebang") atau *car share*, menggunakan angkutan umum atau berjalan atau bersepeda. Juga penting untuk dibahas mengenai persepsi akan kurangnya ruang parkir. Seringkali, keluhan tentang masalah parkir muncul ketika perhitungan sebenarnya menunjukkan hanya 60–75% ruang parkir terpakai.

Solusi kunci adalah menggunakan sistem tarif dan batas waktu untuk mengosongkan ruang parkir bagi mereka yang paling membutuhkan. Sistem informasi dinamis dapat menawarkan informasi yang sungguh dan aktual dan waktunya nyata (*real-time*) lokasi ruang parkir yang kosong.

Parkir harus gratis, tidak dipungut biaya.

Parkir sering kali disediakan gratis. Namun demikian, tiap ruang yang disediakan menimbulkan biaya yang signifikan bagi pengembang (*developer*), pemilik gedung, penyewa lahan dalam gedung dan/atau pembayar pajak (masyarakat umum). Jadi, seringkali biaya parkir dibundel dalam biaya sewa, kontrak lahan, atau harga jual, dan biaya tersebut dibebankan kepada semua orang termasuk yang tidak memiliki mobil yang memilih untuk berjalan kaki atau angkutan umum atau bersepeda. Dan biaya ini cukup besar.

Semua pengemudi mobil diciptakan sama.

Ya, tapi tidak semua pengemudi memiliki kebutuhan yang sama pada semua lokasi. Dan, tidak hanya pengemudi kendaraan bermotor yang memiliki kebutuhan pada lokasi yang spesifik. Penghuni, para pembeli, pengunjung, dan pengguna moda transportasi lain, bahkan "masyarakat umum" juga memiliki kebutuhan yang perlu dilayani. Apabila, sebagaimana biasa, tidak semua kebutuhan dapat dilayani, solusi yang berimbang harus dilakukan, termasuk strategi manajemen perparkiran. Bahkan pengemudi kendaraan bermotor memiliki sudut pandang yang berbeda mengenai kebutuhannya, tergantung apakah mereka hanya melaju atau mencari ruang parkir. Dengan demikian, menyediakan parkir yang hanya berkonsentrasi pada pengemudi kendaraan bermotor akan menjadi visi yang sempit dan kebutuhan pengguna jalan lainnya jadi terbengkalai.

Masyarakat tidak suka berjalan. Parkir harus disediakan persis di depan pintu.

Betul, namun secara fisik tidak semua parkir dapat disediakan di depan gedung – atau di belakang, atau disamping atau dibawah. Dan lagipula, ada kebutuhan ruang yang lain. Kebijakan manajemen perparkiran (seperti jumlah dan jenis parkir; gedung atau parkir di luar ruang milik jalan, tarif parkir, batas maksimal lama parkir, pengguna yang diistimewakan

seperti ruang parkir khusus tertentu) membantu menciptakan keseimbangan dari berbagai ragam kebutuhan akan parkir. Tentu saja, parkir untuk masyarakat yang membutuhkan bantuan, seperti penyandang cacat, harus diberikan ruang khusus yang istimewa dekat dengan lokasi (misal: dekat dengan gedung dengan kemudahan fasilitas pejalan kaki).

Mengurangi ruang parkir mengakibatkan orang berputar-putar mencari parkir.

Seringkali, lalu-lintas tambahan yang disebabkan oleh pengemudi kendaraan bermotor untuk mencari parkir menjadi perhatian penting. Namun, dalam banyak kasus hal ini menunjukkan manajemen yang buruk, bukan karena kurangnya ruang. Apabila pengemudi tahu bahwa pada daerah tertentu tidak ada parkir gratis (bebas biaya, tanpa batas waktu) mereka tidak akan mencari parkir di lokasi tersebut. Hal ini akan memicu perpindahan moda dan juga perilaku transportasi yang berbeda. Lebih dari itu, informasi yang dinamis dan waktu-nyata (*real-time*) dapat mengarahkan pengemudi mobil pada fasilitas dan ruang parkir yang tersedia dan juga merupakan cara efektif untuk mengurangi lalu lalang kendaraan yang berputar-putar mencari parkir. Secara bersamaan mengendalikan ketersediaan ruang parkir juga penting.

Standar parkir dapat dengan mudah dilihat dalam buku pedoman.

Standar kebutuhan ruang parkir untuk penyediaan parkir pribadi ditetapkan oleh kewenangan lokal yang mencerminkan kondisi secara umum. Seringkali mereka didasari oleh tata guna lahan yang mono-fungsi (hanya mengakomodasi satu jenis guna lahan saja) dan tidak mencerminkan kemungkinan untuk digunakan untuk kebutuhan lain dan juga kemungkinan penggunaan moda alternatif. Dengan demikian penerapan standar ini mengakibatkan penyediaan ruang parkir yang berlebih. Yang lebih penting, seringkali penetapan kebutuhan parkir lebih banyak mengandung unsur penilaian subyektif daripada perhitungan teknis yang ketat. Para pengembang, pemerintah dan politisi perlu menanyakan sejauh mana manfaat dari ruang parkir yang memadai melebihi biaya dan dampak negatif dari parkir? Apakah ada ruang yang cukup untuk menambah ruang parkir?

Apakah penambahan parkir atau investasi pada angkutan umum lebih cocok bagi masyarakat?

Seluruh lapisan masyarakat, termasuk yang berpenghasilan rendah, membutuhkan parkir.

Tidak semua rumah tangga memiliki mobil. Selalu ada rumah tangga yang tidak memiliki mobil. Bahkan ada sekelompok masyarakat yang cenderung menghindari memiliki mobil. Dan, hampir selalu terkait dengan pendapatan rumah tangga, pada umumnya satu rumah tangga memiliki satu mobil saja, sedangkan yang berpenghasilan lebih memiliki lebih dari satu. Biaya yang timbul dari parkirnya mobil-mobil ini harus dibebankan kepada mereka yang menggunakan ruang parkir itu untuk kepentingan pribadinya, dan tidak dibebankan pada seluruh masyarakat secara umum.

Aspek-aspek tersebut perlu dipertimbangkan dalam perencanaan parkir untuk perumahan. Ada kemungkinan menyediakan perumahan tanpa parkir mobil, misalnya pada zona tata guna lahan multi-fungsi atau pada lokasi yang dekat simpul angkutan umum yang baik, namun lokasi lain mungkin membutuhkan dua atau lebih ruang parkir mobil per rumah tangga. Biaya yang timbul dari parkirnya mobil-mobil ini harus dibebankan kepada mereka yang menggunakan ruang parkir itu untuk kepentingan pribadinya, dan tidak dibebankan pada seluruh masyarakat secara umum.

Tidak perlu banyak ruang parkir, seandainya angkutan umum berfungsi baik.

Memang betul, untuk mengurangi penyediaan ruang parkir mensyaratkan alternatif yang baik. Seringkali alternatif ini tersedia tetapi tidak diketahui pengguna mobil. Untuk itu, seiring dengan pendahuluan tentang skema manajemen perparkiran, informasi mengenai alternatif alternatif ini perlu disampaikan. Apabila tidak tersedia layanan angkutan umum yang layak dari depan pintu rumah, maka fasilitas parkir pada terminal angkutan umum (*Park and ride*) dapat menjamin dan memperluas jangkauan angkutan umum.

Parkir sangat membosankan, tidak penting.

Parkir sangat penting dan berdampak besar pada kelayak-hunian kota dan lingkungan

pemukiman kita. Tetapi parkir hanyalah satu dari banyak kebutuhan masyarakat kota. Untuk itu masing-masing situasi dan kondisi harus diseimbangkan antara penyediaan parkir untuk memenuhi kebutuhan yang berkualitas pada masing-masing wilayah kota.

1.5 Kesimpulan

Bab ini telah menyampaikan alasan-alasan untuk membaca buku ini dan beberapa mitos tentang parkir. Pesan utama yang ingin disampaikan adalah bahwa parkir adalah sumber daya yang berharga bagi kota dan transportasi sehingga perlu dikelola secara efisien. Manajemen perpustakaan yang tepat akan mengurangi kebutuhan untuk perjalanan jauh, mengurangi jumlah perjalanan pendek dan juga memicu perpindahan moda yang ramah lingkungan. Beberapa bab berikut ini akan membahas bagaimana parkir dapat dikelola secara efisien.

Referensi lanjut

- **Menciptakan Ulang Parkir** (*Reinventing Parking*): Sasaran kunci dari blog ini adalah untuk membantu menginformasikan pilihan-pilihan kebijakan parkir yang dihadapi pembuat keputusan dan masyarakat umum. Blog diasuh oleh Paul Barter: <http://www.reinventingparking.org>
- **Mahalnya Biaya Parkir Gratis** (*The High Cost of Free Parking*): Analisis mendalam mengenai permasalahan parkir dan kajian komprehensif pemecahan masalah. Selengkapnya: <http://shoup.bol.ucla.edu>
- **Kebijakan Parkir Amerika Serikat** (*U.S. Parking Policies*): Suatu kajian atas Strategi Manajemen: Laporan ini mengidentifikasi inti dari prinsip-prinsip parkir yang berkelanjutan dan mengilustrasikan bagaimana manajemen parkir yang lebih cerdas dapat membawa manfaat bagi konsumen dan pengusaha. Dapat diunduh: http://www.itdp.org/documents/ITDP_US_Parking_Report.pdf

2. Perpustakaan: Beberapa definisi dasar

Bab ini akan memperkenalkan beberapa konsep dasar dan definisi dalam perpustakaan. Bab ini juga membahas beberapa jenis kebijakan yang dapat ditempuh oleh pemerintah lokal untuk mengelola perpustakaan.

2.1 Kebutuhan parkir

Keperluan mobil untuk diparkir disebut dengan Kebutuhan Parkir. Apabila jumlah mobil dalam suatu lingkungan atau kota bertambah, begitu-pula dengan kebutuhan ruang parkir. Kebutuhan akan parkir akan semakin bertambah apabila sebagian besar dari mobil tersebut digunakan untuk berpergian sehingga dibutuhkan lebih dari satu unit ruang parkir. Di banyak negara berkembang, proporsi penduduk yang memiliki mobil sangat kecil: misalnya, di Istanbul, Turki, jumlah mobil per 1.000 penduduk adalah 134 (Gercek, 2005) dan di Asia Selatan, 10 (Bank Dunia 2006)²⁾. Namun demikian, kepadatan penduduk di banyak kota berpendapatan menengah dan rendah, seringkali dikombinasikan dengan kurangnya ruang parkir di luar ruang-milik jalan (*off-street parking*), sehingga dampak dari parkir di lingkungan yang relatif sejahtera sangat besar. Selain itu, laju pertumbuhan kepemilikan mobil di negara berkembang jauh lebih pesat daripada di negara-negara maju: menurut Bank Dunia (*op cit*), jumlah kendaraan bermotor per-seribu penduduk di negara berpendapatan rendah dan menengah tumbuh dari 25 di tahun 1990 menjadi 47 pada 2003. Hal ini menunjukkan pertumbuhan sebesar 88%, dibandingkan dengan "hanya" 25% di negara maju.

Pada 2000, terdapat 750 juta mobil dan kendaraan angkutan ringan di dunia, angka yang tumbuh sekitar 2% per tahun. Hanya ada dua kemungkinan dimana kendaraan ini dapat dijumpai: di ruang milik jalan atau di luar ruang milik jalan. Apabila sedang di ruang milik jalan, kendaraan-kendaraan tersebut dianggap sedang

²⁾ <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/0,,contentMDK:21822014~menuPK:5253500~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:337116,00.html>

parkir, mencari parkir atau sedang berpindah tempat. Hampir semua mobil yang di luar ruang milik jalan akan diparkir. Studi memperkirakan bahwa mobil menghabiskan lebih dari 95% dari masa hidupnya dalam keadaan terparkir (Collins 1991).

Masalah perparkiran mulai muncul ketika kebutuhan akan ruang parkir melebihi ketersediaan. Seringkali, perkotaan dan pusat kota adalah tempat dimana masalah ini muncul pertama kalinya, dan akhirnya meluas dari situ. Di beberapa negara bekas Uni Soviet di Eropa Timur dan Asia Tengah, pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor sejak runtuhnya Uni Soviet juga membangkitkan masalah parkir di lingkungan perumahan-perumahan padat yang dibangun pasca Perang Dunia II yang dibangun tanpa ruang parkir dengan asumsi bahwa tingkat kepemilikan kendaraan sangat rendah.

2.2 Kebutuhan yang berkualitas (memenuhi syarat tertentu)

Sangat umum dijumpai di kota-kota menengah-besar bahwa pada wilayah tertentu pada waktu tertentu kebutuhan parkir melebihi ketersediaan. Dalam situasi ini, muncul pertanyaan: siapa pengguna yang harus diberikan akses pada ruang parkir yang terbatas itu? Pendekatan yang umum dipakai di kota-kota Negara Barat, dan juga dijumpai di banyak kota berkembang di Cina seperti Beijing dan Shenzhen, adalah sebagai berikut:

- Warga setempat seringkali menjadi prioritas utama, karena posisi politik yang kuat pada tingkat lokal. Warga akan diberi akses istimewa pada parkir ruang milik jalan (*on-street*) dan/atau potongan harga pada parkir luar ruang milik jalan (*off-street*).
- Pengunjung bisnis, nasabah atau pelanggan, turis, pembeli adalah prioritas berikutnya, meskipun – apabila dikenakan biaya – mereka akan membayar lebih tinggi.
- Komuter atau pengalju berada diakhir terutama karena mereka dianggap sebagai penyumbang terbesar kemacetan pada jam sibuk.
- Kendaraan barang juga membutuhkan akses langsung ke tepi jalan pada suatu waktu, meskipun hal ini dapat dinegosiasikan – bisa malam hari, atau pagi dini hari (untuk

informasi lebih lanjut mengenai parkir kendaraan barang, lihat *Sourcebook GTZ Modul 1g: Angkutan Barang Perkotaan di Kota-kota Negara Berkembang*).

2.3 Jenis-jenis parkir

Ada empat jenis parkir, yaitu:

- **Parkir di ruang milik jalan (*on-street*).** Sesuai namanya, adalah ruang parkir pada jalan umum – meskipun hal ini menjadi kabur apabila jalan, atau milik jalan, adalah semi-publik. Parkir di ruang milik jalan seringkali mengambil ruang, baik secara legal maupun tidak, yang sebelumnya disediakan untuk pejalan kaki. (Gambar 4)
- **Parkir umum di luar ruang milik jalan (*Public off-street*).** Parkir mobil tidak di jalan umum, dimana semua anggota masyarakat dapat menggunakan, sesuai ketentuan berlaku (misal: waktu parkir maksimum (dalam satuan jam), atau pengenaan biaya parkir). Parkir jenis ini dapat dimiliki dan atau/dioperasikan oleh pemerintah dan/atau swasta.
- **Parkir swasta non-residensial di luar ruang milik jalan (*Private non-residential (PNR) off-street*).** Parkir jenis ini adalah yang umum dijumpai di dalam suatu bangunan gedung atau tata guna lahan. Contohnya adalah parkir dalam pusat perbelanjaan, atau gedung perkantoran. Secara teoretis, hanya mereka yang terkait dengan gedung tersebut yang dapat menggunakan ruang parkir

Gambar 4
Parkir di ruang milik jalan di jalan perumahan di Bangkok.

Foto oleh Carlos Felipe Pardo, Bangkok, Thailand, 2006



Gambar 5
Parkir privat untuk non-residensial di kawasan perbelanjaan.

Foto oleh Santhosh Kodukula, Bangkok, Thailand, 2008



tersebut, dan pemilik gedung dapat mengendalikan hal ini – dalam batas ketentuan hukum yang berlaku. (Gambar 5)

- **Parkir pribadi dalam permukiman** (*Private residential parking*). Jenis ini biasa ditemui dalam gedung yang terkait dengan perumahan atau rumah susun. Secara teoretis, hanya penghuni yang dapat menggunakan parkir disini. (Tabel 1)

2.4 Parkir di ruang milik jalan (on-street parking)

Parkir di ruang milik jalan hampir selalu dimiliki oleh publik dan disediakan oleh pemerintah lokal dibawah pedoman umum dari pemerintah pusat. Di beberapa ibukota negara, peraturan khusus yang dibuat oleh pemerintah pusat dapat berlaku. Namun, normalnya, pemerintah lokal yang menentukan batasan-batasan apa saja yang harus berlaku pada jalan tertentu, selama masih dalam garis besar yang ditetapkan pemerintah pusat. Mereka juga harus mematuhi ketentuan mengenai keselamatan, volume

lalu lintas, penyediaan angkutan umum dan pergerakan, dinamika perekonomian lokal, kebutuhan penghuni dan akses bagi pelayanan gawat darurat. Di banyak negara, kebutuhan komunitas lokal harus dilibatkan dalam proses pembuatan peraturan parkir. Setiap perubahan harus dikomunikasikan secara efektif pada setiap pengguna jalan. Topik ini akan dibahas kemudian dalam pembahasan mengenai cara membangun kesepahaman untuk perubahan kebijakan.

Di beberapa negara, seperti Rusia, tidak ada otoritas publik yang memiliki kewenangan untuk mengatur penggunaan parkir di ruang milik jalan, untuk menarik biaya atas penggunaannya dan/atau menindak pelanggaran secara hukum. Ada beberapa kebijakan yang menggunakan instrumen fisik untuk mengelola parkir dalam situasi tertentu pada negara-negara tersebut namun hal mendasar adalah dasar hukum menjadi sangat penting agar setidaknya opsi untuk mengatur parkir dimungkinkan, apabila sebaliknya akan mustahil untuk mengelola secara strategis.

Tabel 1: Tipe parkir dan sektor yang mengendalikan atau menyediakan

Lokasi	Ruang milik jalan (<i>on-street</i>)				Luar ruang milik jalan (<i>off-street</i>)					
	Penggunaan	Kepemilikan	Pengoperasian	Tipe	Swasta	Publik	Swasta	Swasta	Publik	Publik
	Publik	Publik	Publik atau Swasta	Gratis Berbayar Dengan Izin Batas waktu parkir	Swasta	Publik	Swasta	Swasta	Swasta	Publik
					Gratis	Berbayar	Berbayar	Berbayar	Gratis	Berbayar

Dalam keadaan tanpa peraturan, sejauh mana ruang milik jalan digunakan untuk parkir ditentukan oleh kebutuhan dari wilayah tersebut dan ketersediaan parkir di luar ruang milik jalan sebagai alternatif. Pembatasan parkir akan dilakukan secara umum apabila ketersediaan tidak mampu melayani semua permintaan di wilayah tertentu (Balcombe dan York, 1993), atau bilamana masalah keselamatan diakibatkan oleh parkir (misal: sudut pandang persimpangan terganggu kendaraan yang sedang parkir). Pengelolaan atau manajemen parkir tidak ditemui di semua kota di negara berkembang tetapi mungkin lebih banyak dari yang dibayangkan: sebagai contoh 31 kota besar di Cina di hampir seluruh provinsi (hanya satu yang belum) telah mengimplementasikan setidaknya beberapa wilayah parkir berbayar di ruang milik jalan untuk menghadapi masalah dimana kebutuhan melebihi ketersediaan – bahwa manajemen perparkiran hanya untuk kota-kota negara barat yang makmur adalah kesimpulan yang keliru. (Gambar 6).



Gambar 6
Pembatasan parkir di ruang milik jalan adalah isu kunci dari manajemen perparkiran.

Fotooleh Walid A. Noori, Kabul, Afganistan, 2008

3. Strategi manajemen parkir

3.1 Pendahuluan: mencocokkan masalah dan pemecahan

Tabel berikut ini adalah daftar untuk memandu pembuatan keputusan. Kolom kiri adalah daftar dari masalah perparkiran yang umum

dijumpai. Kolom kanan adalah beberapa tindakan yang dapat menanggulangi masalah-masalah tersebut yang akan dibahas lebih mendalam dalam modul ini.

Bab ini akan melihat beberapa langkah-langkah dalam konteks kebijakan parkir, dan bagaimana langkah-langkah tersebut dapat diterapkan.

