

Evaluasi Kinerja Parkir On Street Di Kota Cilegon Dalam Rangka Peningkatan Retribusi Parkir

Third Jhenia Elva¹, Dian Virda², Feri Wisudawanto³

^{1,2,3}Program Studi Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia STTD – Bekasi
Jln. Raya Setu No.89 Bekasi 17520 Tlp. (021) 8254640
email: elvajhenia2@gmail.com

Received 26-08-2024; Reviewed 29-11-2024; Accepted 13-12-2024
Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj>
DOI: 10.46447/ktj.v11i2.619

Abstract

This research evaluates the performance of on-street parking in Cilegon City to increase local revenue (Locally- Generated Revenue). Regional autonomy allows local governments to manage resources, including parking fees, which has the potential to increase Locally-Generated Revenue. However, the management of parking fees in Cilegon City is still less than optimal, as evidenced by the low contribution of parking revenue to Locally-Generated Revenue and the failure to achieve the parking fee budget target since 2019. Quantitative research methods are used by analyzing existing conditions, arrangement and parking fees, as well as revenue projections. The survey results show the need for increased parking facilities and better arrangement. Analysis shows a significant increase in income after parking arrangements, especially on Jl. D.I Pandjaitan 1. Even though there has been an increase in income, the effectiveness of the contribution of parking fees to Locally- Generated Revenue is still inconsistent. Analysis of ability to pay (ATP) and willingness to pay (WTP) indicates that existing tariffs are still feasible. Revenue projections after the arrangement show a significant increase, making parking fees a potential source for increasing Cilegon City's Locally-Generated Revenue.

Keywords: *Parking, Retribution, Original Regional Income.*

Abstrak

Penelitian ini mengevaluasi kinerja parkir on-street di Kota Cilegon untuk meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD). Otonomi daerah memungkinkan pemerintah daerah mengelola sumber daya, termasuk retribusi parkir, yang potensial meningkatkan PAD. Namun, pengelolaan retribusi parkir di Kota Cilegon masih kurang optimal, terbukti dari rendahnya kontribusi pendapatan parkir terhadap PAD dan ketidaktercapaiannya target anggaran retribusi parkir sejak 2019. Metode penelitian kuantitatif digunakan dengan menganalisis kondisi eksisting, penataan, dan retribusi parkir, serta proyeksi pendapatan. Hasil survei menunjukkan perlunya peningkatan fasilitas parkir dan penataan yang lebih baik. Analisis menunjukkan adanya peningkatan pendapatan signifikan setelah penataan parkir, terutama di Jl. D.I Pandjaitan 1. Meskipun ada peningkatan pendapatan, efektivitas kontribusi retribusi parkir terhadap PAD masih tidak konsisten. Analisis kemampuan membayar (ATP) dan keinginan membayar (WTP) mengindikasikan tarif eksisting masih layak. Proyeksi pendapatan setelah penataan menunjukkan kenaikan yang signifikan, menjadikan retribusi parkir sebagai sumber potensial untuk meningkatkan PAD Kota Cilegon.

Kata kunci: Parkir, Retribusi, Pendapatan Asli Daerah.

PENDAHULUAN

Pendapatan asli daerah adalah suatu indikator kemandirian finansial dari suatu wilayah, yang memberikan peluang bagi pemerintah daerah untuk mengelola pembangunan sesuai dengan kebutuhan daerah secara lokal. Sebagai salah satu sumber PAD yang signifikan, retribusi parkir memainkan peran strategis dalam menciptakan pendapatan tambahan sekaligus mengelola tata ruang kota (Alpad, 2022). Dalam konteks transportasi perkotaan, optimalisasi pengelolaan retribusi parkir dapat membantu mengurangi kemacetan, meningkatkan aksesibilitas, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal (Putri, 2016) (Gustika, 2018). Kota Cilegon sebagai pusat industri di Provinsi Banten memiliki potensi besar dalam peningkatan PAD melalui pengelolaan retribusi parkir. Namun, realisasi pendapatan retribusi parkir sejak tahun 2019 menunjukkan tren yang jauh dari optimal. Data BPKAD menyebutkan, penerimaan retribusi parkir di Kota Cilegon pada tahun 2019 dan 2022 tercatat nihil, sedangkan pada tahun 2020 dan 2021 hanya mencapai Rp 187.047.000 dan Rp 120.394.000, jauh dari target tahun tersebut (BPKAD Kota Cilegon, 2022). Kondisi tersebut diperparah dengan kondisi pengelolaan parkir di lapangan yang kurang tertib, antara lain petugas parkir liar, tarif tidak sesuai ketentuan perundang-undangan, dan minimnya sarana prasarana pendukung (Dinas Perhubungan Kota Cilegon, 2022).

Penelitian terdahulu Hasil penelitian menunjukkan bahwa optimalisasi retribusi parkir mampu memberikan kontribusi yang signifikan terhadap PAD. dalam penelitiannya di Banda Aceh melaporkan bahwa perbaikan sistem pengelolaan retribusi parkir dapat meningkatkan efisiensi penerimaan pendapatan daerah. Senada dengan (Azmi, 2020) yang mengidentifikasi potensi restrukturisasi tarif parkir sebagai upaya meningkatkan pendapatan di Kota Bandar Lampung. Penelitian yang dilakukan oleh (Wijaya, 2011) menegaskan kembali analisis bahwa ATP-WTP sangat penting untuk menentukan tingkat tarif parkir sesuai dengan kemampuan daya beli masyarakat. Berdasarkan analisis komprehensif terhadap referensi yang tersedia, dapat disimpulkan bahwa optimalisasi pengelolaan retribusi parkir memiliki potensi signifikan dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Cilegon. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perbaikan sistem pengelolaan retribusi parkir dapat meningkatkan efisiensi penerimaan pendapatan daerah (Listifadah & Hartono, 2020). Selain itu, restrukturisasi tarif parkir juga dapat menjadi upaya untuk meningkatkan pendapatan (Kristiawan & Najid, 2019). Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) masyarakat pengguna parkir sangat penting untuk menentukan tarif parkir yang optimal dan dapat diterima (Rahman, 2022) (Arum & Samin, 2015).

Kondisi pengelolaan parkir di Kota Cilegon saat ini menunjukkan tren yang jauh dari optimal, dengan realisasi penerimaan retribusi parkir yang sangat rendah bahkan cenderung nihil pada beberapa tahun terakhir (BPKAD Kota Cilegon, 2022). Hal ini diperparah dengan kondisi pengelolaan parkir di lapangan yang kurang tertib, seperti adanya petugas parkir liar, tarif tidak sesuai ketentuan, dan minimnya sarana prasarana pendukung (Dinas Perhubungan Kota Cilegon, 2022). Untuk mengatasi permasalahan tersebut, penelitian ini akan berfokus pada identifikasi kondisi parkir yang ada, analisis efektivitas penataan parkir, evaluasi kontribusi retribusi terhadap PAD, perhitungan tarif optimal berbasis ATP dan WTP, serta peningkatan pendapatan pasca-penataan (Listifadah & Hartono, 2020) (Krisdian & Aschuri, 2023). Pendekatan kualitatif deskriptif akan digunakan untuk merumuskan strategi perijinan yang dapat menopang tercapainya nilai PAD yang lebih tinggi dan menata lingkungan kota menjadi lebih tertib dalam penggunaan lahan secara efisien-efektif (Maulidya et al., 2021). Hasil

penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi akademis yang tidak hanya relevan untuk Kota Cilegon, tetapi juga dapat diterapkan di kota-kota lain dengan karakteristik serupa. Penelitian ini dilakukan guna menyelesaikan permasalahan yang terjadi di Kota Cilegon dengan mengukur kinerja parkir on-street pada 15 titik lokasi. Fokus utama penelitian meliputi identifikasi kondisi parkir yang ada, analisis efektivitas penataan parkir, evaluasi kontribusi retribusi terhadap PAD, perhitungan tarif optimal berbasis ATP dan WTP, serta peningkatan pendapatan pasca-penataan. Sehingga hasil kajian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi akademis yang tidak hanya relevan untuk Kota Cilegon tetapi juga dapat diterapkan di kota lain dengan karakteristik serupa. Penelitian ini lebih menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Pendekatan penelitian ini dikeluarkan untuk merumuskan strategi perijinan yang secara empiris dapat menopang tercapainya nilai PAD lebih tinggi atau menata lingkungan kota menjadi lebih tertib dalam penggunaan lahan secara efisien-efektif.