Tabel 2: Pedoman kebijakan

Permasalahan	Tanggapan yang dianjurkan dan contoh
Orang-orang yang menggunakan ruang parkir adalah mereka yang tiba lebih awal namun mungkin bukanlah penggunaan yang paling bermanfaat apabila ruang semakin terbatas/langka.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Membatasi waktu parkir di beberapa lokasi parkir. Contoh: Shiraz, Kampala. ■ Tarif: apabila dikenakan tarif, lebih murah untuk jangka pendek daripada jangka panjang. Contoh: Delhi. ■ Menyediakan dan/atau mempromosikan parkir dalam gedung kepada masyarakat. Contoh: Shiraz.
Parkir di ruang milik jalan menyebabkan permasalahan keselamatan dan kemacetan.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Membatasi atau melarang parkir pada jalan utama pada jam sibuk. Contoh: Kampala, Beijing, Bogota. ■ Melarang atau membatasi parkir ketika menyebabkan masalah keselamatan. ■ Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh: Beijing.
Manajemen parkir tepi jalan yang buruk dan/atau kurangnya informasi mengenai ketersediaan ruang parkir di kawasan padat parkir menyebabkan lalu lintas berputar-putar dalam mencari parkir yang meningkatkan kemacetan dan polusi.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Menyediakan informasi. ■ Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh: Beijing. ■ <i>Park and ride</i>. Contoh: Istanbul.
Peraturan parkir tidak ditegakkan atau penegakan sangat lemah dan diketahui bersifat informal dan/atau korupsi.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Meningkatkan (penegakan hukum?). Contoh: Accra, Beijing. ■ Merubah budaya organisasi. ■ Merubah struktur kelembagaan. Contoh: Kampala, Istanbul.
Parkir pada fasilitas pejalan kaki (dan juga pada sudut jalan) membuat jalan tidak nyaman bagi pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Penegakan hukum yang lebih baik. Contoh Bogota ■ Penegakan swadaya (dengan palang pembatas). Contoh: Sarajevo.
Ketika parkir ruang milik jalan lebih murah daripada parkir luar ruang milik jalan sehingga orang lebih cenderung mencari ruang parkir di ruang milik jalan yang sudah penuh sementara ruang parkir luar milik jalan masih kosong.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Merubah struktur tarif. Contoh: Beijing. ■ Mengiklankan parkir di luar ruang milik jalan. ■ Meningkatkan kualitas parkir di luar ruang milik jalan.
Ketersediaan parkir gratis di pusat kota membangkitkan perjalanan mobil menuju kesana.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Secara perlahan mengurangi ketersediaan dan/atau menaikkan tarif parkir di pusat kota. Contoh: Shenzhen. ■ <i>Park and ride</i> sebagai alternatif parkir di pusat kota. Contoh: Praha. ■ Membatasi lama waktu parkir untuk mendorong parkir jangka pendek namun membatasi parkir untuk komuter (jangka panjang). Contoh: Istanbul.
Kota dan pusat bisnis khawatir kalah bersaing dengan pengembangan baru di pinggir kota akibat banyaknya parkir disana sehingga berlomba-lomba untuk memperbanyak parkir.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Memperbanyak parkir dan membuatnya lebih murah akan mendorong perjalanan ke pusat kota sehingga kemacetan semakin parah. ■ Menggunakan moda yang efisien ruang seperti BRT-Busway untuk meningkatkan aksesibilitas kota. Contoh: Bogotá, Curitiba. ■ Menyediakan fasilitas pejalan kaki dan manajemen parkir secara lebih baik demi memperindah lingkungan pusat kota sehingga makin banyak orang yang menikmati pusat kota dan mengunjunginya. Contoh: Bogotá.

Tabel 3: Kebijakan parkir di seluruh dunia (I)

Instrumen	Afrika		Asia						Australia/Pasifik			Eropa				
	Cape Town*	Johannesburg*	Beijing	Hong Kong	Seoul	Tokyo	Singapura	Mumbai	Melbourne	Sydney	Auckland	Frankfurt (Main)	Munich	Brussels	Paris	London
Peraturan	Peraturan parkir di ruang milik jalan	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Peraturan parkir di luar ruang milik jalan			✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Pembatasan waktu parkir maksimum						✓		✓		✓				✓	✓
	Penegakan hukum yang lebih baik	✓							✓	✓					✓	✓
Insentif ekonomi	Penetapan tarif parkir di ruang milik jalan	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Penetapan tarif parkir di luar ruang milik jalan			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
	Tarif yang pintar (smart pricing)			✓					✓	✓	✓				✓	
Perencanaan	Parkir khusus penghuni					✓				✓		✓			✓	
	Standar parkir maksimum bagi gedung-gedung baru	✓				✓		✓	✓		✓	✓		✓	✓	
	Fasilitas Park and ride			✓	Ⓢ						✓	✓	✓	✓		✓
	Sistem pemandu parkir							✓	Ⓢ			✓	✓	✓	✓	
Lain-lain	Evaluasi ketersediaan dan kebutuhan fasilitas parkir	✓							✓	✓						

Catatan:

✓ Menunjukkan upaya atau kebijakan yang sedang dievaluasi atau dalam tahap perencanaan awal;

* Menunjukkan strategy manajemen perparkiran khusus sedang dikembangkan.

Sumber: Dokumen-dokumen perencanaan dari pemerintah kota. Kebijakan yang sesungguhnya dilakukan mungkin lebih luas dari yang disampaikan diatas



Tabel 3: Kebijakan parkir di seluruh dunia (II)

Instrumen		Eropa (sambungan)				Amerika Utara									
		Madrid	Barcelona	Vienna	Zurich	San Francisco	Chicago	Denver *	Houston	Los Angeles	New York *	Montreal	Ottawa *	Toronto	vancouver
Peraturan	Peraturan parkir di ruang milik jalan	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Peraturan parkir di luar ruang milik jalan	✓		✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓
	Pembatasan waktu parkir maksimum				✓										✓
	Penegakan hukum yang lebih baik		✓			✓				✓	✓	✓			
Insentif ekonomi	Penetapan tarif parkir di ruang milik jalan				✓	✓		✓		✓	✓	✓			✓
	Penetapan tarif parkir di luar ruang milik jalan	✓		✓		✓									
	Tarif yang pintar (smart pricing)	☺				✓				✓	✓				
Perencanaan	Parkir khusus penghuni		✓		✓	✓					☺			✓	
	Standar parkir maksimum bagi gedung-gedung baru	✓		☺		✓	✓			✓		✓	✓		✓
	Fasilitas <i>Park and ride</i>			✓				✓		✓		✓	✓		
	Sistem pemandu parkir			✓	✓						✓	✓			☺
Lain-lain	Evaluasi ketersediaan dan kebutuhan fasilitas parkir				✓		✓								

Catatan:

☺ Menunjukkan upaya atau kebijakan yang sedang dievaluasi atau dalam tahap perencanaan awal;

* Menunjukkan *strategy manajemen perparkiran khusus sedang dikembangkan.*

Sumber: Dokumen-dokumen perencanaan dari pemerintah kota. Kebijakan yang sesungguhnya dilakukan mungkin lebih luas dari yang disampaikan diatas

3.2 Menggunakan kebijakan parkir untuk mencapai tujuan transportasi – pengembangan kebijakan transportasi

Pendahuluan

Kecenderungan yang terjadi di beberapa kota negara berkembang adalah masalah perparkiran ditangani secara reaktif dan tanpa perencanaan yang matang. Jika masalah perparkiran muncul di lokasi tertentu, manajemen perparkiran diimplementasikan hanya untuk menanggulangi masalah yang spesifik saja. Namun, apabila solusi parkir dihipotesis secara strategis, maka solusi tersebut dapat turut mencapai tujuan-tujuan lain seperti lingkungan, pembangunan sosial dan ekonomi. Kebijakan transportasi nasional memiliki tujuan yang hampir sama di banyak negara. Yang umum dijumpai adalah sebagai berikut:

- Membangun ekonomi lokal dan nasional dan membuat pusat kota menarik untuk aktivitas ekonomi;
- Mengurangi penggunaan mobil dan mengurangi kemacetan;
- Mendorong penggunaan moda transportasi alternatif selain mobil;
- Meningkatkan kualitas angkutan umum, termasuk integrasi moda, terutama di kota-kota besar;
- Mengurangi dampak lingkungan dari penggunaan mobil;
- Memastikan bahwa layanan transportasi dapat diakses sepenuhnya oleh seluruh lapisan dan golongan masyarakat.

Mengembangkan **Strategi Manajemen Parkir** membantu berpikir secara struktural mengenai bagaimana parkir dapat membantu mencapai tujuan-tujuan pembangunan yang lebih luas. Hal ini bukan saja menjadi ciri dari kebijakan parkir di Barat: kota berkembang seperti Kampala (Uganda), Beijing, Shenzhen, Delhi, Istanbul dan Shiraz (Iran) telah memikirkan parkir secara strategis, mempertimbangkan bagaimana solusi parkir dapat mencapai tujuan pembangunan.

Pengembangan kebijakan parkir secara umum

Laporan akhir COST 342 (hal. 20–21) memuat tahapan cara pengembangan kebijakan parkir, khususnya parkir di ruang milik jalan. Sangat penting untuk diingat bahwa, secara umum, kebijakan parkir hanya akan dimulai secara formal ketika kebutuhan parkir mulai melampaui ketersediaan, karena pada saat itulah masalah mulai muncul. Tahapan permasalahan menurut laporan COST:

Tapahan 1 – tidak ada masalah, ruang parkir yang tersedia mulai digunakan hingga penuh.

Tapahan 2 – ketika kebutuhan mulai melampaui ketersediaan pada lokasi jalan tertentu, mata peraturan mulai diberlakukan pada lokasi jalan tersebut. Parkir mungkin dilarang pada lokasi tertentu, ditandai dengan marka-marka.

Tapahan 3 – ketika kebutuhan terus bertambah, beberapa bentuk pembatasan waktu mulai diperkenalkan di pusat-pusat kota, agar ruang parkir dapat digunakan oleh lebih banyak pembelanja dan pengunjung, dan tidak oleh penglaju. Zona parkir khusus diperkenalkan sebagai cara untuk menstimulasi perputaran pengunjung, namun penetapan tarif dapat diperkenalkan untuk mengelola kapasitas parkir. Parkir lantai bawah dan/atau di luar ruang milik jalan dapat juga dibangun untuk menambah kapasitas dan menggantikan parkir di ruang milik jalan.

Tapahan 4 – penglaju didorong ke pinggir lokasi. Kompetisi untuk ruang parkir dengan penghuni mulai terjadi. Zona khusus penghuni diperkenalkan untuk menanggulangi hal ini.

Tapahan 5 – semakin banyak jenis dan tingkat tarif parkir diterapkan untuk masing-masing kelompok sasaran, dan untuk merangsang penggunaan bagi kelompok tertentu.

Tapahan 6 – pembangunan fasilitas parkir di terminal angkutan umum (*park and ride*) di pinggir kota.

Tapahan 7 – penyertaan parkir dalam manajemen transportasi.

Kota Kampala, Uganda, adalah contoh kota yang telah beranjak dari tahap-tahap awal dari proses ini.

Kotak 2: Pembatasan waktu parkir dengan kartu parkir cakram

Sangat umum digunakan di Eropa Barat, sistem ini mengurangi waktu maksimum parkir yang diperbolehkan untuk masing-masing ruang parkir. Tergantung pada lokasi dan kebijakan, waktu parkir maksimum bervariasi dari beberapa menit hingga beberapa jam. Pembatasan parkir seperti ini biasanya ditegakkan oleh pegawai dari pemerintah kota, yang secara berkala memeriksa dan mengoreksi waktu parkir dan juga menerbitkan bukti pelanggaran dan denda bila batas waktu dilanggar.

Peraturan berbeda-beda dari satu kota ke kota lain, namun beberapa pedoman yang diambil dari Harrogate Borough Council (Dewan Kota), Inggris, (<http://www.harrogate.gov.uk/harrogate-1308>) berikut ini dapat dijadikan contoh:

1. Kartu parkir mencatat waktu kedatangan.
2. Kartu tersebut ditaruh dekat kaca depan atau jendela samping, mana yang paling dekat dengan trotoar.
3. Batas waktu parkir yang diizinkan dan ketentuan parkir ulang tertera pada rambu dan marka di lokasi parkir.
4. Pelanggaran terjadi apabila:
 - Kartu tidak terpasang saat parkir;
 - Waktu yang tertera pada kartu salah atau diganti;
 - Parkir lebih dari waktu yang diperbolehkan.



Gambar 7

Desain kartu parkir (dengan cakram didalamnya) di Jerman (bagian atas, Ankunftszeit = waktu tiba di parkir) dan bagian bawahnya menunjukkan waktu parkir maksimal adalah 2 jam.

Kotak 3: Kota Kampala, Uganda

Kota Kampala adalah ibukota pusat kegiatan ekonomi, politik dan pemerintahan. Sekitar 80% pelayanan industri berlokasi di Kampala dan menciptakan bagian besar dari PDB (Pendapatan Domestik Bruto) negara tersebut. Masa depan ekonomi Uganda secara langsung terkait dengan kinerja Kampala, dan hal ini menggarisbawahi pentingnya kemampuan kota untuk menyediakan layanan sosial-ekonomi yang dibutuhkan warganya.

Sayangnya, kapasitas pemerintah kota tidak mampu mengimbangi pertumbuhan ekonomi dan penduduk. Kelemahan dari segi organisasi, manajemen dan keuangan, sumber daya manusia, dan basis pendapatan membatasi kemampuan pemerintah kota untuk menyediakan kualitas pelayanan yang memadai.

Masalah utama Pemerintah Kota Kampala adalah kemacetan di pusat kota, dimana seluruh masyarakat cenderung pindah ke ibukota. Sebelumnya kota tersebut direncanakan untuk 300.000 penduduk, namun sensus pada 2002 menunjukkan ada 1,2 juta penduduk dalam kota dan pada siang hari bisa mencapai 2,5 juta.

Strategi Pemerintah Kota Kampala

Untuk mengatasi masalah kemacetan, beberapa langkah kebijakan dikembangkan oleh dewan kota dengan bekerjasama dengan Pemerintah Pusat Uganda, melalui Kementerian Pemerintah Daerah.

Tahun 1997, Pemerintah Kota Kampala mengembangkan serangkaian kebijakan untuk merubah pendekatan penyediaan pelayanan. Kebijakan perubahan ini pertama kali didokumentasikan dalam **Strategic Framework for Reform (SFR)** tahun 1997 ketika misi pemerintah kota adalah **"menyediakan dan memfasilitasi pelayanan berkualitas, berkelanjutan dan berorientasi pada pelanggan secara efektif dan efisien"**. Dalam kerangka inilah tarif parkir diperkenalkan.

Kontrak untuk mengoperasikan parkir di ruang milik jalan di Kampala diberikan pada tahun 1997 pada Green Boat Entertainment melalui tender yang kompetitif. Kontrak berjalan dari tahun 1998 – 2003 setelah itu dapat diperpanjang. Pemerintah Kota Kampala mendapat UGX 70 juta per bulan dan selebihnya diambil oleh kontraktor sebagai laba. Kontraktor juga diwajibkan melakukan pemeliharaan dan administrasi perparkiran di dalam kota. Kontrak baru diberikan kepada Multiplex Uganda Limited hingga 2003 dan diperbaharui tiap 4 tahun.

Pemerintah mendapatkan UGX 80 juta per bulan dari kontrak ini.

Dokumen **Strategic Framework for Reform (SFR)** adalah dokumen yang hidup yang terus dimutakhirkan dari waktu ke waktu. Versi terbaru SFR disahkan pada November 2004 dan mencantumkan visi pemerintah kota hingga 2014.

Misi Pemerintah Kota Kampala: "menyediakan dan memfasilitasi pelayanan berkualitas, berkelanjutan dan berorientasi pada pelanggan secara efektif dan efisien".

Visi Pemerintah Kota Kampala 2015: "kota yang aman, dengan perekonomian yang sehat, ditata baik, berkelanjutan dengan lingkungan yang nyaman sehingga menyenangkan untuk dikunjungi dan dihuni".

Tujuan Pemerintah Kota Kampala: "menciptakan pembangunan kota yang berkelanjutan diatas dua pilar:

- Tata kota yang baik dan;
- Tata kelola pemerintah yang baik

Dokumen SFR terdiri dari beberapa studi mengenai transportasi dan lalu lintas. Dua studi yang dimasukkan dalam SFR adalah **Rencana Perbaikan Lalu Lintas (Kampala Urban Traffic Improvement Plan)** dan **Rencana Jangka Panjang Manajemen Lalu Lintas Kawasan Metropolitan (Long Term Greater Metropolitan Area Traffic Management Plan)**. Rencana-rencana ini digabungkan dalam rencana pengembangan kelembagaan yang disebut: **The Kampala Institutional and Infrastructure Development Program (KIIDP)**, turunan dari **SFR**. Dibawah **KIIDP** beberapa jalan dalam kota dialih-fungsikan menjadi jalan satu arah dan menerapkan pengenaan tarif parkir di ruang milik jalan.

Parkir di Kampala

Pengenaan biaya parkir di Kampala ada di pusat bisnis. Jalan-jalan berikut ini dikenakan biaya:

Lumum Street, William Street, Market Street, Burton Street, Ben Kiwanuka street dan Channel street. Pengenaan biaya parkir di ruang milik jalan juga meliputi kawasan di Kampala Road dan Jinja road, sepanjang pusat bisnis. Ada beberapa jalan juga dimana parkir dikenakan biaya. Pada lokasi-lokasi ini, pemilik mobil rela membayar.

Tarif parkir adalah UGX 400 (sekitar USD 0,17) per jam. Tiket baru harus dibeli untuk setiap jam, sampai maksimum 3 jam sekali parkir, setelah





itu dilarang. Apabila bukti pembayaran tiket tidak dipasang, maka dikenakan denda sebesar UGX 1.500 (sekitar USD 0,65) ditambah harga tiket (UGX 400). Parkir lebih dari 3 jam juga mendapat denda yang sama.

Rencana jangka panjang skala metropolitan juga mengusulkan perluasan kawasan parkir berbayar di ruang milik jalan sampai keluar pusat kota sepanjang Jinja Road melewati Nakawa, Mulago, Namuwongo, Katwe, Mengo-Kisenyi dan Makerere Kivvulu di pinggir kota. Kawasan ini pada umumnya dihuni penduduk dari kalangan yang kurang mampu dan tingkat kriminalitas tinggi. Sulit dibayangkan ada yang ingin parkir di area ini, apalagi membayar untuk parkir. Namun demikian pemerintah kota tetap berharap rencana tersebut dapat tercapai dalam jangka panjang.

Pengenaan biaya parkir di luar ruang milik jalan

Pengenaan biaya parkir di luar ruang milik jalan merupakan hal yang hampir tidak ada di Kampala. Pemerintah kota juga tidak menerbitkan izin bagi pemilik lahan untuk menyediakan parkir di luar ruang milik jalan tetapi fasilitas ini hanya diberikan untuk waktu terbatas setelah lahan dibangun. Parkir semacam ini juga sangat mahal dan hanya bisa dijangkau sebagian kecil masyarakat. Tidak ada standar tarif dimana masing-masing pemilik lahan bebas menetapkan tarif. Hal ini menimbulkan kesulitan koordinasi antara parkir di ruang milik jalan dan parkir di luar ruang milik jalan. Kawasan dimana pemerintah kota merencanakan perluasan kawasan parkir berbayar di ruang milik jalan, (sepanjang Jinja Road melewati Nakawa, Mulago, Namuwongo, Katwe, Mengo-Kisenyi dan Makerere Kivvulu di pinggir kota) sebaiknya digunakan untuk membangun parkir berbayar di luar ruang milik jalan, karena lokasi mereka dekat dengan pusat kota sehingga dapat mengalihkan lalu lintas dari pusat kota.

Manfaat dari parkir berbayar di ruang milik jalan (on-street)

Membatasi jumlah lokasi parkir dan menyesuaikan harga parkir adalah instrumen yang baik untuk mengurangi lalu lintas di pusat kota. Di kota

Kampala kapasitas untuk mengatur parkir mobil terbatas pada pengenaan tarif yang rendah pada pengguna kendaraan bermotor dan juga karena ruang parkir dimiliki swasta.

Beberapa manfaat yang layak dicatat dari pengenaan biaya parkir di ruang milik jalan di Kampala adalah sebagai berikut:

- Beberapa pengguna moda dapat mencapai tujuan yang sama di pusat kota. Sebelumnya ada kesulitan untuk mencapai beberapa bagian di pusat bisnis karena sebelumnya banyak mobil terparkir sepanjang hari di titik yang sama sehingga tidak memberi kesempatan pengguna lain. Sekarang lokasi tersebut mudah dicapai oleh pengunjung.
- Parkir mobil berbayar di luar ruang milik jalan menjadi penyangga antara pejalan kaki dan lalu lintas kendaraan. Menurut Polisi Uganda, hal ini mengurangi tingkat kecelakaan di kota. Namun sulit untuk membenarkan pernyataan ini karena buruknya penyimpanan data dan administrasi di Kepolisian Uganda.
- Manfaat utama bagi pemerintah kota adalah sebagai pemasukan. Parkir berbayar di ruang milik jalan sebelumnya tidak terpikirkan oleh pemerintah kota. Parkir berbayar menambah pemasukan bagi pemerintah untuk pelaksanaan program-program.

Kekurangan ruang di pusat kota tetap menjadi masalah besar di Kampala. Meskipun parkir di ruang milik jalan memerlukan ruang yang lebih sedikit dari parkir di luar gedung milik jalan, kota tersebut memiliki jalan yang sempit sehingga tidak memungkinkan untuk dipakai parkir. Kemacetan juga bertambah karena makin banyak pengemudi yang mencari parkir di pusat kota. Pengemudi terus berputar-putar dari jalan satu ke jalan lain untuk mencari parkir sehingga menambah macet. Parkir di ruang milik jalan membangkitkan lebih banyak kendaraan masuk ke dalam kota.

Informasi lebih lanjut dapat dilihat di:

<http://www.kampala-city-guide.com>, untuk peta jalan di Kampala

<http://www.citycouncilofkampala.go.ug>, untuk beberapa dokumen perencanaan seperti **SFR** dan **KIIDP**.

Penulis studi kasus ini: Gilbert Okwong

Pemangku manfaat dari kebijakan parkir yang terstruktur

Suatu kebijakan parkir diterapkan untuk meningkatkan kinerja transportasi, kondisi lingkungan dan ekonomi kota. Namun demikian tidak semua mendapat manfaat secara mutlak, namun secara umum akan membawa manfaat kepada masyarakat daripada mudarat. Hal ini ditunjukkan dalam Tabel 4.

Tabel 4: Pemangku manfaat dari kebijakan parkir, berdasarkan kelompok pengguna

Kelompok pengguna	Kebijakan parkir untuk kelompok ini	Upaya manajemen perparkiran yang diterapkan
Penghuni yang bergantung pada parkir di ruang milik jalan	Memastikan akses ke parkir ruang milik jalan.	Zona khusus bagi parkir penghuni, dengan akses terbatas bagi kelompok lain.
Penglaju (komuter)	Mengusahakan perpindahan perjalanan dengan moda selain mobil.	Membatasi lama parkir dan pembatasan jumlah ruang parkir baik di ruang milik jalan maupun di luar ruang milik jalan; membatasi pembangunan ruang parkir baru di dekat perkantoran dan kawasan industri, <i>park and ride</i> ; angkutan umum yang lebih baik.
Pengunjung bisnis	Memberikan kesempatan untuk parkir dengan nyaman untuk kunjungan bisnis jangka pendek (sampai dengan 4 jam) – namun mungkin dikenakan biaya.	Ruang parkir yang dikontrol, beberapa ruang parkir di runag milik jalan, tarif yang memadai untuk menjaga perputaran dan membatasi lamanya parkir. Tarif parkir dalam di luar ruang milik jalan yang tinggi untuk mencegah parkir jangka panjang.
Pembelanja atau turis	Sama dengan pengunjung bisnis.	Sama dengan pengunjung bisnis; juga bisa ditambah dengan peningkatan moda alternatif; termasuk <i>park and ride</i> .
Penyandang cacat (lihat juga pejalan kaki)	Menjaga/meningkatkan aksesibilitas.	Di dalam zona parkir yang dikelola, memastikan ketersediaan dan penegakan ruang parkir khusus penyandang cacat; Standar parkir untuk gedung baru harus mewajibkan penyediaan ruang parkir khusus penyandang cacat sejumlah tertentu.
Pejalan kaki, pesepeda	Menambahkan ruang bagi mereka.	Mengontrol parkir di ruang milik jalan.
Penumpang angkutan umum	Menambahkan sejumlah ruang untuk memprioritaskan angkutan umum.	Mengontrol parkir di ruang milik jalan.

3.3 Merangkul kebijakan parkir dalam strategi umum Manajemen Kebutuhan Transportasi

Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, manajemen parkir adalah salah satu perangkat yang ampuh untuk mencapai tujuan pembangunan kota dan khususnya untuk menjawab tantangan transportasi. Akan tetapi, ini hanya satu dari banyak perangkat solusi. Untuk memaksimalkan pengaruh dari manajemen perparkiran, tujuan dan elemen dari strategi manajemen perparkiran perlu diikutsertakan dengan elemen-elemen lain dari Manajemen Kebutuhan Transportasi. Kebijakan atau upaya

manajemen parkir dapat berperan sebagai faktor TEKAN (PUSH) untuk mendorong atau menekan perpindahan moda ke angkutan umum dan menghindari perjalanan yang tidak terlalu penting. Tabel berikut ini menggambarkan secara lengkap kebijakan-kebijakan TEKAN (PUSH) dan TARIK (PULL) yang membentuk strategi Manajemen Kebutuhan Transportasi (*Transportation Demand Management – TDM*) seutuhnya. Informasi lebih jauh mengenai Manajemen Kebutuhan Transportasi dapat diperoleh dari dokumen modul pelatihan GTZ-SUTP "Transportation Demand Management", dapat diunduh dari <http://www.sutp.org>.

Gambar 8: Efek Tekan dan Tarik (Push- and pull-effects).



Kebijakan dengan efek Tekan dan Tarik Redistribusi (penataan ulang) ruang jalan untuk menciptakan ruang bagi jalur sepeda, trotoar yang lebih lebar, jalur hijau, jalur bus,... penataan ulang siklus lampu lalu lintas untuk membantu angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor, konsep kesadaran publik, partisipasi masyarakat dan pemasaran sosial, penertiban dan penegakan hukum...
Sumber: Müller dkk., (1992)

Kotak 4: Manajemen perparkiran yang efektif di Portland, Amerika Serikat

Dengan menggabungkan berbagai inovasi kebijakan dan peraturan parkir di luar ruang milik jalan, selama puluhan tahun Portland menjadi model untuk pengelolaan parkir yang efektif. Investasi yang besar pada infrastruktur angkutan umum yang baik telah membebaskan warganya dari ketergantungan terhadap kendaraan bermotor pribadi. Sejak 1992, pemerintah negara bagian menetapkan mandat bagi seluruh pemerintah kota untuk mengarahkan pembangunan mereka sejalan dengan aksesibilitas angkutan umum. Wilayah Portland menetapkan pengurangan penggunaan kendaraan bermotor dan ruang parkir per kapita sebesar 10% dalam jangka 20 tahun kedepan. Hasil yang ingin dicapai antara lain peningkatan kualitas udara, peningkatan penggunaan angkutan umum, dan lingkungan kota yang lebih baik.

Pendekatan proaktif Portland dimulai pada awal 1970an, ketika kualitas udara di pusat kota melebihi standar baku pencemaran federal zat karbon-monoksida pada satu dari tiga hari. Hal ini berujung pada dibekukannya 45.000 ruang parkir pada tahun 1972. Diperkuat dengan peningkatan kualitas teknologi kendaraan bermotor, pusat kota Portland tidak pernah lagi melanggar ambang batas karbon-monoksida sejak 1984. Tahun 1997, pemerintah kota mencabut pembekuan tersebut dan menggantikannya dengan sistem yang lebih fleksibel dengan pengelolaan sistem parkir minimum dan maksimum, dan daripada mencegah, pembangunan gedung parkir.

Standar parkir minimum tidak diberlakukan pada kawasan komersil kota yang paling padat, termasuk pusat kota, distrik perdagangan dan juga permukiman di pusat kota. Demikian pula halnya standar parkir minimum tidak berlaku pada lokasi dalam radius 500 kaki dari jalur angkutan umum yang memberikan pelayanan setidaknya setiap 20 menit pada jam sibuk. Pengembang atau pemilik juga menerima manfaat dari pengurangan standar minimum apabila bersedia untuk mengelola parkir dengan berbagi ruang parkir atau memasang fasilitas parkir sepeda. Ketika kebutuhan parkir dari beberapa gedung yang berdekatan bertambah, maka peraturan tata ruang memperbolehkan pengelolaan ruang parkir dengan cara berbagi ruang. Begitupula parkir sepeda dapat menggantikan 25% dari kebutuhan ruang parkir mobil. Setiap lima parkir sepeda yang dibangun, keperluan ruang parkir mobil berkurang satu. "Membatasi jumlah ruang parkir berarti mempromosikan penggunaan lahan secara efisien, memperkuat lingkungan kota, mendorong penggunaan moda transportasi alternatif dan fasilitas pejalan kaki yang lebih baik, menjaga kualitas udara dan air", sesuai dengan peraturan tata

ruang kota. Sehingga, peraturan parkir maksimum melengkapi standar minimum di beberapa lingkungan. Pemerintah kota melakukan beberapa studi untuk menentukan kebutuhan parkir dibawah beberapa skenario kebijakan. Dengan mempertimbangkan kapasitas angkutan umum, mereka mengkalibrasi peraturan standar ruang parkir agar memenuhi target perkiraan kebutuhan perjalanan dalam konteks keseluruhan sistem transportasi dan kebijakan tata guna lahan. Konsisten dengan komitmen pemerintah terhadap angkutan umum, standar maksimum bervariasi tergantung dari jarak lokasi ke jaringan bus atau trem – semakin dekat, semakin berkurang ruang parkir yang diizinkan. Beberapa lingkungan juga terkena peraturan standar maksimum yang rendah.

Perkantoran dan pertokoan baru di pusat kota, sebagai contoh, dibatasi hanya satu per 1,000 kaki persegi luas lantai, dan hotel hanya boleh menyediakan satu unit per kamar hotel. Akibat rendahnya batas tersebut, pengembang hampir selalu membangun hingga batas maksimum tersebut; tak ada pengecualian yang diberikan sejak 1974. Karena pemerintah kota menganggap ruang parkir dapat ditransfer, namun demikian, pengembang tetap memilih untuk membangun dibawah batas maksimum – atau pemilik gedung bersejarah yang kekurangan parkir – dapat mentransfer hak pembangunan ruang parkir ke properti lainnya. Dalam model ini, seorang pengembang dapat mentransfer (tetapi tidak boleh menjual) hak parkir sampai batas maksimum dicapai selama perjanjian transfer telah disepakati sebelum peletakan batu pertama pembangunan. Apabila perjanjian transfer dibuat untuk gedung yang telah terbangun, atau pembangunan baru setelah pembangunan dimulai, transfer hanya boleh dilakukan sebanyak 70% dari alokasi semula. Sebagai gantinya, properti yang mentransfer alokasi parkirnya mendapat hak untuk menggunakan ruang parkir tersebut dengan membayar sesuai tarif. Hal ini memperkuat pengendalian pemerintah kota atas ketersediaan parkir namun tetap memberikan pengembang fleksibilitas yang diperlukan untuk pembiayaan, pembangunan dan pengoperasian gedung baru dan gedung yang sudah ada. Hal tersebut juga membantu konsolidasi fasilitas, mengurangi jalur keluar masuk mobil yang mengganggu perjalanan pejalan kaki.

Dampak dari program-program dan kebijakan-kebijakan ini sangat signifikan. Pemerintah kota melaporkan peningkatan penggunaan angkutan umum sebesar 20–25% pada tahun 1970an menjadi 48% pada pertengahan 1990an.

Sumber: Disadur dari Weinberger *dkk.*, 2010, 54.

Tabel 5: Elemen-elemen Manajemen Kebutuhan Transportasi (Transportation Demand Management (TDM))

	TEKAN (PUSH)	TARIK (PULL)
Upaya-upaya Kebijakan/ Peraturan/Instrumen fiskal	<p>Membatasi akses mobil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Penetapan biaya jalan (road pricing) ■ Penetapan biaya kemacetan (congestion pricing) ■ Pajak penjualan/bea impor ■ Biaya registrasi/pajak jalan ■ Sistem kuota mobil ■ Penetapan manajemen parkir ■ Pembatasan plat nomor ■ Zona emisi rendah ■ Zona kecepatan rendah (20 km per jam) 	<p>Meningkatkan pelayanan angkutan umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sistem integrasi dan struktur tarif ■ Jaringan koridor prioritas angkutan umum <p>Insentif untuk para penglaju (komuter)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tempat parkir dengan pembayaran langsung (cash out) ■ Potongan pajak untuk langganan angkutan umum ■ Potongan pajak untuk bersepeda dan berjalan kaki
Langkah-langkah Fisik/Teknis	<p>Mengurangi mobilitas mobil</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mengurangi ketersediaan parkir ■ Kotak lalu lintas (traffic cells) ■ Penenangan lalu lintas (traffic calming) <p>Realokasi ruang jalan</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Menghubungkan lingkungan yang terputus <p>Zona alu lintas yang terbatas</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zona khusus pejalan kaki 	<p>Meningkatkan kualitas layanan angkutan umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sistem BRT ■ Jalur bus ■ Prioritas bus ■ Trem dan layanan kereta penglaju (komuter) <p>Meningkatkan infrastruktur bus</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kendaraan yang berkualitas ■ Stasiun bus yang nyaman ■ Kemudahan informasi dan jadwal rute/trayek yang mudah ditemui, informasi bus pada halte, informasi kedatangan kereta pada stasiun <p>Meningkatkan infrastruktur sepeda</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Jalur sepeda dan parkir ■ Rambu-rambu sepeda dan peta <p>Meningkatkan infrastruktur pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Trotoar dan penyeberangan yang aman ■ Zona pejalan kaki <p>Meningkatkan pilihan mobilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Layanan pemakaian mobil bersama (car sharing) ■ Layanan pemakaian sepeda bersama (bicycle sharing) ■ Peningkatan layanan taxi
Langkah-langkah Perencanaan/ Desain	<p>Perencanaan tata guna lahan yang terintegrasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Perencanaan tata ruang regional ■ Pembangunan berorientasi pada angkutan umum (transit oriented development) ■ Standar perencanaan parkir mobil ■ Mendukung kebijakan transportasi 	<p>Perencanaan untuk transportasi tidak bermotor</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Perencanaan dan desain jalan untuk pesepeda/pejalan kaki ■ Konektivitas jalan ■ Peta dan rambu-rambu penunjuk jalan
Langkah-langkah pendukung	<p>Penindakan/Penegakan</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Denda, bukti pelanggaran, dan derek 	<p>Kesadaran masyarakat</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Pemasaran sosial/iklan layanan masyarakat mengenai angkutan umum/menjelaskan pentingnya manajemen kebutuhan transportasi ■ Acara dan kegiatan seperti hari bebas kendaraan bermotor

Kotak 5:

Rumah sakit memperbolehkan karyawan untuk “menguangkan” ruang parkir mereka di Rotterdam, Belanda – Kebijakan parkir sebagai faktor TEKAN (PUSH) untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum

Rumah sakit Erasmus Medical Centre di Rotterdam memperkerjakan setidaknya 10.000 pegawai. Renovasi besar tahun 2004 mengakibatkan kurangnya ruang parkir untuk pegawai, pengunjung dan pasien. Pengurangan ruang parkir memotivasi direksi rumah sakit untuk mengimplementasikan beberapa kebijakan untuk mengurangi penggunaan mobil oleh pegawai.

Sebelum menerapkan kebijakan Manajemen Kebutuhan Transportasi, Rumah Sakit melakukan survey mobilitas pada pegawai, pengunjung dan pasien. Hasil menunjukkan bahwa 80% pengunjung dan pasien menggunakan mobil ke rumah sakit, dan 45% pegawai menggunakan mobil untuk bekerja, sementara 60% tersebut bekerja pada jam kerja normal kantor. Dari 700 pegawai yang tinggal dalam radius 5–6 km dari rumah sakit, sebagian besar menggunakan mobil. Rumah sakit memilih mengambil kebijakan atas ketersediaan dan kebutuhan ruang parkir terhadap karyawannya. Dari segi ketersediaan, gedung parkir baru dibangun. Dari segi kebutuhan, para pegawai diberikan dua pilihan:

1. 'Menggunakan mobil' dimana pegawai diperbolehkan menggunakan mobil, namun diharuskan membayar. Pegawai dikenakan biaya:
 - EUR 1,50 per hari apabila datang pada jam puncak (dari Senin hingga Jumat antara 6:30 dan 13:00);

- EUR 4,00 per hari apabila datang pada jam puncak (dari Senin hingga Jumat antara 6:30 dan 13:00) dan tinggal dalam radius 5–6 km dari rumah sakit;
- EUR 0,50 per hari apabila datang diluar jam puncak;
- Tidak diberikan uang pengganti ongkos transportasi apabila menggunakan mobil seorang diri.

2. Anggaran perjalanan individu dimana pegawai diberi kredit EUR 0,10 per km perjalanan tanpa mobil, dan diberikan izin untuk bepergian sebanyak 12 kali per tahun dengan mobil di luar jam sibuk senilai EUR 1,50 per hari.

Semua upaya kebijakan dikomunikasikan dengan pegawai menggunakan selebaran dan surat kabar internal, intranet, brosur yang menjelaskan kedua alternatif tersebut, dan pusat pelayanan untuk mengakomodasi pertanyaan pegawai. Evaluasi tahun 2006 menunjukkan bahwa sasaran pengurangan penggunaan mobil telah tercapai. Jumlah pengalau berkurang sebanyak 45% pada tahun 2003 dan 20–25% pada 2006. Pengurangan ini berarti 700 ruang parkir dapat digunakan oleh pengunjung dan pasien. Hal ini menjamin cukupnya ruang parkir tanpa adanya pembangunan gedung parkir baru.

Sumber: Elke Bossaert, <http://www.eltis.org/studies>

Hubungan antara parkir dan kebijakan yang mendorong penggunaan angkutan umum

Secara umum diketahui bahwa kebijakan parkir lebih penting dari kebijakan manajemen lalu-lintas lainnya dalam mempengaruhi bagaimana orang berpergian. Secara khusus, dalam studi-studi yang telah dilakukan, keputusan untuk menggunakan mobil ke tempat kerja sangat ditentukan oleh ketersediaan dan biaya parkir (sebagai contoh lihat Feeney 1988, NEDO 1991, Shoup dan Willson, 1982, COST 342, atau Litman, 2006). Sebagai contoh, sensus nasional Swiss tahun 1994 menunjukkan bahwa 81% pegawai yang disediakan ruang parkir khusus di tempat kerja menggunakan mobil tiap hari. Sedangkan untuk yang tidak mendapatkan

ruang parkir khusus hanya 35%. Bab 7 dari COST 342 menyediakan banyak contoh-contoh bagaimana mobilitas berbasis mobil dipengaruhi oleh penyediaan ruang parkir.

Skala perubahan dari kebutuhan parkir ketika tarif dinaikkan disebut dengan elastisitas permintaan (sensitivitas terhadap harga). Pemahaman akan elastisitas kebutuhan parkir dapat membantu memprediksi sejauh mana masalah parkir dapat dipecahkan dengan pengenaan tarif atau kenaikan tarif. Tentu saja pengenaan tarif hanyalah salah satu cara mengelola parkir (lihat Bab 3 untuk daftar selengkapnya), dan dampaknya akan bervariasi tergantung faktor-faktor seperti ketersediaan parkir gratis di sekitar lokasi yang bertarif, atau apakah biaya parkir

dibayarkan oleh pengemudi atau pihak lain (majikan atau perusahaan). Tabel berikut ini memberikan prediksi seberapa peka tarif parkir meningkatkan kebutuhan dari eksperimen di Seoul, Korea. Angka-angka ini menguatkan pendapat bahwa tarif parkir sangat mempengaruhi perilaku orang berpergian.

Tabel 6: Tanggapan terhadap perubahan tarif parkir di Seoul, Korea Selatan

			Pangsa moda transportasi sebelum dan sesudah penerapan tarif parkir	Perubahan dalam persen
Naik USD 33 per bulan	Mobil-bus	Mobil	0,660 hingga 0,562	-15
		Bus	0,340 hingga 0,438	+29
	Mobil-subway/Metro	Mobil	0,576 hingga 0,502	-13
		Subway/Metro	0,424 hingga 0,498	+18
	Mobil-bus+subway	Mobil	0,567 hingga 0,495	-13
		Bus+subway	0,433 hingga 0,505	+17
Naik USD 66 per bulan	Mobil-bus	Mobil	0,660 hingga 0,460	-30
		Bus	0,340 hingga 0,540	+59
	Mobil-subway	Mobil	0,576 hingga 0,428	-26
		Subway	0,424 hingga 0,572	+35
	Mobil-bus+subway	Mobil	0,567 hingga 0,423	-25
		Bus+subway	0,433 hingga 0,577	+33

Tabel 7 menunjukkan elastisitas dan elastisitas-silang untuk tarif parkir di beberapa pusat kota di Sydney, Australia. Sebagai contoh, kenaikan tarif sebesar 10% pada suatu lokasi yang dipilih akan mengurangi 5,41% dari kebutuhan disana, dan akan meningkatkan perjalanan dengan *Park and ride* (parkir di pinggir kota dan melanjutkan perjalanan ke pusat kota dengan angkutan umum) sebanyak 3,63%, meningkatkan penggunaan angkutan umum sebanyak 2,91% dan secara total mengurangi 4,69% perjalanan ke pusat kota (Tabel 7).

Tabel 7: Elastisitas parkir di Sydney, Australia

	Pusat bisnis utama	Pusat bisnis lainnya	Pinggiran pusat bisnis
Perjalanan mobil, pusat bisnis utama	-0,541	0,205	0,035
Perjalanan mobil, pusat bisnis lainnya	0,837	-0,015	0,043
Perjalanan mobil, Pinggiran pusat bisnis	0,965	0,286	-0,476
<i>Park and ride</i>	0,363	0,136	0,029
Perjalanan angkutan umum	0,291	0,104	0,023
Membatalkan perjalan ke pusat bisnis	0,469	0,150	0,029

Sumber: Hensher dan King (2001, 192)

Kebijakan parkir yang kondusif sangat penting sebagai pelengkap kebijakan transportasi lainnya dalam mencapai tujuan pembangunan yang terkait dengan aksesibilitas dan lingkungan. Apabila parkir di pusat kota disediakan secara berlebih (melebihi kebutuhan), peningkatan kualitas angkutan umum yang berdiri sendiri tidak akan berdaya untuk merubah perilaku pejalan dan pangsa moda (*modal split*) (Scottish

Executive, 2003). Sebagian besar kebijakan yang sukses memperbaiki kualitas lingkungan di pusat kota bergantung pada keberhasilan mengurangi lalu lintas, dan kebijakan parkir adalah salah satu yang paling ampuh dan juga paling mudah diterima masyarakat umum. Dari konteks Amerika Utara, Pratt (2003) dan juga penelitian dari Kanada oleh Morall dan Bolger (1996), disampaikan di Tabel 8.

Tabel 8: Hubungan antara ketersediaan parkir pusat kota dan penggunaan angkutan umum di kota-kota Kanada

Kota	Proporsi Pekerjaan di Pusat Bisnis	Ruang Perkantoran di Pusat Bisnis (1,000 kaki ²)	Ruang Parkir per 1,000 kaki ²	Ruang Parkir per pegawai di Pusat Bisnis	Pangsa moda pada jam puncak pagi hari di Pusat Bisnis
Saskatoon	20,7%	3.600	3,5	0,79	14,6%
Edmonton	20,2%	15.133	2,1	0,51	32,0%
Calgary	23,4%	31.493	1,3	0,46	38,8%
Montreal	14,9%	87.996	1,0	0,38	48,7%
Winnipeg	26,1%	17.478	1,4	0,36	39,7%
Vancouver	16,3%	Tidak tersedia	Tidak tersedia	0,29	46,0%
Toronto	25,3%	61.570	1,5	0,29	64,1%
Ottawa	31,7%	21.024	1,1	0,28	48,8%

Catatan: Daftar urutan dibuat berdasarkan rasio ruang parkir jangka-panjang per pegawai di pusat bisnis dari besar ke kecil. Sumber: Morrall dan Bolger (1996), disadur dari Pratt (2003).