METODE PENELITIAN

Agar penelitian ini dapat berjalan dengan lancar dan sistematis, perancangan yang terstruktur diperlukan. Dalam desain penelitian, rancangan penelitian tersebut akan dijelaskan bagaimana penulis akan melakukan penelitian secara keseluruhan, dimulai dengan analisis dan berakhir dengan pelaksanaan penelitian melalui pemilihan, pengumpulan, dan analisis data. Kemudian akan dijelaskan proses penelitian, dimulai dari mengidentifikasi masalah hingga menemukan solusi untuk masalah tersebut. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif, yang memiliki maksud cerminan dengan cara analitis, aktual, serta cermat hal fakta-fakta, sifat-sifat dan ikatan antara kejadian yang diselidiki (Alpad, 2022).

Studi ini termasuk dalam bidang ilmu terapan yang berkaitan dengan transportasi darat. Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari bagaimana retribusi parkir berdampak pada optimalisasi fasilitas parkir jalan raya di Kota Cilegon. Dibuatnya alur pikir pada penelitian Analisis Pengaruh Retribusi Parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Cilegon bertujuan untuk membantu memahami masalah pengaruh retribusi parkir terhadap pendapatan asli daerah Kota Cilegon.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Di Kota Cilegon terdapat parkir on street yang memanfaatkan badan jalan yang berada di kawasan Komersial. Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survei inventarisasi parkir, karakteristik parkir on street di Kota Cilegon bisa dibilang masih belum teratur, dengan sudut yang berbeda antara sepeda motor dan mobil. Pemungutan biaya retribusi parkir di Kota Cilegon dilakukan dengan cara jukir di setiap titik lokasi parkir membantu mengarahkan pengendara untuk memarkirkan kendaraan. Kemudian dilanjut dengan menuliskan nomor plat kendaraan di lembar kertas karcis yang telah disediakan oleh Dinas Perhubungan Kota Cilegon. Sebelum pengendara meninggalkan kendaraan yang berada di lokasi parkir, jukir akan memberikan karcis yang telah dituliskan nomor plat.

Pembayaran retribusi parkir dilakukan di akhir setelah pengendara kembali ke kendaraan dan akan meninggalkan lokasi parkir. Selain melakukan pembayaran, pengendara juga diharuskan untuk mengembalikan tiket karcis yang diberikan di awal. Jukir melakukan setoran retribusi kepada UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Cilegon setiap satu minggu sekali. Jumlah uang setoran juga disertai bukti tiket karcis yang sebagian sudah dirobek dan diberikan kepada pengendara. Dari UPT Parkir kemudian

diserahkan kepada Bidang Keuangan Dinas Perhubungan Kota Cilegon. Setelah itu dari bidang keuangan akan disetorkan kepada Bank Daerah dan dipertanggungjawabkan kepada Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kota Cilegon.

Analisis Penataan Parkir On Street

Berdasarkan hasil analisis data saat ini yang telah dilakukan pada 15 titik lokasi, dapat diketahui bahwa kinerja lalu lintas pada ruas-ruas jalan tersebut memiliki V/C ratio yang tergolong cukup rendah namun terdapat beberapa yang tergolong tinggi. Hal ini dikarenakan lebar efektif jalan dan kapasitas ruas jalan yang ada berkurang dengan adanya parkir on street. Parkir on street atau parkir di badan jalan dapat terjadi karena tidak tersedianya lahan parkir off street, sehingga perlu adanya penataan parkir berupa optimalisasi sudut parkir maupun perencanaan dan pengalihan parkir on street menjadi parkir off street atau lahan parkir di luar badan jalan. Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas ruas jalan pada kondisi pada saat ini, dapat diketahui bahwa kinerja lalu lintas pada beberapa ruas menunjukkan adanya permasalahan.

Tabel 1. Optimalisasi Parkir On Street Mobil

| Nama Jalan | Sudut | Sudut | SRP | SRP |
|----------------------------|----------------|-----------------|-------------|--------------|
| | (Eksisting) | Optimalisasi | (Eksisting) | Optimalisasi |
| Jl. D.I Pandjaitan 1 | 0 ⁰ | 90 ⁰ | 13 | 30 |
| Jl. D.I Pandjaitan 2 | 0 ⁰ | 30 ⁰ | 8 | 9 |
| Jl. Pondok Cilegon Indah 2 | 0 ⁰ | 30 ⁰ | 3 | 4 |
| Jl. KH. Wasyid 1 | 0 ⁰ | 30 ⁰ | 6 | 7 |

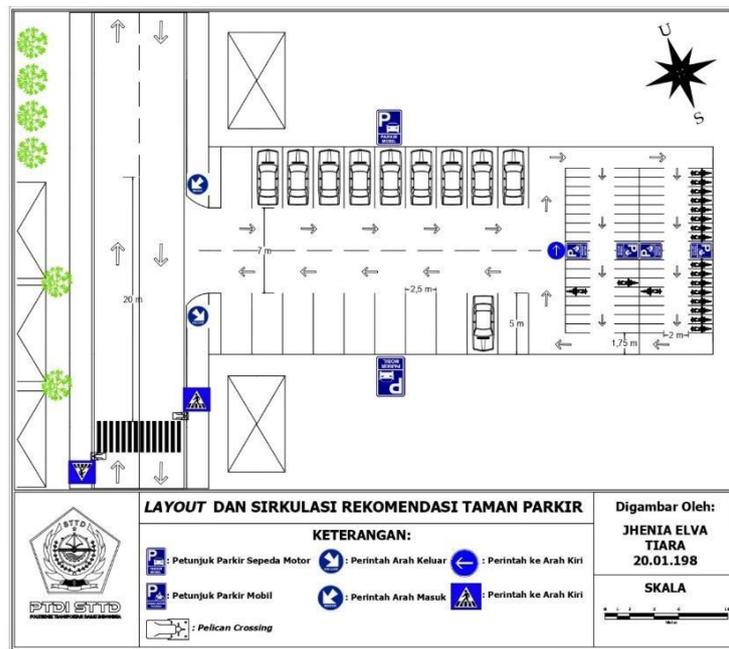
Tabel 2. Penambahan Panjang Ruang Parkir Mobil

| Nama Jalan | Sudut | Penambahan Panjang | Panjang Parkir | SRP |
|----------------------------|-----------------|--------------------|----------------|-----|
| | | Ruang Parkir (m) | Usulan | |
| Jl. Pondok Cilegon Indah 1 | 90 ⁰ | 8 | 46 | 18 |
| Jl. KH. Wasyid 1 | 30 ⁰ | 5 | 40 | 8 |
| Jl. Arga Raya | 90 ⁰ | 5 | 80 | 32 |
| Jl. Temu Putih | 90 ⁰ | 5 | 18 | 7 |
| Jl. Teuku Cik Ditiro | 90 ⁰ | 23 | 73 | 29 |
| Jl. Pasar Kelapa | 0 ⁰ | 12 | 57 | 10 |
| Jl. Perumnas | 0 ⁰ | 24 | 37 | 6 |

Tabel 3. Penambahan Panjang Ruang Parkir Sepeda Motor

| Nama Jalan | Sudut | Penambahan Panjang Ruang Parkir (m) | Panjang Parkir Usulan | SRP |
|----------------------|-----------------|-------------------------------------|-----------------------|-----|
| Jl. D.I Pandjaitan 1 | 90 ⁰ | 3,5 | 28,5 | 38 |

Kemudian untuk ruas jalan yang masih memiliki kinerja buruk meskipun telah dilakukan penataan parkir, maka akan dilakukan pengalihan parkir on street menjadi taman parkir yang diterapkan pada segmen Jl. Raya Bojonegara 1 dan Jl. Raya Bojonegara 2. Berikut rekomendasi taman parkir pada ruas Jl. Raya Bojonegara.