Kota Shenzhen di Cina baru-baru ini merubah kebijakan parkir untuk alasan ini.

Kotak 6: Kebijakan parkir di Shenzhen, China

Setelah beberapa kali menaikkan tarif parkir di Shenzhen, kebutuhan parkir merosot hingga 30%. Dari 350.000 lahan parkir yang tersedia, 50.000 diantaranya telah menaikkan tarif. Dibawah peraturan baru ini, tarif parkir di pusat kota telah naik dari CNY*) 5 per jam menjadi CNY 15 untuk satu jam pertama dan CNY 1,5 untuk tiap 30 menit pada jam puncak di hari kerja. Pada akhir pekan, tarif naik menjadi CNY 5 (= USD 0,62) untuk satu jam pertama dan CNY 1 untuk setiap jam berikutnya. Sekarang ini hanya beberapa mobil yang menggunakan parkir di pusat kota Shenzhen pada hari kerja. Namun demikian, ruang parkir sangat penuh pada akhir minggu, karena parkir menjadi murah. Namun demikian tidak ada kenaikan tarif parkir bulanan untuk 250.000 ruang parkir di daerah pemukiman dan daerah gedung pemerintahan.

Pengguna sementara dapat membayar CNY 5–10 per hari. Pemerintah berharap lalu lintas berkurang hingga 12% dalam jangka pendek dan 4% dalam jangka panjang dari kenaikan tarif ini, yang akan mengurangi kemacetan di pusat kota dan meningkatkan penggunaan angkutan umum, menurut keterangan juru bicara pemerintah. Peraturan baru akan menaikkan pengeluaran untuk parkir sebesar CNT 534-694, atau sebesar 30%. Pengeluaran untuk biaya parkir dapat menjadi hampir dari setengahnya pengeluaran untuk perawatan mobil. Lalu pada tahun 2007 Shenzhen mencabut peraturan-peraturan tersebut dan kini pusat kotanya macet total.

(Sumber: Pusat Ilmu Pengetahuan dan Lingkungan, 2006, hal. 52–53; Zhuyue Sun, 2008).

* CNY = Renmimbi Yuan

Pengalaman empirik dan hasil pemikiran teoretis yang telah dipublikasi mendukung intuisi: bahwa ada hubungan yang kuat antara ketersediaan ruang parkir dan kecenderungan orang menggunakan mobil mereka. Tidak sulit untuk mendemonstrasikan hubungan ini, namun kesulitan terletak pada implementasi kebijakan berdasarkan hubungan ini untuk mengurangi penggunaan mobil pribadi. Bab berikut ini akan membahas kebijakan dan implementasinya.

3.4 Upaya-upaya untuk mensukseskan kebijakan parkir dan mencapai tujuan

Bagian ini bermaksud untuk menunjukkan perubahan-perubahan yang dapat dilakukan untuk mencapai tujuan dari kebijakan parkir. Hal ini akan dideskripsikan dengan cukup rinci pada bagian berikut, namun perlu diingat bahwa banyak dari permasalahan yang disampaikan pada Bab 1 dapat mulai dipecahkan dengan beberapa langkah yang cukup lugas dan praktis sebagai berikut:

- Memulai pengendalian dimana permintaan paling tinggi – mungkin hanya satu atau dua lokasi jalan saja.
- Memulai dengan tarif yang relatif rendah, namun perlu diingat bahwa tarif tersebut perlu ditingkatkan sampai mencapai tingkat okupansi yang optimal (sekitar 85% penuh pada jam puncak – untuk menjamin ruang parkir relatif mudah dicari).
- Lama parkir maksimum dipatok 3–4 jam di lokasi belanja/bisnis agar penglaju tidak parkir dilokasi tersebut dan ruang parkir dapat digunakan oleh beberapa pembeli dan pengunjung dalam satu hari.
- Dekriminalisasi penegakan (sehingga tidak lagi menjadi kewajiban Polisi). Hal ini pada umumnya membuat penegakan lebih efektif (secara rinci akan dibahas pada Bab 6).
- Tingkat tarif parkir di luar ruang milik jalan (*off-street*) lebih rendah dari di ruang milik jalan (*on-street*) dan membuat masyarakat maklum akan hal tersebut, sehingga parkir di luar ruang milik jalan lebih diminati.
- Pastikan bahwa masyarakat paham bagaimana penghasilan dari parkir dipergunakan, agar peningkatan tarif dapat diterima (lihat

Bab 9 mengenai bagaimana mengimplementasikan strategi parkir).

- Gunakan langkah-langkah penegakkan mandiri dimana dimungkinkan agar penegakkan lebih murah dan efektif (untuk penjelasan lebih rinci lihat Bab 7).
- Menetapkan standar parkir maksimum, bukan minimum, pada gedung yang baru dibangun (atau melarang penyediaan ruang parkir baru untuk pembangunan yang baru, misal pada pusat kota dengan akses angkutan umum yang baik).

Butir-butir pokok diatas akan dibahas lebih mendalam dengan merujuk pada studi kasus yang ada.

Meregulasi dan mengelola parkir di ruang milik jalan (*on-street*)

Bila undang-undang mengizinkan pengaturan parkir di ruang milik jalan, sering kali pemerintah lokal yang memutuskan regulasi parkir. Ada kecenderungan parkir di ruang milik jalan sangat ketat, sesuai dengan kedekatan dengan pusat kota karena kebutuhan parkir akan semakin tinggi. Sebagian besar dari ruang parkir milik jalan di banyak negara akan tetap dibiarkan tanpa peraturan karena ketersediaan berlebih dibanding kebutuhan (contoh: di lingkungan perumahan). Namun seiring dengan peningkatan kebutuhan, beberapa peraturan biasa diterapkan, seperti:

- Larangan parkir pada mulut persimpangan untuk menjaga ruang pandang bagi kendaraan dan juga keselamatan pejalan kaki.
- Pembatasan parkir pada jalan utama pada jam sibuk untuk memperlancar lalu lintas.
- Pembatasan parkir pada satu sisi jalan pada jalan sempit agar lalu lintas dapat mengalir dua arah.
- Pembatasan waktu parkir agar dapat mengakomodasi perputaran penggunaan ruang parkir – biasanya untuk menjamin parkir waktu singkat (misal: pembeli) ke bagian tempat yang dimaksud. Lama parkir maksimum dapat ditetapkan 30 menit, 1 atau 2 jam, tergantung kebutuhan.
- Pembatasan parkir pada lokasi tertentu untuk menjamin akses langsung bagi kendaraan angkutan barang agar aktivitas bongkar muat dapat berjalan lancar (lihat selengkapnya pada bagian berikutnya).

- Pembatasan waktu pada lokasi sekitar stasiun (misal: dilarang parkir pada jam 13:00–14:00 pada hari kerja) untuk mencegah aktivitas yang tidak diharapkan.
- Menggunakan parkir sebagai alat untuk memperlambat lalu-lintas: mobil yang diparkir dapat mengurangi kecepatan –namun implementasi perlu memperhatikan standar keselamatan secara ketat.
- Parkir sepeda: Mewajibkan fasilitas parkir sepeda pada pembangunan gedung baru, dan memperbolehkan parkir sepeda menggantikan parkir mobil dalam peraturan tata ruang.

Dimana permasalahan parkir menjadi sangat parah, tanggapan yang umum dijumpai adalah menetapkan pembatasan parkir untuk memberikan akses istimewa pada penghuni dalam membatasi parkir di ruang milik jalan di sekitar pemukiman mereka, dengan sebagian kecil ruang (berbayar) diberikan pada pembeli atau pengunjung. Pada zona pemukiman seperti itu, kebijakan parkir skala lingkungan telah dimulai di beberapa kota-kota Eropa Timur dan Tenggara seperti Beograd, Serbia dan Krakow, Polandia, namun belum begitu populer diluar Jepang, Eropa Barat, Amerika Utara dan Australasia. Di Cina, wilayah permukiman juga memiliki peraturan parkir yang dikelola oleh kelompok warga.

Contoh yang baik dalam pengendalian parkir di ruang milik jalan dapat ditemukan di kota Graz, Austria. Disini, parkir di pusat kota dan di lingkaran dalam kota dikendalikan dari pukul 09:00 hingga 20:00, Senin sampai Jumat, dan pada Sabtu pagi. Waktu parkir maksimal adalah 3 jam, kecuali yang parkir adalah warga setempat dan telah memiliki izin parkir penghuni sehingga boleh parkir seharian penuh. Pada 2008 tarif parkir per jam untuk non-penghuni adalah EUR 1,20. Di lokasi lain yang jauh dari pusat kota, sistem yang sama diterapkan, namun tarif parkir lebih murah (EUR 0,60 per jam) dan tidak ada waktu maksimum. Hal ini telah mengurangi efek "tumpah" dari zona inti yang dikendalikan – sebelum zona luar diperkenalkan, banyak kompetisi untuk parkir gratis sepanjang hari persis diluar area inti. Kebijakan ini turut menopang vitalitas perekonomian Graz dan juga menjaga tingkat pejalan kaki, pesepeda dan pengguna angkutan umum yang tinggi (Sumber: <http://www.eltis.org>).



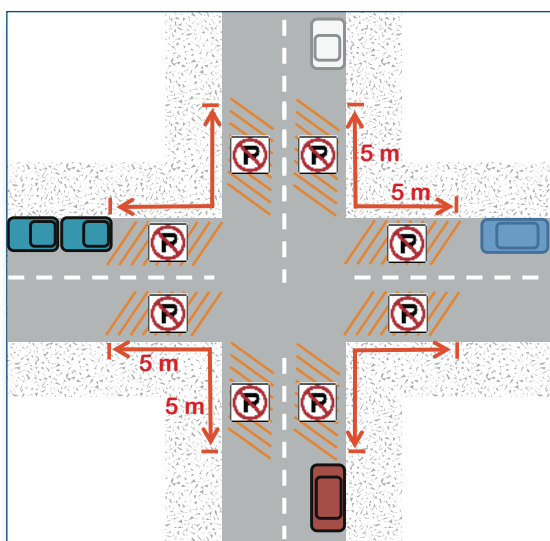
Gambar 9
Meteran parkir di ruang milik jalan.

Fotooleh Armin Wagner, Nis, Serbia, 2007



Gambar 10
Meteran parkir di ruang milik jalan yang peka terhadap waktu.

Foto oleh Thirayoot Limanond, Singapura, 2008



Gambar 11
Pelarangan parkir di dekat persimpangan sebagaimana ditetapkan dalam Undang-undang lalu lintas Jerman (Strassenverkehrsordnung, §12).

Sumber: Gambar dibuat oleh Dominik Schmid

Setinggi apa biaya parkir di negara-negara di seluruh dunia?

”Sumber kekeliruan adalah bahwa masyarakat belum menyepakati apakah ruang parkir harus disediakan sesuai harga pasar (sesuai keekonomian secara komersil), atau sebagai ’pelayanan sosial’.”

G. J. Roth, "Paying for Parking", 1965

Dari banyak faktor yang mempengaruhi kebutuhan parkir, yang sering dilupakan adalah biaya untuk parkir. Sebagian besar parkir disediakan secara gratis untuk pengguna, meskipun pembangunan dan pengoperasian parkir

membutuhkan biaya. Banyak negara maju telah mengikuti pendekatan pelayanan sosial dalam hal parkir, dengan membiasakan penyediaan parkir yang berlimpah dan gratis di kota-kota. Parkir sering kali disediakan gratis oleh pemilik toko, perusahaan majikan, dan pengembang perumahan, dimana pengemudi tidak memperhitungkannya dalam keputusan membuat perjalanan. Penyediaan parkir secara berlebih mendorong penggunaan mobil secara berlebihan pula yang pada akhirnya mengakibatkan polusi udara dan kemacetan lalu lintas. Perubahan paradigma dalam kebijakan parkir sedang berlangsung. Perencana kota dan pemimpin mulai melihat parkir gratis sebagai penghambat upaya perbaikan kualitas lingkungan kota dan juga upaya penyediaan perumahan terjangkau. Pendekatan baru dalam kebijakan parkir disampaikan dalam Tabel 9.

Tabel 9: Pergeseran paradigma dalam kebijakan parkir

	Paradigma lama	Paradigma baru
Parkir dianggap sebagai	Barang publik, kepentingan umum	Komoditas komersil, kepentingan pribadi
Kebutuhan dianggap	Tetap, konstan/tidak elastis	Fleksibel/Elastis
Ketersediaan harus	Terus tumbuh	Dikelola sebagai tanggapan dari kebutuhan
Peraturan pemerintah	Menetapkan standar minimum dan tanpa standar	Tidak ada/menetapkan standar maksimum
Tarif memaksimalkan	Penggunaan	Ketersediaan
Perputaran diupayakan melalui	Pembatasan lama parkir	Pembebanan tarif
Biaya harus	Dibundel ke dalam barang dagangan atau jasa lainnya	Transparan pada pengguna

Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, hanya di beberapa lokasi tertentu saja parkir dikenakan biaya di kota-kota negara-negara berkembang. Beberapa contoh tarif parkir, yang biasanya ditentukan oleh pemerintah lokal, disampaikan berikut ini. Semua ini merujuk pada parkir ruang milik jalan, kecuali disebutkan berbeda. Denda juga diterapkan bagi mereka yang mencoba untuk menghindari membayar parkir atau melewati batas maksimum parkir.

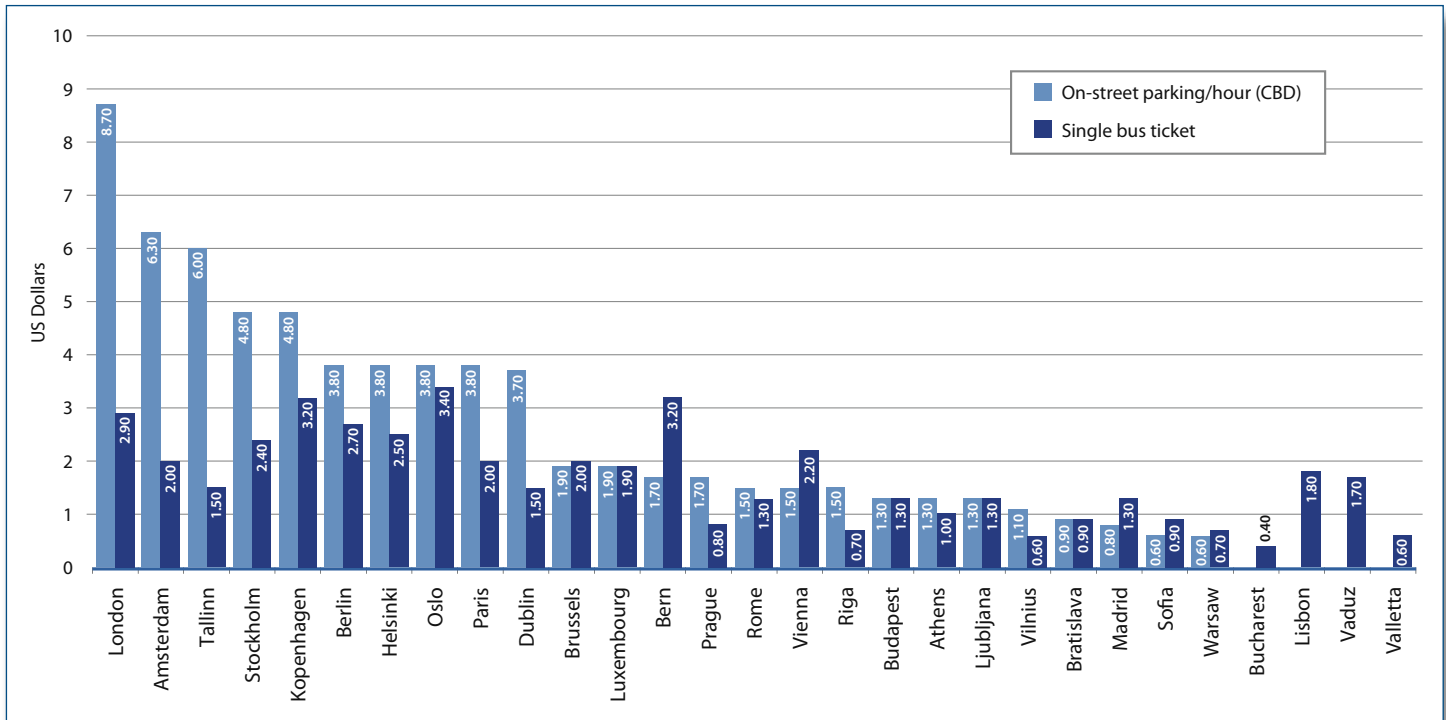
Tarif parkir di ruang milik jalan (*on-street*) sebisa mungkin harus lebih tinggi dari parkir luar ruang milik jalan (*off-street*) agar menjadi insentif bagi orang untuk parkir di luar ruang parkir yang lebih murah (dan juga lebih nyaman) di ruang milik jalan. Bagaimanapun juga, dari banyak kajian jelas sudah bahwa tarif parkir per jam meningkat sejalan dengan besar kota dan juga terdapat variasi antar lokasi di dalam kota.

Gambar berikut ini membandingkan tarif parkir di ibukota negara-negara Eropa (tarif parkir per jam di pusat bisnis, 1 jam pada parkir ruang milik jalan). Selanjutnya, dibandingkan dengan tarif angkutan bus sebagai pembanding. Sebagai pedoman pokok, tarif parkir harus lebih mahal daripada tarif bus sekali jalan untuk mendorong penggunaan angkutan umum (Gambar 12).

Tabel 10: Tarif parkir di ruang milik jalan

Kota	Tarif per jam (€) (2008)	Denda (€) (2008)
Shiraz, Iran	0,07 to 0,13	6,00
Chennai, India	0,20 to 0,30	14,00
Delhi, India	0,20 (di luar ruang milik jalan)	Tidak diketahui
Kampala, Uganda	0,17	0,80
Accra, Ghana	0,65	33,00
Curitiba, Brasil	0,40	26,00
Beijing (Pusat kota), Cina	1,10	22,00
Beijing (selain pusat kota), Cina	0,22	22,00

Sumber: para kontributor yang diakui



Agar tarif parkir dapat disesuaikan dengan kebutuhan antar lokasi di dalam kota, sistem zona dapat diperkenalkan. Tarif parkir biasanya lebih mahal pada lokasi yang menarik untuk dikunjungi.

Bongkar muat angkutan barang

Aktivitas bongkar muat angkutan barang sangat penting dalam menunjang perekonomian lokal terutama bagi toko dan bisnis lainnya, sehingga akses langsung untuk kendaraan angkutan barang perlu diperhatikan. Sebaliknya, juga penting untuk menjaga kelancaran lalu lintas, keselamatan dan kualitas lingkungan sehingga kendaraan-kendaraan angkutan barang tersebut tidak selalu berhenti semena-mena – jadi diperlukan solusi kompromistis. Solusi yang umum dijumpai adalah pembatasan lama waktu bongkar muat (misal: maksimal 15 menit) dan larangan untuk bongkar muat pada jam sibuk, pada jalan arteri utama (demi kelancaran lalu lintas), atau pada jam sibuk belanja (pada jalan yang banyak toko). Jadi biasanya kegiatan bongkar muat dilakukan pada jam tidak sibuk atau pada malam hari. Larangan tersebut harus terencana dengan baik dan diketahui oleh para pengusaha angkutan sehingga mereka paham; namun penegakan hukum yang baik juga diperlukan. Studi kasus yang menarik dibahas berikut ini. Untuk informasi lebih rinci,

lihat *Sourcebook SUTP Modul 1g: Angkutan Barang Perkotaan di Kota-kota Negara Berkembang*, dapat diunduh dari <http://www.sutp.org>. (Gambar 13)

Mengelola parkir di luar ruang milik jalan

Gedung parkir yang dibangun secara resmi untuk parkir di luar ruang milik jalan bermunculan di berbagai kota berpenghasilan sedang seperti kota-kota metropolitan di Cina, anggota baru Uni Eropa, dan kota-kota di Amerika Latin seperti Curitiba dan Bogota di Kolombia.

Gambar 12

Tarif parkir di ibukota-ibukota di Negara Eropa.

Sumber 3: Transpower project, <http://www.transpower-rp6.org>

Gambar 13

Truk memblokir satu lajur jalan saat bongkar muat.

Foto oleh Dominik Schmid, Korat, Thailand, 2010



Namun demikian, hal tersebut masih jarang dijumpai di kota-kota Asia Selatan dan Afrika, karena besarnya biaya pembangunan dan karena banyak dijumpai lahan-lahan kosong di wilayah kota yang dapat digunakan sebagai ruang parkir sementara. Juga karena tingkat upah yang sedemikian rupa membuat layanan parkir valet dimana mobil dapat diparkir lebih rapat daripada parkir konvensional, meningkatkan efisiensi penggunaan lahan yang mahal.

Dari sudut pandang kepentingan mengurangi dampak pemandangan dari parkir di ruang milik jalan, mengurangi kemacetan dari berputar-putarnya pencari parkir dan dalam beberapa kasus, pembangunan fasilitas pejalan kaki dengan menggusur parkir, pembangunan gedung parkir umum menjadi sangat menarik, namun biaya konstruksi tidaklah murah. Selain biaya pembebasan lahan, berikut ini adalah beberapa angka yang menunjukkan biaya pembangunan per ruang parkir di Eropa Barat:

- Perkerasan, pengaspalan, dengan drainase dan penerangan – EUR 3.000.
- Ruang parkir di gedung bertingkat – EUR 15.000 – EUR 20.000.
- Ruang parkir di bawah tanah – EUR 40.000.

Selain itu, diperlukan biaya operasional pemeliharaan dan keamanan, yang bisa mencapai EUR 150 – 450 per tahun. Sudah jelas bahwa biaya-biaya tersebut berkurang pada kota-kota negara berkembang namun tetap saja besar. Tabel berikut ini disadur dari *Centre for Science and Environment* (2006, hal. 41) dan

Kotak 7: Ruang bongkar muat untuk angkutan barang di distrik Ibukota, Buenos Aires, Argentina

Di distrik ibukota pemerintah pusat Buenos Aires, 750 ruang bongkar muat di ruang milik jalan dibuat untuk angkutan barang yang terkait dengan pengantaran barang ke pertokoan, perkantoran dan restoran yang tidak memiliki akses bongkar muat langsung diluar ruang jalan. Ruang tersebut ditandai dengan marka biru dan penghuni dilarang menggunakannya. Panjang maksimal bagi kendaraan di "Kotak Biru" adalah 8 meter, dan waktu bongkar muat maksimal adalah 30 menit. Hal ini membuat bongkar muat lebih mudah bagi kendaraan angkutan barang dan mengurangi parkir ganda sehingga memperlancar lalu lintas.

Untuk informasi lebih lanjut (dalam bahasa Spanyol) lihat: http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/transito/transporte/plan2008/carga_descarga/caracteristicas_sistema.php?menu_id=29768.

menunjukkan besarnya biaya pembangunan tempat parkir di luar ruang milik jalan di India, dalam Rupee (1 EUR = 65 INR). Pokok pembahasan yang perlu digaris bawahi adalah bahwa tarif yang tinggi diperlukan untuk mendapatkan keuntungan yang cukup tinggi untuk menarik investasi yang sulit didapat dalam kaitannya dengan parkir ruang milik jalan. Hal ini berarti bahwa parkir luar ruang milik jalan memerlukan subsidi – namun pemerintah lokal

Tabel 11: Biaya konstruksi gedung parkir baru di India

	Gedung parkir bertingkat Baba Kharak Sing Marg		Gedung parkir bertingkat Hindustan Times Building	
	Parkir dan Gedung komersial	Hanya parkir	Parkir dan Gedung komersial	Hanya parkir
Jumlah satuan ruang parkir (SRP) yang direncanakan	941	780	1.209	1.020
Biaya modal dalam Rupees [INR] dalam juga per SRP	0,4 perkiraan.	0,4 perkiraan.	0,4 perkiraan.	0,4 perkiraan.
Biaya total INR in (termasuk modal, upah buruh, dan pajak dsb.) (Net present Value/NPV)	529,00 perkiraan. (INR 18.577,78 per m ²)	384,90 perkiraan.	752,30 perkiraan.	531,00 perkiraan.
Pendapatan – INR dalam juta (NPV)	672,40 perkiraan.	416,80 perkiraan.	935,20 perkiraan.	557,40 perkiraan.
IRR dalam %	12,68	12,67	12,68	12,69
Tarif parkir	INR 10 per jam	INR 30,25 per jam	INR 10 per jam	INR 39 per jam

mungkin lebih cenderung memutuskan untuk mensubsidi angkutan umum atau parkir di terminal (*park and ride*) (Tabel 11).

Selain itu, dari sudut pandang pengembangan kebijakan, penyediaan tempat parkir baru di luar ruang milik jalan di pusat kota akan memperburuk masalah kemacetan, karena kemudahan parkir akan mendorong bertambahnya penggunaan mobil. Dengan demikian perlu dipertimbangkan apakah pembangunan gedung parkir dapat digantikan untuk lokasi lain yang jauh dari pusat kota dengan koneksi angkutan umum yang baik – *park and ride*.

Besarnya kontribusi parkir di luar ruang milik jalan dapat digunakan untuk mencapai tujuan pembangunan tergantung dari siapa yang memiliki dan yang mengendalikannya. Tak pelak lagi, kekhawatiran utama dari pengoperasian parkir di luar ruang milik jalan oleh operator swasta adalah untuk memaksimalkan keuntungan, yang artinya mereka akan menentukan harga untuk meningkatkan pendapatan, tanpa memperhatikan dampaknya terhadap kemacetan. Namun demikian, pemerintah lokal dengan strategi perparkiran mungkin memiliki kepentingan lain, seperti memastikan bahwa pengunjung mendapat ruang parkir.

Mereka juga ingin mengendalikan tarif parkir – mungkin untuk mengurangi parkir oleh penglaju (untuk mengurangi beban jam puncak) namun lebih murah untuk pembeli, yang cenderung berpergian diluar jam puncak. Namun seberapa jauh mereka dapat mengendalikan parkir di luar ruang milik jalan bergantung pada seberapa banyak area parkir diluar milik jalan yang mereka miliki. Beberapa rekomendasi mengenai parkir luar ruang milik jalan adalah sebagai berikut:

- Perhatikan secara seksama apakah memang diperlukan parkir luar ruang milik jalan, atau sebaiknya disediakan di pinggir kota (*park and ride* – lihat dibawah ini) dengan koneksi angkutan umum yang baik.

Apabila sudah diputuskan untuk menyediakan parkir umum di luar ruang milik jalan di dalam kota atau dekat dengan pusat kota, maka:

- Memastikan bahwa fasilitas tersebut dekat dengan tujuan orang – hal yang mudah dimengerti namun seringkali luput dari perhatian.

- Apabila dioperasikan oleh swasta, pastikan bahwa pemerintah masih berpengaruh pada struktur tarif.
- Menetapkan tarif yang lebih rendah per-jamnya untuk waktu parkir jangka pendek (sampai dengan 3 – 4 jam) dan lebih mahal per jam untuk parkir yang lebih lama, untuk mendorong perputaran penggunaan ruang parkir dan mencegah penglaju.
- Menetapkan tarif lebih murah dari parkir ruang milik jalan. Apabila tarif parkir di ruang milik jalan yang dekat dengan lokasi lebih murah atau gratis tanpa batas waktu, tidak akan ada yang mau menggunakan parkir gedung di luar ruang jalan. Hal ini terjadi di Beijing dan parkir di ruang milik jalan menjadi sangat penuh meskipun gedung parkir di luar ruang milik jalan masih kosong, sampai akhirnya tarif parkir ruang milik jalan dinaikkan pada tahun 2007. Pastikan area parkir gedung senyaman mungkin – jika tidak, tidak ada yang ingin menggunakannya, tetapi buatlah pengalaman yang senyaman mungkin. Diperlukan petugas keamanan dan fasilitas gedung parkir dipelihara secara teratur.
- Pastikan lalu-lintas keluar masuk tidak menimbulkan kemacetan, apalagi terhadap angkutan umum.
- Ketika gedung parkir telah beroperasi, kurangi/hilangkan parkir di ruang milik jalan untuk mengimbangi, terlebih apabila di wilayah ini sering didapati orang berputar dan keluar masuk ruang parkir yang menimbulkan kemacetan. Ruangan tersebut sebaiknya digunakan untuk angkutan umum dan pejalan kaki.

Pemerintah lokal dapat mengendalikan parkir di ruang milik jalan. Mereka juga dapat mengendalikan beberapa parkir luar ruang milik jalan untuk non-residensial dengan mengatur beberapa banyak ruang parkir yang boleh disediakan dalam perizinan pembangunan (sepaimana di Curitiba di Brasil, sebagai contoh). Namun demikian, setelah ruang parkir tersebut dibangun, pemerintah lokal tidak dapat mengendalikannya. Hal ini penting karena mereka juga perlu mengendalikan ruang parkir sebagai alat untuk mengendalikan beban lalu lintas pada jam puncak.

Park and Ride

Banyak kota menerapkan strategi *park and ride* untuk memecahkan kemacetan, pada koridor utama menuju pusat kota (meskipun juga banyak contoh lokasi *park and ride* yang melayani beberapa pusat bisnis diluar pusat kota). *Park and ride* adalah pilihan kebijakan yang semakin penting bagi kota negara berkembang seperti negara-negara yang baru saja bergabung dengan Uni Eropa. Praha, Republik Ceko, misalnya, memiliki sistem *park and ride* yang ekstensif yang memberikan diskon khusus bagi pengemudi mobil untuk menggunakan angkutan umum (lihat <http://www.dpp.cz/parkoviste>).

Park and ride bekerja dengan cara mengalihkan perjalanan menuju pusat kota ke parkir di pinggir kota atau sekitar rutenya dan pengalju meneruskan perjalanan dengan angkutan umum. Agar *park and ride* berhasil, perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Angkutan umum berkualitas baik, cepat, pelayanan frekuensi tinggi dan handal. Apabila perjalanan angkutan umum lebih cepat dari mobil (termasuk perpindahan rute dan waktu tunggu), maka pasar angkutan umum tidak akan terbatas pada mereka yang tidak memiliki ruang parkir di pusat kota secara gratis.
- Frekuensi angkutan umum untuk sistem *park and ride* adalah 10 menit atau lebih. Untuk pemberhentian (*halte*) akhir, frekuensi harus setinggi mungkin agar selalu

ada kendaraan angkutan yang siap di pemberhentian. Untuk halte lainnya, informasi waktu aktual cukup membantu untuk menunjukkan frekuensi yang sebenarnya.

- Biaya (yang dirasakan) pengguna dari penggunaan sistem ini harus lebih murah dari biaya BBM (Bahan Bakar Minyak) dan biaya parkir dibandingkan perjalanan dengan mobil ke pusat kota. Tergantung dari target pasar dari *park and ride*, mungkin lebih baik menetapkan harga tiket *park and ride* dalam bentuk paket keluarga sesuai jumlah penumpang mobil (misal: satu orang membayar harga untuk seluruh keluarga yang berpergian bersama), karena sering kali harga ini yang dijadikan pertimbangan dalam keputusan menggunakan *park and ride*.
- Seiring dengan waktu, jumlah parkir – baik parkir swasta non-residensial dan parkir publik – dipusat kota harus dikurangi, dan harus lebih mahal dari *park and ride*.
- Harus ada akses yang mudah dari jalan arteri utama menuju sarana *park and ride*, dan terpisah dari akses keluar masuk kendaraan angkutan umumnya (apabila berbasis jalan).
- Kapasitas harus cukup besar untuk menampung kebutuhan; namun jangan terlalu besar sehingga waktu berjalan kaki dari lokasi parkir yang paling jauh menjadi berlebihan atau memberatkan. Mungkin dibutuhkan parkir gedung bertingkat apabila kebutuhan terus meningkat.
- Keamanan bagi pengguna dan juga mobilnya harus sangat dijaga – kualitas pengamanan dan sumber daya manusia yang baik akan meningkatkan rasa nyaman bagi pengguna.
- Pastikan bahwa sarana parkir hanya digunakan oleh mereka yang ingin menggunakan angkutan umum dan tidak oleh mereka yang ada keperluan di sekitar lokasi.

Kota-kota dengan pendapatan menengah telah memulai menggunakan *park and ride* antara lain Istanbul, Turki dan Santiago, Chile. *Park and ride* di Istanbul tersambung dengan layanan penyeberangan ferry dan di Santiago terhubung dengan jaringan Metro (MRT), dimana salah satu stasiunnya akan memiliki 457 ruang parkir bawah tanah yang menelan

Gambar 14

Fasilitas park and ride di Kassel-Wilhelmshöhe, simpul utama untuk angkutan umum regional dan jarak jauh.

Foto oleh Dominik Schmid, Kassel, Jerman, 2010



biaya USD 15 juta (lihat <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id=%7b871b23c3-4b81-44-aa-9b11-11c37174639e%7d>).

Contoh bagaimana Istanbul menggunakan kebijakan parkirnya untuk mengelola angkutan umum ditunjukkan dalam struktur tarif di beberapa bagian yang berbeda dari kota di selat Bosforus yang membelah Eropa dengan Asia Kecil. Di Sisli, salah satu pusat bisnis di bagian Eropa dari kota Istanbul, tarif parkir di ruang milik jalan adalah TL 4 (EUR 2,30) per jam untuk mendorong perputaran bagi pengunjung dan pembelanja. Di kawasan hunian pinggir kota bernama Bostanci di bagian Asia dari kota ini, tarif parkir selama satu hari penuh yang bersebelahan dengan terminal penyeberangan ferry (dengan layanan berfrekuensi tinggi ke bagian Eropa) adalah TL 3, sehingga memberi insentif untuk menggunakan *park and ride*.

Contoh lain dari *park and ride* adalah di Graz, Austria. Disini pusat perbelanjaan pinggir kota bernama Murpark baru saja mengajukan permohonan izin untuk pengembangan. Melalui kerjasama dengan pemerintah kota, pengembang membangun 500 ruang *park and ride* di lokasi mereka (termasuk perkantoran dan pusat hiburan), dan pemerintah kota menambah jaringan Trem rute 4 sepanjang 1,2 km menuju pusat yang menelan biaya EUR 18 juta (beroperasi tahun 2007). Tarif sebesar EUR 5 dikenakan untuk parkir seharian penuh dan juga termasuk tiket harian yang berlaku bagi seluruh jaringan angkutan umum sepanjang hari. Hal ini memudahkan mereka untuk menggunakan trem untuk berbelanja atau bekerja di pusat kota, dan mendukung perekonomian. (Sumber: <http://www.eltis.org>)

3.5 Biaya pengelolaan parkir

Parkir ruang milik jalan (on-street)

Pengelolaan parkir ruang milik jalan tidak terlalu mahal. Yang dibutuhkan adalah rambu, cat untuk marka dan mesin tiket dan peralatan bagi aparat untuk menegakkan, mencatat pelanggaran dan mengenakan denda. Namun demikian, di Istanbul dan Accra, awalnya digunakan mesin tiket namun akhirnya digantikan oleh petugas yang menjual tiket secara manual, menunjukkan bahwa biaya investasi dalam pengadaan dan pemeliharaan mesin tiket perlu dibandingkan dengan tingkat upah pegawai. Denda juga dapat diberikan secara manual, tergantung pada peraturan yang berlaku dan catatan bukti pelanggaran harus disimpan dengan baik. Apabila penegakan parkir ruang milik jalan dapat dilakukan mandiri, maka investasi yang diperlukan lebih kecil untuk tonggak pembatas dan/atau pagar sebagai penevas larangan parkir di lokasi tertentu. Apapun yang dipakai, pesan yang ingin disampaikan adalah bahwa parkir di ruang milik jalan dapat dikelola dengan biaya yang relatif kecil dan tanpa teknologi yang rumit.

Konstruksi dan biaya pemeliharaan parkir luar milik jalan telah disampaikan: bahwa itu sangat mahal, tapi dapat memperbaiki kualitas lingkungan kota apabila parkir di ruang milik jalan dihilangkan dan apabila akses ke tempat parkir di luar ruang jalan (misal parkir gedung) direncanakan dengan baik untuk menghindari antrian yang panjang di jalan.

Biaya pembangunan *park and ride* sangat bergantung pada apakah disediakan infrastruktur angkutan umum (misal: jalur kereta baru) untuk melayaninya; dan apakah jaringan angkutan umum tersebut sudah ada, atau sama sekali baru, atau adaptasi dari jaringan yang sudah ada. Apabila belum ada maka subsidi tambahan sepertinya diperlukan, setidaknya untuk inisiasi diawal. Diatas biaya tersebut perlu ditambahkan biaya pembangunan gedung dan pemeliharaan (lihat bagian diatas untuk angka-angkanya), dan biaya upah. Kebanyakan *park and ride* di Eropa dimiliki oleh publik dan disubsidi. Dimana diperlukan investasi awal dilakukan oleh sektor publik, namun ketika menjadi populer dan memperoleh keuntungan, dan bilamana angkutan umum dioperasikan

oleh perusahaan swasta, pihak pemerintah dapat membiarkan *park and ride* dioperasikan dalam bentuk kontrak bagi hasil dengan operator. Hal ini terjadi di York dan Oxford di Inggris, sebagai contoh (Kotak 8).

Kotak 8: Revitalisasi kota tua di Sibiu, Rumania: sistem parkir baru

Pada tahun 2004, 25 menteri kebudayaan Uni Eropa menetapkan Sibiu di Transylvania, Rumania, sebagai Ibukota Budaya Eropa tahun 2007. Hal ini merupakan prestasi yang luar biasa, apalagi kalau dilihat dari sejarah Sibiu akhir-akhir ini. Kondisi sepuluh tahun lalu, kota tua Sibiu dalam kondisi tidak layak sebagai calon ibukota budaya. Banyak gedung tua yang bermasalah dengan kelembaban (berlumut) dan tidak stabil. Perbaikan yang kurang baik dan pekerjaan konstruksi tidak sesuai dengan arsitektur kota berdampak pada pemandangan kota. Alun-alun kota yang indah di kota tua seringkali dipenuhi mobil yang parkir, dan banyak pengemudi menggunakan jalan kecil melalui pusat kota.

Atas nama BMZ, GTZ telah mendukung kota tersebut untuk merevitalisasi kota tuanya sejak akhir 1990an. Sebagai contoh, tim proyek menasehati penghuni bagaimana cara mencegah rumah mereka dari kerobohan. Namun demikian, revitalisasi tidaklah sekedar mempercantik tampak muka. Dari ruang publik secara keseluruhan, termasuk jalan, alun-alun taman publik, pertokoan dan sistem angkutan umum semuanya bagian dari proyek.

Pencapaian terakhir adalah pengelolaan sistem perparkiran yang baru saja diterapkan. GTZ menggarap konsep awal bersama-sama dengan

pemerintah kota sejak 2003, dimana pemerintah kota sebagai pemilik proyek. Pusat kota dibagi-bagi menjadi beberapa zona taman dengan prinsip semakin dekat ke pusat kota, semakin mahal. Pengguna parkir jangka panjang dan penghuni sangatlah murah. Sebaliknya, parkir jangka pendek sekarang lebih mahal sehingga kurang diminati. Parkir selama 30 menit di pusat kota bersejarah mahalnya sama dengan parkir seharian penuh di luar kota.

Keberhasilan dari sistem ini baru bisa dilihat nyata setelah dua tahun. Jumlah mobil di pusat kota bersejarah merosot drastis, dan sekarang tersedia lebih dari 1.000 ruang parkir baru di luar pusat kota. Dengan tarif parkir, pemerintah kota telah menutupi setengah dari biaya awal, dan dalam beberapa tahun sistem tersebut akan menjadi berjalan mandiri. Pada November 2008, inisiatif ini mendapat penghargaan ELTIS untuk transportasi lokal dari Komisi Eropa.

Tentu saja, warga Sibiu juga menerima manfaat dari sistem ini, karena jumlah kendaraan berkurang, berkurang pula kebisingan dan polusi udara. Langkah berikutnya adalah membenahi angkutan umum lokal agar dapat terus mengurangi polusi dan meringankan beban dari penghuni dan lingkungan sekitar.



Gambar 15
Mesin tiket di Oslo.

Foto oleh Andrea Broaddus,
Oslo, Norwegia, 2007

3.6 Penggunaan teknologi untuk manajemen parkir

Terdapat beberapa teknologi yang tersedia untuk manajemen parkir. Antara lain:

- Mesin tiket.
- Pembayaran parkir berbasis telepon genggam.
- Palang pembatas untuk parkir di luar ruang milik jalan atau parkir dalam gedung.
- Penegakan parkir – mesin untuk merekam dan mencatat data rinci sehubungan dengan pelanggaran, pemotretan kendaraan yang melanggar, menerbitkan bukti pelanggaran dan mengirim data tersebut dalam basis data ke komputer pusat. Hal-hal ini mulai digunakan di kota-kota utama di Cina dan beberapa bagian di Serbia, sebagai contoh utama.
- Penegakan dengan kamera (terutama pada bus dan jalan arteri utama).
- Teknologi informasi untuk pengarsipan, manajemen keuangan, pemantauan pelayanan pelanggan, menerbitkan denda dan pengelolannya, penagihan denda dan penunggakan pembayaran dan seterusnya.
- Sistem pemandu parkir waktu-aktual agar waktu pencarian ruang parkir dapat menjadi sesingkat mungkin. Sistem tersebut biasanya digunakan di dalam gedung parkir, namun untuk parkir di luar ruang milik jalan yang sedang diujicobakan di Jerman.

Sistem seperti itu sangat berguna bagi kota-kota dimana tingkat upah sangat tinggi dan manajemen perparkiran sudah sangat maju. Secara khusus, apapun yang membuat pembayaran lebih mudah dan "ramah pelanggan", dan apapun yang membuat penegakan lebih sistematis sehingga mengurangi peluang kebocoran, dapat membuat pengelolaan perparkiran lebih diterima publik. Namun demikian, tidak benar bahwa kesuksesan pengelolaan perparkiran hanya bergantung pada kemampuan kota untuk membeli teknologi tingkat tinggi: hal ini salah sama sekali. Solusi teknologi-rendah sangat mudah dan lebih murah untuk diimplementasikan, dan seringkali lebih fleksibel, lebih banyak memperkerjakan orang (yang mungkin menjadi pertimbangan di kota-kota yang tingkat pengangguran cukup tinggi) dan bisa cukup efektif ditegakkan.



Gambar 16
Sistem pemandu parkir waktu-nyata, menunjukkan jumlah parkir gratis yang tersedia di beberapa lokasi.

Foto oleh Stefan Belka, Dresden, Jerman, 2009



Gambar 17
Penggunaan ruang kota yang efisien – Parkir dengan meteran untuk kendaraan beroda dua di Tokyo, Jepang.