Gambar 1 . Usulan Layout Taman Parkir Jl. Raya Bojonegara

Analisis Retribusi Parkir

Tarif eksisting parkir merujuk pada biaya parkir yang saat ini berlaku dan diterapkan oleh pengelola parkir UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Cilegon. Tarif parkir kendaraan juga telah ditetapkan pada Peraturan Daerah Kota Cilegon Nomor 1 Tahun 2012 tentang Retribusi di Bidang Perparkiran.

Tabel 4. Tarif Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah

| Jenis Kendaraan | Tarif |
|-----------------|-----------|
| Sepeda Motor | Rp. 1.000 |
| Mobil | Rp. 2.000 |

Namun, terdapat perbedaan antara tarif yang ditetapkan di Peraturan Daerah dengan tarif eksisting yang ada di lapangan. Berikut tarif parkir eksisting di Kota Cilegon:

Tabel 5. Tarif Parkir Eksisting

| Jenis Kendaraan | Tarif |
|-----------------|-----------|
| Sepeda Motor | Rp. 2.000 |
| Mobil | Rp. 5.000 |

Perbedaan tarif tersebut terjadi dengan selisih 2 kali lipat bahkan lebih dari biaya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah. Oleh karena itu perlu ditinjau kembali terkait tarif parkir yang diberlakukan dengan menghitung tarif parkir baru berdasarkan *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay*. Tabel berikut merupakan pendapatan yang seharusnya didapatkan dari retribusi parkir selama satu hari kerja dan hari libur. Survei patroli parkir yang menghasilkan output jumlah volume kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir di 15 titik lokasi wilayah studi, volume kendaraan sendiri didapat dari akumulasi kendaraan saat survei patroli parkir atau kapasitas statis dibagi dengan tingkat pergantian (*turn over*), kemudian dikalikan dengan tarif parkir berdasarkan masing-masing jenis kendaraan.

Tabel 6. Pendapatan Per Hari Sebelum Penataan Parkir

| PENDAPATAN PER HARI (Rp) | | |
|--------------------------|-------------------------------|---------------|
| 15 lokasi titik parkir | Pendapatan per hari kerja | Rp.21.162.000 |
| | Pendapatan per hari libur | Rp.91.954.000 |
| | Rata-rata pendapatan per hari | Rp.31.275.000 |

Sehingga dalam satu hari, retribusi parkir dari 15 titik wilayah studi sebelum dilakukan penataan parkir dapat menghasilkan sebesar Rp.21.162.000 pada hari kerja dan Rp.91.954.000 pada hari libur dengan rata-rata pendapatan harian sebesar Rp.31.275.000.

Tabel 7. Rekapitulasi Pendapatan Sebelum Penataan Parkir

| REKAPITULASI PENDAPATAN (Rp) | | |
|------------------------------|-----------------------|-------------------|
| 15 lokasi titik parkir | Pendapatan per hari | Rp.31.275.000 |
| | Pendapatan per minggu | Rp.218.926.000 |
| | Pendapatan per bulan | Rp. 875.704.000 |
| | Pendapatan per tahun | Rp.10.508.448.000 |

Dari pendapatan per hari dari retribusi parkir, juga dilakukan perhitungan jumlah pendapatan per minggu, per bulan, dan per tahun. Kemudian diasumsikan

apabila pendapatan mingguan didapat dari pendapatan pada hari kerja dikali 6 dan ditambah dengan pendapatan pada satu hari libur, maka didapatkan penghasilan perminggu sebesar Rp.218.926.000. Sehingga seharusnya didapatkan pendapatan per bulan sebesar Rp. 875.704.000 (pendapatan mingguan dikalikan empat), sedangkan pendapatan per tahun sebesar Rp. 10.508.448 (pendapatan bulanan dikalikan dua belas). Setelah melakukan perhitungan pendapatan berdasarkan survei patroli parkir, juga terdapat data sekunder terkait pendapatan retribusi parkir on street yang berasal dari instansi Dinas Perhubungan Kota Cilegon dan Badan Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kota Cilegon.