Foto oleh Andrea Broaddus, Tokyo, Jepang, 2001

Kotak 9: **Rekomendasi strategi manajemen** **perparkiran untuk New Delhi, India**

Studi tahun 2007 dilakukan untuk menganalisis kebijakan parkir New Delhi dan mengembangkan strategi untuk mengatasi penggunaan mobil yang meningkat tajam di pasar-pasar. New Delhi adalah kota berpenduduk padat dengan 15 juta orang, dengan sejumlah 4 juta kendaraan pribadi yang terdaftar. Pada 2006, kota itu menambah setidaknya 360.000 kendaraan baru, atau kurang lebih 1.000 kendaraan per hari. Hal ini hampir dua kali lipat laju pertumbuhan pada tahun 2000, dengan pertumbuhan diperkirakan meningkat. Dengan ruang parkir yang sudah semakin terbatas, dan parkir di sembilan pasar utama sudah penuh, Delhi mencari strategi parkir baru. Berikut ini adalah rekomendasi yang dihasilkan dari studi:

Mempromosikan efisiensi penggunaan ruang yang ada

- Gunakan ruang-ruang yang terbuat (sudut, pinggir, lahan tak terbangun, dlsb.), terutama yang cukup untuk mobil kecil, sepeda motor dan sepeda.
- Dimana lebar jalan memadai, parkir paralel diganti dengan parkir bersudut.
- Memaksimalkan parkir di ruang milik jalan dengan menggunakan ruang tersebut untuk parkir diluar jam sibuk.
- Gunakan layanan parkir valet, terutama pada jam puncak. Hal ini dapat meningkatkan kapasitas sampai dengan 20–40% dibandingkan apabila pengemudi memarkir sendiri mobilnya.
- Mengidentifikasi lokasi-lokasi dimana parkir di ruang milik jalan harus dilarang pada saat jam puncak dan untuk parkir seharian penuh.

Mengkaji ulang perhitungan gedung parkir bertingkat yang diusulkan

- Mengembangkan parkir gedung bertingkat dalam sistem *park and ride* dan mengintegrasikan dengan angkutan umum. Gedung parkir harus berada dekat dengan simpul-simpul utama angkutan umum, atau pada pinggir pusat perdagangan, dengan layanan angkutan bus gratis.
- Fasilitas ini dapat juga digunakan untuk rencana parkir yang berlebih pada saat diselenggarakan acara-acara khusus.
- Taxi dan kendaraan roda-tiga dapat menjadi pengumpan sistem *park and ride*.

Meningkatkan informasi pengguna untuk manajemen yang baik pada ruang yang sudah tersedia

- Mengembangkan sistem informasi publik untuk menginformasikan kepada masyarakat mengenai ketersediaan ruang parkir, peraturan dan tarif.
- Seluruh instansi pemerintah harus mengembangkan inventarisasi ruang parkir di wilayah mereka masing-masing.
- Pemetaan ruang parkir dengan GIS.
- Seluruh instansi pemerintah harus mengkaji ulang semua kontrak-kontrak dan pedoman pembangunan gedung parkir, penghitung biaya parkir elektronik dan perencanaan fisik lainnya.

Mempromosikan sistem berbagi parkir untuk memaksimalkan penggunaan ruang yang tersedia

- Sepanjang dimungkinkan, ruang parkir harus dikelola sebagai ruang umum.
- Mencegah penggunaan ruang parkir hanya untuk satu orang saja untuk memaksimalkan penggunaan ruang.

Mengkaji standar-standar perparkiran

- Otorita Pembangunan Delhi telah melakukan revisi untuk memperbaiki peraturan-peraturan parkir untuk Rencana Induk 2021. Penegakan menjadi sangat penting untuk mencegah pelanggaran.
- Mempertimbangkan standar-standar parkir fleksibel berbasis kebutuhan di masa depan.
- Mengembangkan inventarisasi parkir, dan mengkaji pola penggunaan parkir untuk mengidentifikasi wilayah yang kekurangan, lalu mengidentifikasi kebijakan yang spesifik, tugas dan tanggung jawab, anggaran dan jadwal.
- Merencanakan untuk menetapkan batas atas ketersediaan parkir maksimal yang dapat diizinkan.

Diperlukan koordinasi manajemen

- Membuat kerangka kelembagaan untuk proses penetapan tarif parkir, manajemen dan peraturan parkir serta penegakan antar wilayah secara seragam.

Memperkuat penegakan

- Pada akhirnya, badan pengelola lalu lintas harus dapat menegakkan peraturan-peraturan pembatasan parkir secara efektif, memungut tarif dan mengenakan denda bagi pelanggar.

Sumber: "Chock-a-Block: Parking Measures to Leverage Change", draft laporan dari Centre for Science and Environment, 2007, disadur dalam GTZ (2009, 97).

4. Isu kelembagaan dan penegakan

4.1 Isu kelembagaan

Pengalaman internasional menunjukkan bahwa skema dengan badan usaha swasta yang bekerja dibawah atap administrasi publik seringkali menjadi bentuk yang paling baik untuk organisasi dalam manajemen parkir. Dalam kerangka ini, pemerintah mengambil kendali atas kebijakan strategis (misal: total ruang parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan), dan atas isu kebijakan yang penting seperti tingkat denda, dan apakah besarnya denda harus bervariasi dengan tingkat parahnya pelanggaran. Contoh dari skema organisasi seperti itu ditemui di Amerika Utara dan Kanada, misal di Toronto (<http://www.greenp.com>).

Tugas dari badan usaha swasta antara lain:

- Menginventarisasi dan prakiraan dari ketersediaan dan kebutuhan parkir;
- Penyediaan parkir ruang milik jalan (rancangan, marka jalan, rambu-rambu);
- Pengoperasian/pengendalian fasilitas parkir umum di luar ruang milik jalan;
- Mendefinisikan ketentuan-ketentuan untuk penggunaan parkir ruang milik jalan;
- Mengoperasikan pengendalian parkir ruang milik jalan;
- Penegakan parkir harus dilakukan oleh organisasi yang terpisah, yang juga harus diorganisasikan sebagai badan usaha yang berbeda dibawah atap administrasi publik, setidaknya bila dimungkinkan oleh undang-undang. Apabila tidak, maka badan yang bertugas untuk penegakan adalah bagian langsung dari pemerintah.

Tugas dari organisasi/lembaga/badan ini adalah:

- Mengendalikan lahan parkir di wilayah dengan peraturan spesifik (pembatasan waktu parkir, tarif parkir);
- Menerbitkan bukti pelanggaran dan denda, dan;
- Mengelola pembayaran denda.

Penghasilan dari denda harus digunakan untuk membiayai penegakan. Apabila jumlahnya melebihi kebutuhan penegakan, harus digunakan untuk memperbaiki kondisi perparkeran.

Di beberapa negara, tindakan penegakan dilakukan oleh kepolisian dan tingkat denda

Kotak 10: Dekriminalisasi penegakan

Di Inggris, sesuai dengan Undang-undang Lalu Lintas Jalan Raya (Road Traffic Act) 1991, pemerintah lokal dapat mengambil alih kewenangan atas penegakan parkir di ruang milik jalan di wilayah administratif mereka dari kepolisian, namun Kawasan Parkir Khusus diharuskan swadaya, dimana penghasilan dari denda bisa mendanai biaya operasional. Dengan demikian, Kawasan Kelola Parkir yang pada umumnya terbatas pada kawasan yang diharapkan menghasilkan keuntungan – dimana kebutuhan lebih besar dari ketersediaan. Penerapan kawasan semacam ini biasanya memaksa berpindahnya pengguna yang kurang memerlukan sehingga ruang parkir dapat digunakan oleh yang paling membutuhkan yaitu penghuni, pembelanja dan pengunjung bisnis jangka pendek. Masalah yang timbul adalah ketika pengguna yang berpindah tadi tetap parkir namun diluar kawasan; yang menimbulkan tekanan pada pinggir kawasan.

Kawasan Kelola Parkir biasanya terdiri dari ketentuan-ketentuan berikut ini:

- Ruang parkir khusus penghuni. Untuk parkir, penghuni harus memiliki kartu anggota tahunan khusus yang bisa dibeli seharga antara EUR 15 hingga EUR 400 per tahun, tergantung kota dan lingkungan.
- Parkir umum berbayar. Pemarkir harus mengira-ngira seberapa lama parkir yang dibutuhkan dan harus membeli tiket untuk itu, lalu tiket tersebut dipampang pada mobil mereka. Tarif per jam rata-rata antara EUR 0,50 hingga EUR 7,00.
- Ruang untuk bongkar muat, tetapi tidak untuk parkir.
- Ruang dimana keduanya, parkir dan bongkar muat, dilarang sama sekali (misal: sekitar persimpangan, pada halte bus).

Apabila ketentuan tersebut dilanggar, pemerintah lokal (atau kontraktornya) dapat mengenakan denda. Besarnya bervariasi – di Edinburgh, Inggris, besarnya adalah EUR 90, yang bisa berkurang hingga EUR 45 apabila dibayar dalam waktu dua minggu. Denda dikenakan sama besar apapun jenis pelanggarannya (misal: parkir selama 35 menit sementara hanya membayar 30 menit sama beratnya dengan parkir illegal di jalur bus dan menghalangi pergerakan bus). Pada umumnya, ketika pemerintah lokal mengambil alih kewenangan penegakan dari kepolisian, kemungkinan parkir illegal ditindak naik sebesar empat hingga enam kali.

ditetapkan oleh pemerintah pusat atau daerah regional (provinsi), sehingga kurang fleksibel bagi pemerintah kota. Sebagai contoh, di Shiraz, Iran, uang dari tarif parkir masuk ke badan pemerintah kota, Shiraz Transportation Organisation (STO), dimana pemasukan digunakan untuk membangun parkir di luar ruang jalan untuk menggantikan parkir di ruang milik jalan. Namun demikian, STO bergantung pada Polisi untuk penegakan dan penghasilan dari denda dibagi antara Polisi Lalu Lintas dan Kementerian Dalam Negeri, dan tingkat denda ditentukan oleh Kementerian – dimana STO dan pemerintah kota menetapkan tarif parkir ruang milik jalan. Jelas bahwa apabila STO meningkatkan tarif parkir, tapi Kementerian Dalam Negeri tidak meningkatkan denda maka pengguna mobil bisa memilih membayar denda ketimbang membayar parkir, apabila jumlahnya sama saja. Agar peraturan ditaati sangat penting bahwa tingkat denda adalah sepuluh atau lebih baik jika bisa 20 kali lipat tarif parkir per jam, namun hal ini sulit dikendalikan apabila keduanya menjadi kewenangan organisasi yang berbeda.

Inilah mengapa dekriminalisasi penegakan sangat dianjurkan – yaitu, melepaskan kewenangan polisi dan memberikannya kepada badan penegak dari pemerintah kota. Langkah ini juga direkomendasikan karena pemerintah kota lebih efektif (bahkan "antusias") dari polisi. Di Kampala, sebagai contoh, dimana penegakan menjadi tanggung jawab badan usaha swasta, bagi hasil penghasilan parkir dilakukan melalui kontrak kerjasama yang ketat. Di Curitiba, Brasil, lembaga kerjasama pemerintah-swasta URBS

yang mengelola angkutan umum juga memiliki cabang untuk mengelola dan bertanggung jawab atas penegakan parkir di ruang milik jalan.

Isu kelembagaan

Diskusi diatas telah menunjukkan bahwa kerangka kelembagaan dapat berdampak besar pada tingkat efektifitas. Secara umum, apabila seluruh aspek kebijakan parkir dan operasi dapat dikendalikan oleh pemerintah kota dan dijalankan oleh pemerintah kota atau badan usaha swasta dibawah atas pemerintah kota, pengalaman menunjukkan bahwa cara ini lebih efektif. Curitiba, Kampala dan Beijing adalah contoh yang baik dalam hal ini. Sebaliknya, Kota Delhi, India, adalah contoh pengelolaan perparkiran yang terfragmentasi, dan setidaknya ada enam badan pemerintah yang berbeda dengan kewenangan yang tumpang tindih terhadap perparkiran. Pemerintah Kota Delhi, misalnya, menetapkan kebijakan parkir; tapi pemerintah kota dan departemen pusat bertanggung jawab atas implementasi jaringan jalan. Namun demikian, dalam banyak hal mereka punya prioritas masing-masing sehingga kebijakan tidak dapat berjalan.

4.2 Penegakan hukum

Kebijakan parkir tidak akan berjalan tanpa penegakan hukum yang kuat, dan hal ini sering kali menjadi pokok permasalahan di negara berkembang. Namun demikian, budaya penegakan kedisiplinan dapat berubah. Misalnya, di Bogota, Kolombia, sampai beberapa tahun terakhir orang dapat parkir tanpa hukuman dimana saja. Lalu Walikota Penalosa terpilih dan meningkatkan penegakan, secara khusus parkir di fasilitas pejalan kaki (lihat Kotak 11). Dia melakukan ini karena dia menginginkan Bogota menjadi kota yang lebih menarik dan layak huni. Dia memberantas parkir pada fasilitas pejalan kaki dalam kurun waktu satu tahun dengan memasang pembatas untuk menghalangi mobil (langkah penegakan mandiri), dan meskipun menuai banyak perlawanan dari pemilik toko. Hal ini menunjukkan pentingnya kemauan politik dan kepemimpinan yang kuat, meskipun dalam kasus lain bisa hal lain lebih berperan. Semenjak mobil-mobil diusir dari fasilitas pejalan kaki, kondisi perekonomian Bogota membaik secara signifikan dan warga

Gambar 18
Pelarangan parkir – tapi tidak ada penegakan?

Fotooleh Carlos Felipe Pardo, Mexico City, Mexico, 2007



kota menjadi lebih bahagia. Hal ini dikarenakan beberapa ragam kebijakan, termasuk peningkatan angkutan umum dan pelebaran jalan dan ruang hijau, namun pada akhirnya penertiban parkir pada fasilitas pejalan kaki berperan besar.

Di Kota Nis, Serbia, sampai tahun 2006 sama sekali tidak ada penegakan parkir dan semuanya parkir secara sembarangan dan mobil digunakan bahkan untuk perjalanan yang sangat pendek. Kualitas lingkungan dan perekonomian kota merosot tajam. Zona parkir berbayar diterapkan, dengan 25 petugas penegak parkir (karyawan swasta yang dikontrak oleh

pemerintah kota). Pengunjung harus membayar per jam sedangkan penghuni mendapat tarif istimewa untuk jangka waktu panjang. Situasi membaik secara cepat dan mendapat dukungan publik karena lingkungan kota menjadi lebih nyaman untuk hunian, bekerja dan berbelanja dibandingkan tanpa pengendalian parkir. Untuk informasi lebih lanjut lihat <http://www.eltis.org>.

Dengan demikian, isu kunci yang perlu diingat bahwa penegakan sangat penting untuk perbaikan. Kemauan politik tentu saja dibutuhkan tetapi pada umumnya apabila penegakan benar-benar berhasil, dukungan publik semakin kuat.

Kotak 11: Revolusi parkir di Bogota, Colombia

Tujuan utama Walikota Enrique Penalosa yang ingin dicapai dalam masa jabatannya adalah menciptakan keadilan sosial dalam pemanfaatan ruang publik. Dalam pandangannya, pengguna mobil mengambil hampir semua ruang yang digunakan pejalan kaki dan juga pengguna ruang publik lainnya, lalu ia mengambil kebijakan untuk mengembalikan ruang tersebut kepada masyarakat umum. Meskipun banyak orang yang mengeluhkan parkir mobil pada fasilitas pejalan kaki, sangat sulit menegakkan peraturan parkir. Perlawanan dari pemilik toko pada jalan utama sangat besar. Namun demikian survey menunjukkan bahwa 80% dari kendaraan yang diparkir diluar toko adalah milik pemilik toko atau pegawai. Hanya 20% yang digunakan oleh pelanggan. Terlebih lagi, terdapat kawasan dimana ruang parkir melebihi kebutuhan hampir tiga kali lipat (misal 166 mobil terparkir pada lahan yang menyediakan 479 ruang). Berdasarkan

hasil ini, proyek pemindahan ruang parkir untuk pelebaran ruang pejalan kaki dilanjutkan.

Sumber: Carlosfelipe Pardo, <http://www.reinventingparking.org/2010/10/parking-revolution-in-bogota-golden-era.html>



Gambar 19

Mobil yang parkir memblokir jalan pejalan kaki.

Foto oleh Carlos Felipe Pardo, Bogotá, Colombia, 2008

Kotak 12: Studi kasus: ISPARK, Istanbul, Turki

Dengan 2,5 juta mobil, 90% diantaranya parkir di ruang milik jalan, dan pertumbuhan ekonomi sebesar 10% per tahun, Istanbul menghadapi masalah perparkiran yang semakin besar. Pada 2005 Metropolitan Istanbul Raya membentuk organisasi manajemen perparkiran, ISPARK, untuk mengelola parkir dan menghasilkan kebijakan parkir yang lebih terstruktur untuk wilayah-wilayah yang paling ramai. ISPARK saat ini mengelola 51 gedung parkir dengan total 17.000 lahan parkir, dan 10.000 ruang parkir milik jalan di 226 lokasi.

Latar belakang dan tujuan

Istanbul berpenduduk 15 juta orang dengan kepadatan tinggi di wilayah yang relatif kecil. Kebutuhan parkir sangat tinggi seiring dengan tingginya kepemilikan mobil dari sekitar 150 per 1.000 penduduk. Parkir di luar ruang milik jalan juga sangat sedikit, dan ada tradisi pengelolaan "informal" dalam parkir ruang milik jalan di wilayah yang tinggi kebutuhan parkirnya. ISPARK didirikan untuk:

- Mengelola masalah yang rumit ini dengan lebih baik;
- Menyediakan pelayanan parkir yang lebih baik;
- Menggunakan kebijakan parkir untuk mendorong penggunaan angkutan umum;
- Membangun gedung parkir tambahan; dan
- Merubah persepsi masyarakat umum terhadap pengendalian parkir.

ISPARK adalah badan dibawah pemerintah Metropolitan Istanbul Raya yang tugas pokok dan fungsinya adalah mengelola parkir. Tanpa panduan dari pemerintah pusat dan lokal yang besar dan diharuskan beroperasi tanpa strategi yang resmi untuk seluruh kota, ISPARK beroperasi berdasarkan tujuan dan kebijakannya sendiri. Kesulitan lainnya adalah ISPARK harus beroperasi

tanpa kewenangan hukum untuk menegakkan peraturan – pengenaan denda tidak berpayung hukum, namun hal ini tidak banyak diketahui, dan karena telah memperbaiki kondisi parkir, maka peraturan ini diterima secara luas.

Impelementasi

Sekitar 1.500 pegawai dikerahkan untuk mengelola lahan-lahan parkir yang dikelola ISPARK, dimana sebagian dari mereka sebelumnya bekerja secara "informal" – kunci perubahan manajemen yang efektif membawa perubahan. Pegawai ISPARK selalu memakai seragam yang khas, dan juga dengan kelengkapan lainnya, serta rambu-rambu yang secara jelas menyebutkan struktur tarif untuk parkir ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan. Secara umum, hal ini mengupayakan agar parkir berpindah dari ruang milik jalan ke luar ruang milik jalan untuk menciptakan ruang bagi lalu lintas dan pejalan kaki. Struktur tarif bertujuan untuk membuat parkir di luar ruang jalan lebih menarik daripada parkir di ruang milik jalan. Petugas lapangan sudah dibekali pelatihan keselamatan lalu lintas, keamanan pribadi, dan pelayanan pelanggan untuk memastikan bahwa operasi parkir mendapat citra yang baik. Sementara ini penjualan tiket parkir dan penegakan masih dilakukan secara manual, namun ISPARK sedang mengupayakan pembayaran parkir dengan telepon genggam. Mereka juga mengupayakan pembangunan parkir baru di luar ruang milik jalan, meskipun hal ini terbatas oleh mahalnnya dan minimnya lahan, biaya konstruksi untuk parkir bawah tanah yang bervariasi antara USD 7.500 hingga USD 12.000 per satuan ruang parkir.

Sumber: <http://www.eltis.org>

5. Implementasi

5.1 Merebut dukungan publik atas kebijakan parkir yang baru

Parkir seringkali menjadi masalah yang kontroversial, namun bukan berarti perubahan manajemen tidak akan mendapat dukungan sama sekali. Contoh dari Kota-kota di Afrika, Amerika Latin, Asia dan Timur Tengah semuanya menunjukkan bahwa perubahan dimungkinkan dan dapat diterima. Perubahan kecil yang diimplementasikan secara bertahap dengan baik lebih dapat diterima dan mendapat dukungan. Namun demikian, masyarakat tetap harus "dirangkul" dan dilibatkan dalam proses perubahan, dan dukungan dari masyarakat tergantung pada komunikasi publik yang baik. Komunikasi yang efektif melibatkan partisipasi luas bagi mereka yang tertarik memantau perubahan; terlibat dalam proses pemantauan agar masyarakat paham akan manfaat dari perubahan kebijakan parkir; pengelolaan keluhan masyarakat; penggunaan bentuk komunikasi yang inovatif (misal: musyawarah antar politisi dan pemangku kepentingan). Sebagai contoh, di Kota Nis, Serbia, sebagaimana disebutkan pada bab sebelumnya, tarif parkir yang baru dan penegakan parkir disampaikan ke masyarakat melalui iklan TV dan melalui selebaran yang disebarkan ke masyarakat, pengguna mobil dan wilayah-wilayah dimana perubahan dilakukan. Hal ini meningkatkan dukungan masyarakat secara signifikan.

Penerimaan masyarakat akan perubahan kebijakan parkir sangat bergantung pada faktor-faktor berikut ini (dari COST 342 hal. 68–70):

- Masyarakat paham akan upaya-upaya ataupun kebijakan-kebijakan.
- Masyarakat mengetahui manfaat, dalam memecahkan masalah – dan tarif parkir dan peraturan lain sesuai dengan besarnya permasalahan.
- Bahwa ada alternatif untuk parkir (di wilayah yang dikendalikan), seperti *park and ride*, atau angkutan umum yang baik.
- Bahwa pemasukan akan dialokasikan secara adil dan transparan (masyarakat tahu kemana pemasukan mengalir).
- Bahwa peraturan parkir akan ditegakkan secara konsisten dan adil, dan bahwa denda

yang dikenakan tidaklah berlebihan (dan, idealnya, besarnya denda terkait dengan besarnya pelanggaran – sebagai contoh, parkir terlalu lama harusnya lebih ringan dari parkir secara illegal di jalur bus).

Banyak hal yang perlu diperhatikan ketika perubahan kebijakan parkir dilakukan. Namun demikian, apabila mereka tidak dilakukan secara serius, ada resiko bahwa rencana-rencana yang telah dibuat mungkin harus dirombak ulang atau ditarik kembali ketika perubahan tidak dilakukan dengan komunikasi yang cukup baik, sehingga gagal memperoleh dukungan publik.

5.2 Proses implementasi

Manajemen parkir bukanlah masalah teknis yang terlampaui kompleks. Implementasi dapat dilakukan dalam langkah-langkah kecil – sehingga memungkinkan untuk mengendalikan satu jalan, atau bahkan bagian dari jalan, sebagai ujicoba untuk kemudian diperluas. Namun demikian, ada beberapa proses yang penting, yang tidak bisa diabaikan, sebagai berikut:

Pengumpulan data

Data yang penting dikumpulkan antara lain: Siapa yang menggunakan parkir disana, untuk tujuan apa, dan untuk berapa lama? Apakah ada kelompok lain (misal: pembelanja, penghuni) yang tidak memperoleh parkir? Apa yang menyebabkan hal ini terjadi? Apakah ada masalah keselamatan atau kemacetan yang terkait dengan parkir? Pengumpulan data setelah perubahan dilakukan juga penting untuk mengetahui apakah masalah yang hendak dipecahkan telah terpecahkan.

Pilihan kebijakan

Kebijakan atau tindakan yang diperlukan untuk mengelola perparkiran perlu benar-benar terkait dengan permasalahan dan untuk mencapai tujuan. Sebagai contoh, apabila ada parkir bagi penglaju yang membutuhkan waktu lama diluar pertokoan maka kebijakan yang diambil harus dapat memindahkan penglaju ini agar dapat parkir di tempat lain agar ruang parkir di depan toko dapat dipakai oleh pembelanja yang hanya membutuhkan waktu yang lebih singkat dimana mereka berperan menjaga kesehatan ekonomi pertokoan tersebut. Hal yang juga

Kotak 13: Studi kebutuhan parkir sekunder (kedua) di Hong Kong, Cina

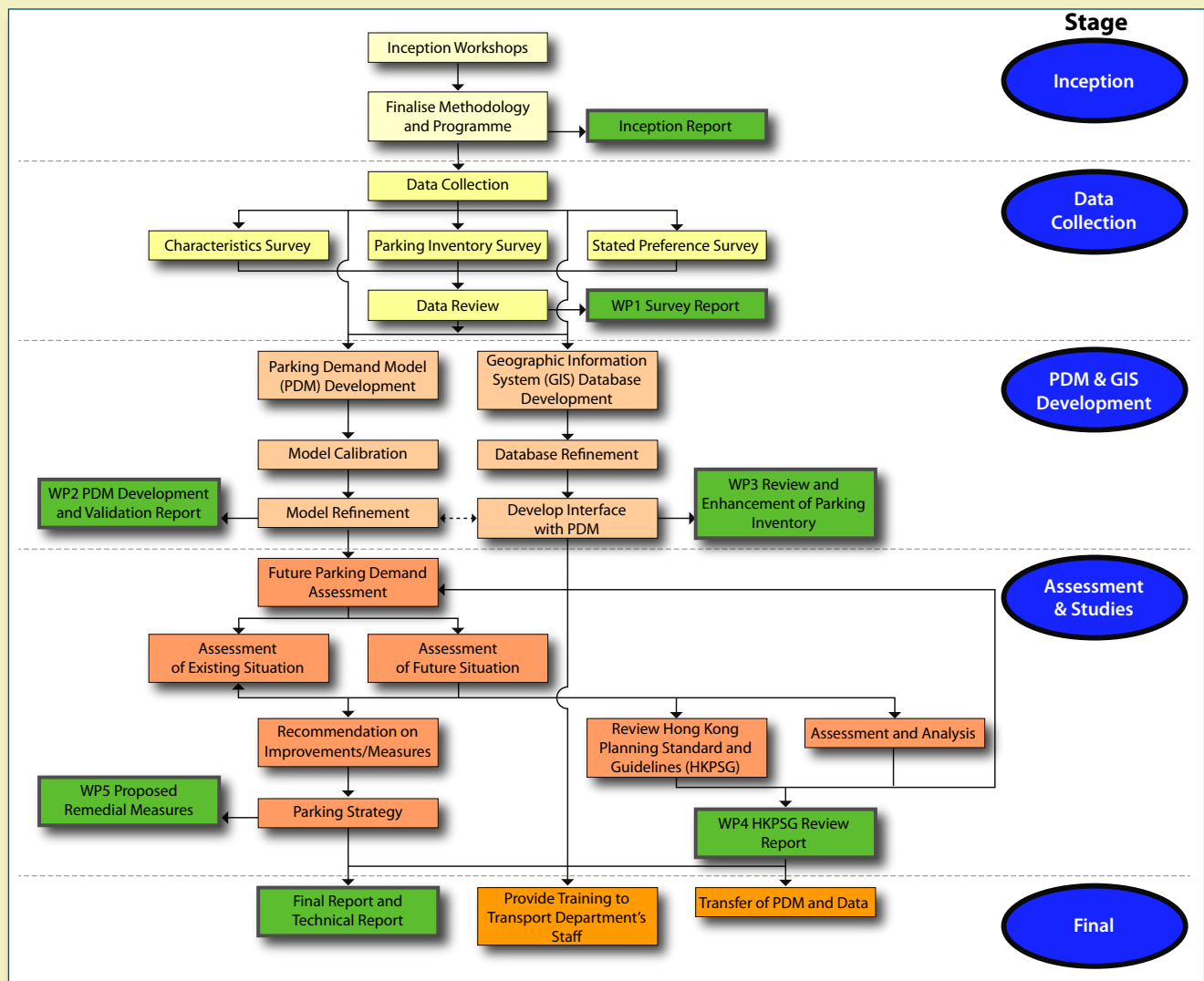
Setelah studi kebutuhan parkir pertama (PDS-1) dilaksanakan pada tahun 1995, Departemen Transportasi Hong Kong mengadakan pemutakhiran pada tahun 2000 (disebut PDS-2) untuk mengetahui perkembangan terakhir. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan parkir saat ini dan masa depan dalam permasalahan bongkar muat dan untuk merekomendasikan langkah-langkah penyesuaian untuk mengatasi masalah parkir. Tujuan utama studi ini adalah:

- Untuk memvalidasi dan memperkaya inventarisasi parkir yang ada dan fasilitas bongkar muat untuk seluruh wilayah dan mengkonversikannya kedalam format spasial (peta);
- Mengkaji dan memperbaiki model kebutuhan parkir;

- Mengkaji kebutuhan dan ketersediaan parkir saat ini dan masa depan;
- Mengkaji standar dan pedoman perencanaan (Dokumen Tata Ruang) Hong Kong bagian parkir dan bongkar muat untuk mengantisipasi perubahan sejak PDS-1;
- Mengidentifikasi besarnya permasalahan saat ini; dan
- Mengkaji rekomendasi PDS-1, merekomendasikan langkah penyesuaian baru dan memformulasikan inisiatif baru.

Tujuan eksplisit dari rekomendasi studi tersebut disinkronkan dengan strategi umum "Hong Kong Moving Ahead: A Transport Strategy for the Future" yang diterbitkan tahun 1999.

Beberapa langkah untuk pelaksanaan survey disebutkan dibawah ini. Peran utama dari PDS-2 adalah mengumpulkan



Gambar 20
Proses studi kebutuhan parkir sekunder (Kedua) di Hong Kong, Cina.

Sumber: Ove Arup & Partners Hong Kong Limited, 2002: The Second Parking Demand Study, Final Report. Dapat diunduh di: http://www.td.gov.hk/en/publications_and_press_releases/publications/free_publications/the_second_parking_demand_study_final_report/_index_t.html (accessed 01.11.10)



data untuk menghitung fasilitas parkir yang ada saat ini dan untuk mengenali karakteristik kebutuhan parkir untuk pemodelan dan analisis. Teknik-teknik berikut inilah yang digunakan:

■ **Survey inventaris**

Survey ini terdiri dari fasilitas parkir yang dioperasikan sektor publik dan lainnya. Jumlah parkir yang tersedia diidentifikasi.

■ **Survey karakteristik parkir**

Survey ini fokus baik pada parkir di ruang milik jalan maupun di luar ruang milik jalan dan bongkar-muat untuk tipe kendaraan yang bermacam-macam. Tujuannya adalah untuk mencari hubungan antara kebutuhan perjalanan total dari/menjuu suatu tipe guna lahan tertentu dan kebutuhan parkir maksimum. Hal ini dilakukan dengan survey-survey observasi dan kuesioner yang diisi oleh operator fasilitas parkir.

■ **Survey Preferensi Pengguna (*Stated Preference*)**

Survey ini dilakukan untuk menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pengemudi mobil dan perilaku parkirnya.

■ **Survey tambahan untuk keperluan parkir bermalam**, parkir bermalam ilegal dan juga fasilitas yang baru dibangun dan juga isu-isu terkait seperti perubahan tata guna lahan dan komposisi jenis parkir.

Hasil dari berbagai survey-survey ini disatukan dalam Sistem Informasi Geografis (GIS), untuk hasil analisis spasial dan hasil presentasi hasil, dan juga dalam model kebutuhan parkir untuk meramalkan akumulasi kebutuhan parkir pada jam sibuk per wilayah dan juga di masa yang akan datang. Pada tahap akhir, studi ini mengkaji ulang standar parkir yang ada dan langkah perbaikan. Hal ini mengarah pada penyediaan fasilitas *Park and ride*, penyusunan Pedoman Parkir Sepeda atau mengkonversi parkir mobil di ruang milik jalan untuk fasilitas antar/jemput menuju fasilitas parkir di luar ruang milik jalan.

penting adalah kejelasan mengenai operasional sistem – tarif parkir, besarnya denda, siapa yang melakukan penegakan, dan apakah dimungkinkan mengajukan banding atas denda, dan bagaimana uang tersebut akan digunakan. Masyarakat menginginkan jawaban atas pertanyaan ini dalam tahap selanjutnya.

Konsultasi publik/partisipasi/informasi mengenai perubahan

Masyarakat harus selalu diinformasikan mengenai perubahan-perubahan yang akan terjadi. Manajemen parkir di Nis, Serbia, mendapat dukungan karena kinerja hubungan masyarakat (kehumasan) sangat efektif. Namun demikian, perlu dijaga agar proses tidak diblokkan oleh beberapa suara yang keras: sebelum sesuatu diimplementasikan, selalu ada beberapa orang yang berkeberatan untuk berubah dan membayar untuk sesuatu yang sebelumnya didapatkan cuma-cuma atau gratis. Kebanyakan orang tidak akan meragukan apabila mereka yakin bahwa perubahan kebijakan akan membawa manfaat nyata.

Lebih dari itu, masalah parkir yang dihadapi banyak negara berkembang akan selalu ada hal yang unik. Sebagai contoh, di Yogyakarta, Indonesia, diperlukan strategi negosiasi dengan jaringan operator parkir informal yang telah bercokol dan mengakar di pusat bisnis kota, sebagaimana dijelaskan dalam Kotak 14:

Denda dan pemasukan dari pengelolaan parkir

Apabila pengelolaan perparkiran hanya semata-mata bertujuan untuk menarik uang, hal ini sulit mendapat dukungan publik. Untuk menghindari hal ini, perlu diperhatikan tiga langkah berikut:

- Tunjukkan dengan jelas berapa banyak uang yang diperlukan dan untuk apa dibelanjakan. Pastikan bahwa ada cukup pengeluaran untuk memperbaiki lingkungan dan akses ke wilayah parkir yang dikelola.
- Pastikan bahwa tingkat tarif menjaga kebutuhan pada tingkat yang tepat – sekitar 85% dari ketersediaan. Sehingga orang dapat parkir dengan mudah namun juga ruang yang disediakan tidak kosong.
- Sebisa mungkin, tetapkan tingkatan denda sesuai dengan tingkatan pelanggaran.

Misalnya, parkir lebih lama dari batas waktu kurang dari setengah jam bukanlah pelanggaran serius, namun parkir di jalur bus dimana parkir dilarang sepanjang hari adalah pelanggaran berat karena mengganggu angkutan umum. Denda harus lebih berat pada pelanggaran jenis kedua dibandingkan yang pertama.

Dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan ataupun tindakan/upaya parkir adalah proses yang tidak mudah, namun tidak terlampau rumit secara teknis dan banyak

contoh dalam buku ini yang menunjukkan bahwa hal tersebut dapat dilakukan bahkan di daerah yang sulit atau daerah yang sebelumnya belum pernah ada manajemen perparkiran. Dalam contoh di negara Serbia dan Turki, perlu disampaikan bahwa kemauan politik dan kepemimpinan yang kuat (seperti Walikota Penalosa di Bogota) diperlukan tapi bukanlah faktor yang paling penting: persetujuan politik telah tersedia namun kebijakan telah dibuat oleh pakar administrasi dan teknis. Manajemen perparkiran dapat diimplementasikan!

Kotak 14: Bernegosiasi dengan operator parkir di Yogyakarta, Indonesia

Kota Yogyakarta di Indonesia memiliki pusat bisnis yang ramai dan riuh. Layanan transportasi pada umumnya berjalan tanpa aturan yang ketat. Terdapat 1.600 bus dan 800 taxi yang beroperasi secara independen, tanpa terlalu memperhatikan kenyamanan dan keselamatan pengguna. Kondisi untuk pejalan kaki, pesepeda dan penumpang becak semakin padat dan lambat. Mereka yang mampu memilih untuk memiliki kendaraan pribadi, yang mengakibatkan peningkatan kepemilikan yang tinggi. Dari 260.000 kendaraan pribadi di Yogyakarta, 80% adalah sepeda motor, namun jalan yang paling padat mengangkut 15.000 satuan mobil penumpang (smp) per hari, dengan 40.000 smp per hari di pusat bisnis. Masalah pernafasan meningkat drastis, dan kecelakaan lalu lintas paling tinggi setelah Jawa Tengah. Penarik becak kehilangan penumpang dan kehilangan penumpang karena mereka takut berada di tengah jalan bersama dengan kendaraan bermotor lainnya. Sebagai dampak, kawasan Malioboro rugi Milyaran Rupiah. Jalan yang biasa dipenuhi 70.000 pejalan kaki per jam turun menjadi 25.000 per jam, bahkan pada puncak musim liburan. Kondisi lalu lintas memaksa pejalan kaki menggunakan kendaraan bermotor, bersamaan dengan kondisi parkir yang semrawut, apalagi di wilayah yang tumbuh cepat.

Studi mengenai situasi ini menunjukkan bahwa sistem parkir informal yang menguntungkan adalah biang keladi permasalahan yang memblokir pejalan kaki dari trotoar. Sebanyak 270 pria bekerja sebagai juru parkir di dua kawasan pusat bisnis secara ilegal di jalan. Mereka memperoleh sekitar Rp. 15.000 per hari, yang mencukupi untuk kebutuhan keluarga. Pemerintah kota ingin mengatur aktivitas ini dan merelokasi mereka ke

gedung parkir yang masih kosong. Diperkirakan juru parkir dapat meningkatkan pendapatan dari Rp. 450.000 menjadi 2,5 juta (USD 37,50 menjadi USD 208,50) per bulan, pemerintah kota menganggap hal ini adalah tawaran yang baik.

Namun demikian para juru parkir menolak dan berdemonstrasi pada tahun 2005. Selidik punya selidik penyebabnya adalah karena terdapat sistem ketergantungan, setor-menyetor dan imbal balik yang bermain di belakang semuanya. Pihak-pihak yang terkait adalah para juru parkir dan atasannya, pemilik lahan, dan tokoh lokal. Ternyata estimasi pemerintah kota terlalu rendah dibandingkan dengan penghasilan oleh seluruh jaringan mafia parkir. Juru parkir dapat menjual kembali tiket parkir dan meningkatkan keuntungan hingga Rp. 500.000 (USD 41,70) per bulan. Majikan yang membawahi 8 juru parkir bisa mendapat keuntungan sebesar Rp. 1 juta (USD 83,40). Para majikan ini lalu menyettor sebesar Rp. 1 juta (USD 83,40) per bulan untuk pemilik lahan yang berkuasa. Pada akhirnya, pemimpin lokal yang diduga kuat oknum polisi dan militer mendapat sekitar Rp. 500.000 (USD 41,70) per lahan. Secara kolektif, kekuatan politik informal ini mengeruk keuntungan sehingga sulit bagi pemerintah kota untuk mereformasi parkir. Studi ini menyimpulkan bahwa pertamanya pemerintah harus menyelesaikan masalah kriminalitas terorganisasi terlebih dahulu. Juru parkir sebenarnya adalah kelompok yang paling lemah dalam hal ini dan seharusnya dilindungi dan dibantu dengan menyediakan parkir secara legal.

Sumber: "Permasalahan dalam Mereformasi Transportasi dan Parkir: Studi Kasus di Yogyakarta," (*"Problems in Reforming Transportation and Parking: A Case Study in Yogyakarta"*), Cholis Aunorrohman, 2005

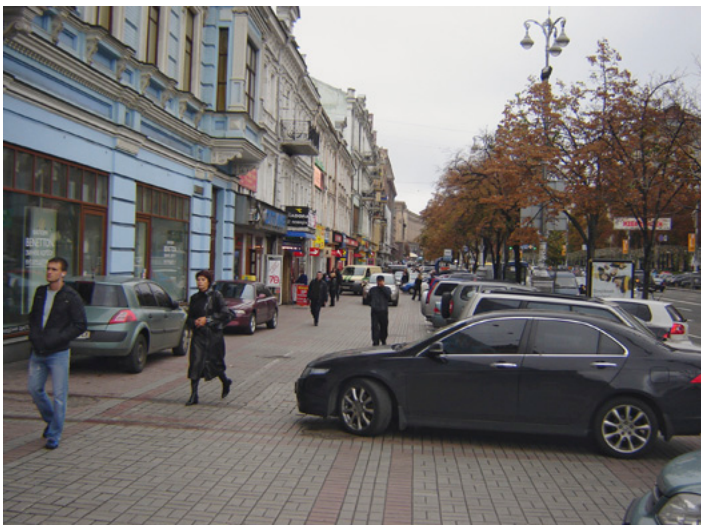
Kotak 15: Daftar centang implementasi

Manajemen perparkiran biasanya diimplementasikan oleh pemerintah lokal atau badan usaha swasta untuk menanggapi masalah parkir dan lalu lintas. Pakar dan perencana transportasi, baik dalam pemerintah maupun konsultan, pada umumnya bertanggung jawab untuk mengembangkan rencana manajemen perparkiran.

Langkah-langkah untuk mengembangkan manajemen perparkiran adalah:

1. Mendefinisikan masalah yang dihadapi dengan jelas (kemacetan di parkiran, kemacetan lalu lintas, biaya pembangunan fasilitas yang mahal, fasilitas pejalan kaki yang buruk, dsb.) dan kawasan yang perlu ditangani.
2. Melakukan studi parkir yang meliputi:
 - Inventarisasi ketersediaan parkir (milik publik maupun swasta, di ruang milik jalan maupun di luar ruang milik jalan, jangka pendek dan jangka panjang, gratis maupun berbayar, dlsb.);

- Studi penggunaan parkir (seberapa banyak parkir yang digunakan untuk setiap jenis parkir, misal: pada jam puncak);
 - Proyeksi seberapa banyak ketersediaan dan kebutuhan parkir yang akan berubah di masa yang akan datang;
 - Menggunakan informasi ini untuk mengidentifikasi apakah ketersediaan parkir sudah mencukupi atau berlebih.
3. Mengidentifikasi kebijakan-kebijakan yang potensial.
 4. Bekerja dengan seluruh pemangku kepentingan untuk membuat prioritas pilihan.
 5. Mengembangkan rencana parkir yang terintegrasi untuk mengidentifikasi perubahan kebijakan dan praktek, tugas pokok dan fungsi, kewajiban, anggaran, jadwal pelaksanaan, dsb.



Gambar 21 a, b
*Lihat perbedaannya:
"Krechatik Avenue" di
Kiev, Ukrainadan
"Avenue des
Champs-Élysées" di
Paris, Perancis.*

6. Parkir, pertumbuhan ekonomi dan perencanaan tata ruang

6.1 Pendahuluan

Dalam kebijakan parkir selalu ada ketegangan yang tak terhindari antara tiga kunci tujuan pembangunan bagi pemerintah kota: pertumbuhan ekonomi lokal (menjaga vitalitas perekonomian); meningkatkan pemasukan dari tarif parkir; dan Manajemen Kebutuhan Transportasi. Untuk dua tujuan terakhir diperlukan pengurangan jumlah ruang parkir dan/atau mengenakan tarif bagi penggunaannya; yang pertama sering kali diartikan diperlukan ruang parkir sebanyak-banyaknya, untuk menjaga perdagangan yang difasilitasi mobil atau investasi pada wilayah tersebut tidak terhambat.