Tabel 8. Realisasi Pendapatan Asli Daerah

| Tahun | Realisasi Pendapatan |
|-------|----------------------|
| 2019 | Rp. 0 |
| 2020 | Rp. 187.047.000 |
| 2021 | Rp. 120.394.000 |
| 2022 | Rp. 0 |

Namun, di tahun 2019 dan 2022 realisasi pendapatan retribusi parkir hanya sebesar Rp. 0. Sedangkan di tahun 2020 sebesar Rp.187. 047.000 dan di tahun 2021 sebesar Rp.120.394.000.

Tabel 9. Perbandingan Presentase Target Anggaran dan Realisasi Pendapatan

| Tahun | Target Anggaran Retribusi | Retribusi Parkir | +/- | Presentase |
|-------|------------------------------|---------------------|----------------|------------|
| | | Realisasi | | |
| 2019 | 400.000.000 | 0 | -400.000.000 | 0,00% |
| 2020 | 246.000.000 | 187.047.000 | -58.953.000 | 76,04% |
| 2021 | 420.000.000 | 120.394.000 | -299.606.000 | 28,67% |
| 2022 | 2.000.000.000 | 0 | -2.000.000.000 | 0,00% |

Selain itu, juga terdapat target anggaran retribusi yang ditetapkan setiap tahunnya oleh pemerintah daerah. Target anggaran retribusi pada tahun 2019 sebesar Rp.400.000.000, tahun 2020 sebesar Rp.246.000.000, tahun 2021 sebesar Rp.420.000.000, dan di tahun 2022 sebesar Rp.2.000.000.000. Sehingga dapat dilihat presentase pendapatan di tahun 2019 sebesar 0%, tahun 2020 sebesar 76,04%, tahun 2021 sebesar 28,67%, dan di tahun 2022 sebesar 0%.

Tabel berikut merupakan pendapatan yang didapatkan dari retribusi parkir selama satu hari setelah dilakukannya penataan parkir. Sehingga dalam satu hari, retribusi parkir setelah dilakukan penataan parkir dapat menghasilkan sebesar Rp. 19.668.000 pada hari kerja, dan sebesar Rp.89.959.000 pada hari libur, sehingga didapatkan rata-rata pendapatan perhari adalah sebesar Rp.29.710.000.

Tabel 10. Pendapatan Per Hari Setelah Penataan Parkir

| Pendapatan Per Hari (Rp) | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------|
| 13 lokasi | Pendapatan per hari kerja | 19.668.000 |
| titik parkir | Pendapatan per hari libur | 89.959.000 |
| | Rata-rata pendapatan per hari | 29.710.000 |

Dari pendapatan per hari dari retribusi parkir, juga dilakukan perhitungan jumlah pendapatan per minggu, per bulan, dan per tahun. Kemudian diasumsikan apabila pendapatan mingguan didapat dari pendapatan pada hari kerja dikali 6 dan ditambah dengan pendapatan pada satu hari libur, maka didapatkan penghasilan perminggu sebesar Rp.207.967.000. Sehingga seharusnya didapatkan pendapatan per bulan sebesar Rp. 831.868.000 (pendapatan mingguan dikalikan empat), sedangkan pendapatan per tahun sebesar Rp.9.982.416.000 (pendapatan bulanan dikalikan 12).

Tabel 11. Rekapitulasi Pendapatan Setelah Penataan Parkir

| REKAPITULASI PENDAPATAN (Rp) | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| 13 lokasi titik parkir | Pendapatan per hari | 29.710.000 |
| | Pendapatan per minggu | 207.967.000 |
| | Pendapatan per bulan | 831.868.000 |
| | Pendapatan per tahun | 9.982.416.000 |

Analisis Perhitungan Pertumbuhan Penerimaan Retribusi Parkir

Tabel 12. Analisis Pertumbuhan

| Tahun | Analisis Pertumbuhan |
|-------|----------------------|
| 2019 | -100% |
| 2020 | ∞ |
| 2021 | -36% |
| 2022 | ∞ |

Dari perhitungan di atas dapat diketahui bahwa pertumbuhan dari penerimaan retribusi parkir di Kota Cilegon pada tahun 2019 – 2022 menunjukkan pertumbuhan yang tidak konsisten, dikarenakan pada tahun 2019 dan di tahun 2022 realisasi pendapatan retribusi parkir tidak mempunyai pemasukan (Rp.0).