COST 342 (hal. 47 dan 48) melaporkan pengalaman yang menarik mengenai percobaan menggunakan kebijakan parkir untuk menstimulasi pertumbuhan ekonomi. Karena tekanan politik terutama dari pedagang eceran, beberapa kota telah mencoba melonggarkan larangan parkir untuk menstimulasi pengembangan volume perdagangan. Hal ini meliputi:

Di **Oslo**, Norwegia, parkir pada akhir minggu digratiskan. Bukannya menarik lebih banyak pembelanja, malah ruang parkir dipakai untuk parkir yang lebih lama oleh lebih sedikit orang (dan sebagian besar adalah pemilik toko). Tingkat kepenuhan naik hampir 100% dan lama parkir naik 30% sehingga perputaran lebih sedikit dan semakin sulit untuk mencari parkir. Kemudian banyak pedagang yang berpandangan negatif terhadap kebijakan tersebut dan akhirnya dicabut pada tahun 2000.

Di **Herford**, Jerman, parkir setengah jam pertama gratis. Hal ini menaikkan tingkat kepenuhan (okupansi), menarik banyak pengunjung jangka pendek ke kota, namun juga memperburuk kondisi lalu lintas.

Di **Appeldoorn**, Belanda, tarif parkir dinaikkan bersamaan dengan diperkenalkannya tarif angkutan umum yang murah. Hal tersebut menambah banyak pengunjung ke kota namun tingkat kepenuhan parkir tetap seperti semula. Namun, dalam pandangan para pedagang pembelanja datang karena kualitas toko, bukan karena ketersediaan parkir.

Di **Madrid**, Spanyol, mahal parkir tidak mempengaruhi perekonomian perdagangan. Di sisi lain, studi di Belanda (disadur dari COST 342, hal. 48) mengenai kebijakan parkir regional:

- Disatu sisi, kota dengan kualitas atau ciri yang unik dapat menerapkan larangan parkir yang kuat tanpa dampak negatif yang berarti pada sektor perdagangan;
- Di lain sisi, dimana ada beberapa kota dengan ciri yang mirip dan sedikit sekali perbedaan antara keduanya, maka kebijakan parkir akan menjadi faktor kunci pilihan lokasi belanja;
- Dengan demikian, kebijakan parkir regional dapat membantu menjaga posisi relatif dari pusat-pusat perekonomian regional, dan juga (secara teoretis) membantu mencegah pembangunan pusat perekonomian tandingan yang baru (namun ini tergantung pada sistem perencanaan di tingkat regional).

Meskipun masalah parkir sangat signifikan bagi pengembangan ekonomi, sedikit sekali studi yang secara khusus membahas dampak ketersediaan parkir, gairah perekonomian dan masuknya investasi. Still dan Simmonds (2000) memberikan kajian komprehensif atas literatur yang ada. Berdasarkan kajian mereka, minimnya evaluasi empirik atas dampak parkir terhadap gairah perekonomian disebabkan karena lemahnya konsistensi implementasi kebijakan, dibarengi dengan kesulitan memilah dampak kebijakan parkir dari kebijakan lainnya – terutama kondisi perekonomian secara umum. Mereka juga menjelaskan bahwa perusahaan yang terkena dampak negatif tidak muncul dalam evaluasi setelah kebijakan, yang mungkin membuat bias terhadap perusahaan yang diuntungkan. Akhirnya, mereka menunjukkan bahwa kajian-kajian mengenai keputusan lokasi dari toko eceran maupun kantor perusahaan sering kali mengasumsikan bahwa parkir akan tersedia secara gratis; seiring dengan makin banyaknya standar parkir maksimum yang diterapkan, asumsi ini seringkali dipertanyakan sehingga diperlukan kajian lebih lanjut secara mendalam.

Studi yang paling komprehensif tentang dampak kebijakan parkir pada sektor perdagangan di Inggris dilakukan oleh Potter (1996) dan Kamali dan Potter (1997). Mereka

membandingkan beberapa kota berdasarkan banyaknya larangan parkir, dan dampaknya pada vitalitas perekonomian (dalam hal ini sektor perdagangan, diukur dari tingkat penyewaan dan harga sewa). Mereka menyimpulkan (hal. 420) bahwa "tidak ada bukti bahwa kebijakan parkir yang longgar meningkatkan kinerja perekonomian". Studi yang hampir sama, membandingkan beberapa pusat belanja di London menyimpulkan:

"meskipun ada hubungan antara indikator kesejahteraan ekonomi dan ketersediaan parkir, hubungan ini sangatlah lemah. Terdapat banyak variabel lain selain ketersediaan parkir yang memiliki hubungan lebih kuat dan menjelaskan perbedaan vitalitas perekonomian antara pusat-pusat perbelanjaan di London." (Sanderson, 1997)

Still dan Simmonds (*op cit*) menekankan dalam kesimpulan studi mereka bahwa mungkin tidak ada hubungan antara ketersediaan parkir dengan vitalitas perdagangan. Dalam hal investasi untuk kantor perusahaan, beberapa contoh anekdotal menghubungkan ketersediaan parkir menjadi faktor dalam memilih lokasi, tapi hal ini tidak pernah didukung oleh kajian empirik yang memadai. Faber Maunsell (2002) mencatat dari wawancara dengan para pengembang ketersediaan parkir jarang sekali memiliki peran terhadap proses investasi sampai keputusan sudah sampai pada pilihan antara beberapa lokasi di tingkat lokal; sehingga sebagai contoh hal tersebut dapat menjadi pertimbangan bagi perusahaan untuk memilih lokasi antara di Wina, Austria atau di Wiener Neustadt yang bersebelahan dengan Wina.

6.2 Kebijakan parkir dan perencanaan tata ruang

Kebijakan yang berkaitan erat secara eksplisit adalah perencanaan tata ruang, dan secara khusus pada jumlah ruang parkir yang diperbolehkan pada pembangunan baru. Namun, dan sekali lagi merujuk pada COST 342, meskipun banyak peraturan standar parkir di banyak negara mengenai masalah ini, kekuatannya berbeda-beda antar negara. Selain itu, peraturan standar parkir tersebut hanya akan membatasi penggunaan mobil dimana ditetapkan jumlah *maksimal* yang diperbolehkan untuk tipe

pembangunan yang berbeda-beda. Ada pergeseran dari standar minimum menuju maksimum, tapi tidak ada pola yang jelas antara beberapa negara – project LEDA mengisyaratkan bahwa di kebanyakan negara Uni Eropa, masih banyak yang menerapkan standar *minimum* ruang parkir bagi pembangunan gedung baru, atau tidak ada aturan sama sekali. Namun, didalam COST 342 (hal. 52) disebutkan:

- Standar parkir harus bersifat maksimum;
- Pada wilayah yang lebih atraktif dan maju, standar parkir harus lebih rendah, dan dikombinasikan dengan *park and ride*;
- Sangat penting untuk dibolehkan kombinasi antara ruang parkir untuk menghindari penyediaan berlebih.

Beberapa contoh standar parkir bagi pembangunan baru di beberapa negara Eropa ditunjukkan dalam contoh berikut ini (berdasarkan Healey dan Baker, 1994). Kolom kanan menunjukkan luas lantai yang diperlukan untuk tiap ruang parkir dalam meter persegi. Sebagai contoh, di Madrid, gedung dengan luas lantai 3.000 m² diperbolehkan (atau diharuskan?) menyediakan 30 ruang parkir mobil. Tidak jelas apakah hal ini maksimum atau minimum. Di beberapa kasus, ditunjukkan adanya rentang. Di Antwerp, Belgia, parkir yang lebih banyak diperbolehkan di wilayah yang pelayanan angkutan umumnya kurang baik. Hal ini tentu saja dapat membawa dampak yang tidak diinginkan apabila pengembang lebih cenderung membutuhkan parkir yang banyak, akan mencari lokasi yang akses angkutan umumnya

Tabel 12: Standar parkir untuk pembangunan baru

Kota	Luas (m ²) ruang lantai per ruang parkir
Paris	250–166
Lyon	100–43
Madrid	100
Barcelona	100
Hamburg	40–65
Frankfurt	30–50
Antwerp (aksesibilitas yang tinggi terhadap angkutan umum)	300–600
Antwerp (aksesibilitas yang rendah terhadap angkutan umum)	60–120
Brussels	Belum ada standar

buruk, sehingga merongrong tujuan kebijakan ini, yaitu untuk meningkatkan pembangunan dengan akses angkutan umum yang baik. Berhasilnya kebijakan ini mungkin ditentukan dengan mengizinkan pengembang membangun dengan kepadatan tinggi di wilayah yang baik angkutan umumnya.

Informasi mengenai standar parkir sedikit sekali ditemui di negara-negara berkembang. Yang sering disebut adalah contoh di Curitiba – terkenal dengan sistem angkutan bus cepatnya (BRT) – sebenarnya menawarkan standar parkir

minimum yang longgar, diperkenalkan pada tahun 1990 untuk menjaga agar mobil tidak parkir di ruang milik jalan. Masalahnya adalah standar ini meningkatkan perjalanan mobil ke lokasi pembangunan baru. Di Delhi, badan otoritas pembangunan, Delhi Development Authority menetapkan standar parkir minimum bagi pembangunan baru. Merubah batas parkir menjadi maksimum dapat membantu mengurangi perjalanan dengan mobil selama ada pembatasan parkir di ruang milik jalan di sekitar gedung baru.

Kotak 16: Kebijakan Parkir ABC di Belanda, sebagaimana dilakukan di Den Haag

Kebijakan Lokasi ABC di Belanda dilandasi oleh dua konsep dasar:

1. *Prinsip kedekatan* mengupayakan agar asal dan tujuan sedekat mungkin.
2. *Profil aksesibilitas* mencoba mencocokkan sektor bisnis yang tepat (dan juga pembangunan kota) pada tempat yang paling tepat dalam hal kebutuhan transportasi. Tujuan utama dari kebijakan transportasi di Den Haag adalah:
 - Mengurangi laju pertumbuhan penggunaan kendaraan pribadi;
 - Meningkatkan aksesibilitas di pusat kota; dan;
 - Meningkatkan kualitas lingkungan kota.

Meskipun gagasan utamanya adalah membatasi penggunaan mobil pribadi, peranan mobil pribadi tidak dapat disangkal. Untuk itu rencana yang disusun juga harus mengatasi keterbatasan ruang parkir. Kebijakan Lokasi ABC yang secara khusus menyoroti kebijakan parkir bertujuan untuk memperbaiki akses ke pusat kota secara umum dan membatasi lalu lintas mobil. Karakteristik kunci dari kebijakan parkir ini adalah menyadari bahwa kebutuhan parkir dari gedung perkantoran sangat berkaitan dengan jumlah pegawai. Apabila kebutuhan tidak diketahui, diperkirakan seorang pegawai akan membutuhkan 25 m². Kebutuhan parkir pengunjung juga terkahir dengan hal ini. Kebijakan parkir adalah bagian dari kebijakan lokasi ABC. Ciri dari kebijakan parkir ini adalah sebagai berikut:

- Lokasi yang paling baik aksesnya pada angkutan umum mendapat pembatasan yang paling ketat. Ini adalah lokasi tipe 'A'.

- Lokasi tipe 'C' adalah yang paling sulit dijangkau oleh angkutan umum dan standar parkir lebih longgar.
- Lokasi tipe 'B' berada diantara keduanya dimana terdapat angkutan umum dan akses mobil.

Tiga standar kebijakan parkir adalah sebagai berikut:

Lokasi tipe A – Pusat kota/sekitar 2 stasiun utama: 1 ruang parkir/10 pegawai;

Lokasi tipe B – Zona sekeliling pusat kota: 1 ruang parkir/5 pegawai;

Lokasi tipe C – Lainnya: 1 ruang parkir/2 pegawai.

Kebijakan parkir ABC dapat diterapkan di kota yang lebih besar yang mengalami masalah aksesibilitas dan telah menerapkan parkir berbayar. Hal terakhir ini sangat penting, karena kebijakan tersebut mengimplementasikan standar parkir maksimum bagi perusahaan. Apabila parkir disediakan secara gratis, kebijakan berbasis lokasi dapat saja diabaikan perusahaan karena ruang parkir di wilayah sekitarnya dapat dipakai. Karena kebutuhan ruang perkantoran di Den Haag sangat tinggi, zona parkir berbayar bermunculan dan timbul masalah aksesibilitas. Kebijakan lokasi ABC sangat sukses disini. Standar parkir yang diterapkan pada kantor terkait dengan penyediaan angkutan umum meningkatkan dukungan dari publik (karena mereka memiliki alternatif yang baik) sehingga para perusahaan memikirkan manajemen mobilitas.

Sumber: Tom Rye, <http://www.eltis.org/studies>

7. Kesimpulan dan rekomendasi

7.1 Rekomendasi

Dengan bertumbuhnya kepemilikan mobil, begitupula kebutuhan parkir yang terus meningkat, dan hampir semua kota akan menemui masalah atau isu yang telah disampaikan dalam modul ini. Pembuatan kebijakan parkir sangat baik untuk mengelola dampak negatif dari penggunaan mobil sementara tetap menguntungkan perekonomian dan bisnis. Hal ini merupakan kebijakan penyeimbang yang perlu kehati-hatian, dimana sangat penting untuk belajar dari pengalaman di kota lain. Berdasarkan berbagai studi dan praktek-praktek yang telah disampaikan pada bab-bab sebelumnya, modul ini merekomendasikan sebagai berikut:

- Peran parkir sebagai alat untuk membatasi penggunaan mobil harus dipahami dalam dokumen-dokumen perencanaan kebijakan transportasi dan perlu dimasukkan secara komprehensif dalam kebijakan.
- Diperlukan peraturan nasional untuk menetapkan standar parkir maksimal (dituangkan dalam pedoman) bagi pembangunan baru.
- Peraturan nasional ini harus diterjemahkan menjadi standar maksimum regional.
- Perundang-undangan diperlukan untuk membentuk kerangka hukum tarif parkir dan denda dan membebankannya kepada pemilik mobil.
- Perundang-undangan harus memberikan pemerintah lokal kewenangan untuk menegakkan peraturan parkir dan untuk menggunakan penghasilan dari parkir, dan juga menindaklanjuti penagihan denda, bekerjasama dengan badan usaha swasta untuk operasional dan penegakan.
- Karena kebutuhan parkir akan bertambah, perlu dikenakan tarif parkir. Sehingga, kebutuhan jangka panjang dapat ditangani.
- Tarif parkir harus selalu lebih tinggi untuk parkir di ruang milik jalan dibanding di luar ruang milik jalan, untuk mendorong penggunaan parkir luar milik jalan.
- *Park and ride* memiliki peran untuk menjaga aksesibilitas pusat-pusat kota, namun hanya akan efektif apabila parkir di pusat kota dibatasi.
- Semua rencana perubahan kebijakan dan peraturan parkir harus dikomunikasikan dari jauh hari.
- Pendekatan dan sikap positif dalam bekerjasama dengan masyarakat dapat meningkatkan tingkat ketaatan terhadap peraturan parkir.
- Evaluasi proyek secara periodik sangatlah penting, dan harus selalu ada gagasan untuk perbaikan masa depan.

Daftar pustaka dan pranala

Daftar bacaan dan pranala dibawah ini telah digunakan dalam penyusunan modul ini. Informasi lebih lanjut, hasil proyek dan studi kasus bisa didapatkan dari sini.

Proyek-proyek terkait

- GOAL** GOAL – Sehat tanpa mobil dan kebisingan– Laporan akhir
<http://www.goal-graz.at>
- ICARO** (Increase of Car Occupancy) Meningkatkan Okupansi Mobil melalui kebijakan-kebijakan inovatif dan instrumen teknis – Panduan Implementasi untuk meningkatkan Okupansi Mobil (1999)
- COST 342** Kebijakan Parkir dan Efeknya pada Mobilitas dan Perekonomian
<http://cordis.europa.eu/cost-transport/src/cost-342.htm>
Laporan akhir dapat diunduh:
<http://www.transportlearning.net/docs/COST%20Action%20342%20final%20report%20veilig.pdf>

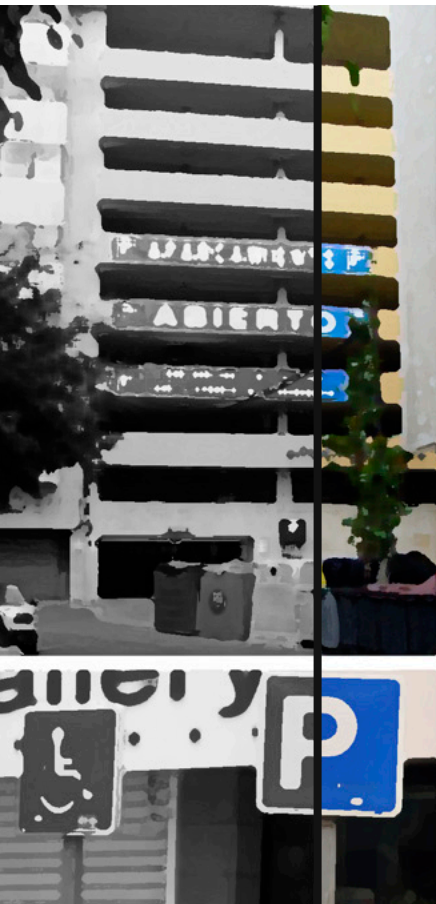
Daftar Pustaka

- City of Edinburgh Council (2000) City of Edinburgh Local Transport Strategy 2000. Edinburgh.
- COST 342 (2006) Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342. Available online at <http://www.transportlearning.net/docs/COST%20Action%20342%20final%20report%20veilig.pdf> (accessed on 2 Nov. 2010).
- Dasgupta, M., Oldfield, R., Sharman, K., Webster V., (1994) *The Impact of Transport Policies in Five Cities* TRL Project Report, Transport Research Laboratory, Crowthorne, England.
- Feeney, B.P., (1989) A Review of the Impact of Parking Policy Measures on Travel Demand, *Transportation Planning and Technology*, Vol.13, April, pp. 229–244.
- GTZ (2009) Transportation Demand Management – Training Course. Written by Andrea Broaddus, Todd Litman and Gopinath Menon. Available online at <http://www.sutp.org>.
- Healey and Baker (Chartered Surveyors), (1998) *Town Centre Accessibility*. Healey and Baker, London.
- Hensher D.A. and King J., (2001), "Parking Demand and Responsiveness to Supply, Price and Location in Sydney Central Business District," *Transportation Research A*, Vol. 35, March 2001, pp. 177–196.
- Kuzmyak, J.R., Weinberger, R., Pratt, R., and Levinson, H., (2003) Chapter 18, Parking Management and Supply in Traveler Response to Transportation System Changes. Transit Cooperative Research Program, TRB, National Research Council.
- Litman, T. Victoria Transport Policy Online TDM Encyclopaedia. <http://www.vtpi.org>. Accessed on 20 January 2005.
- Litman, T., (2006) Parking Management Best Practice. American Planning Association, Washington D.C.
- National Economic Development Office, (1991) *Company Car Parking*. NEDO, London.
- Potter, S., (1997) *Vital Travel Statistics*. Landor Publishing, London.
- Pratt, R., (2003) Traveler Response to Transportation System Changes Chapter 17 Parking Management And Supply. Prepared For Transit Cooperative Research Program Transportation Research Board National Research Council, Washington DC. See http://trb.org/news/blurb_detail.asp?ID=4727.
- Scottish Executive (2003) *Ability of the Public Transport System to Cope with Targets for Increase in Passenger Numbers*. Report to Scottish Executive, Transport Division 1, Victoria Quay, Edinburgh, Scotland.
- Scottish Household Survey Results 2001, 2002 and 2003. Scottish Executive Statistical Branch, Victoria Quay, Edinburgh. Also at <http://www.scotland.gov.uk/shs>, accessed on 27 January 2005.
- Still, B. and Simmonds, D., (2000) Parking Restraint policy and urban vitality. *Transport Reviews*, 20 (3), pp. 291–316.

- Topp, Hartmutt H., (1993) 'Parking policies to reduce car traffic in German cities', *Transport Reviews* 13 (1), pp. 83–85.
- Valleley, M., (1997) *Parking Perspectives*. Landor Publishing, London.
- White, P., (2001) *Public Transport: Its Planning, Operations and Management*. Hutchinson, Guildford.
- Weinberger, R.; Kaehny, J.; Rufo, M., (2010) U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies. Edited by ITDP, available online at http://www.itdp.org/documents/ITDP_US_Parking_Report.pdf (last accessed 02.11.10).
- World Bank (2006) *World Development Indicators 2006*. Washington.
- Young, W., Thompson, R.G., and Taylor, M.A., (1991) A Review of Urban Car Parking Models. *Transport Reviews* 11(1), pp. 63–84.
- DETR (1997) *UK National Travel Survey*. Department of Environment, Transport and the Regions (UK Government), London.

Singkatan Mata Uang sesuai ISO

CNY	Yuan Cina
EUR	Euro (Mata Uang Uni Eropa)
IDR	Rupiah Indonesia (Rp.)
INR	Rupee Indian
UGX	Shilling Uganda
USD	Dollar Amerika Serikat



Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

- Kerjasama Teknis Jerman -

P. O. Box 5180
65726 ESCHBORN / GERMANY
T +49-6196-79-1357
F +49-6196-79-801357
E transport@giz.de
I <http://www.giz.de>

50 Years
Building the future.
Let's join forces.