$$Efektivitas = \frac{Realisasi\ Penerimaan\ Retribusi\ Parkir}{Target\ Retribusi\ Parkir} \times 100\%$$

Tabel 13. Analisis Pertumbuhan

| Tahun | Analisis Efektivitas |
|-------|----------------------|
| 2019 | 0% |
| 2020 | 76% |
| 2021 | 29% |
| 2022 | 0% |

Pada tahun 2019 efektivitas penerimaan retribusi parkir sebesar 0% yang berarti bahwa penerimaan retribusi parkir dapat dikatakan tidak efektif karena kurang dari 100%. Pada tahun ini ditargetkan sebesar Rp.400.000.000 sementara yang terealisasi sebesar Rp.0. Hal ini menunjukkan adanya penerimaan yang tidak terealisasi sebesar Rp.400.000.000 dari target yang ditetapkan.

Analisis Penentuan Tarif Baru Berdasarkan ATP WTP

Dalam proses untuk mengetahui pendapatan dan alokasi biaya transportasi dan parkir pengguna fasilitas parkir on street, peneliti melakukan survei wawancara, penentuan responden wawancara menggunakan rumus slovin dengan teknik *quota sampling* yang didefinisikan sebagai metode pengambilan sampel non – probabilitas dimana peneliti menentukan sampel yang melibatkan individu yang mewakili suatu populasi. Penentuan sampel tersebut dilakukan dengan persamaan slovin dalam menentukan jumlah sampel. Dengan jumlah populasi sebesar 43. 450 pengguna fasilitas parkir yang terdiri dari 40.838 pengguna jenis kendaraan sepeda motor dan 2612 pengguna jenis kendaraan mobil. Presentase kelonggaran yang digunakan sebesar 5% yang menghasilkan sampel sebesar 5.475 yang terdiri dari 4.028 pengguna jenis kendaraan sepeda motor dan 1.447 pengguna jenis kendaraan mobil.

Tabel 14. Hasil Wawancara Pengguna Fasilitas Parkir On Street

| Hasil Wawancara | Sepeda Motor | Mobil |
|--|--------------|-------------|
| Pendapatan | 3.500.000 | 7.500.000 |
| Alokasi Biaya Transportasi | 350.000 | 750.000 |
| Alokasi Biaya Parkir | 125.000 | 350.000 |
| Frekuensi Parkir | 19,7 | 25,3 |
| | | 2.000 (141) |
| | | 2.500 (0) |
| | 1.000 (1560) | 3.000 (256) |
| | 1.500 (425) | 3.500 (28) |
| Tarif Pilihan Pengguna dan Jumlah Pengguna Pemilih Tarif | 2.000 (1977) | 4.000 (442) |
| | 2.500 (1) | 4.500 (63) |
| | 3.000 (65) | 5.000 (461) |
| | | 5.500 (56) |
| Jumlah Pengguna | 4028 | 1447 |

Untuk menempuh tahap selanjutnya yaitu menghitung kemauan dan kemampuan membayar pengguna fasilitas parkir yang didapatkan dari pendapatan dan alokasi biaya transportasi dan parkir pengguna fasilitas parkir on street. Hasil perhitungan tarif berdasarkan Ability to Pay didapatkan tarif jenis kendaraan sepeda motor sebesar Rp.6.331,342. Dari tarif ATP tersebut masih berada di atas tarif eksisting dan tarif yang ditetapkan di dalam Peraturan Daerah Kota Cilegon No.1 Tahun 2012. Hasil perhitungan tarif berdasarkan Ability to Pay didapatkan tarif jenis kendaraan mobil sebesar Rp.13.857,119. Dari tarif ATP tersebut masih berada di atas tarif eksisting dan tarif yang ditetapkan di dalam Peraturan Daerah Kota Cilegon No.1 Tahun 2012. Hasil perhitungan tarif berdasarkan Willingness to Pay didapatkan tarif jenis kendaraan sepeda motor sebesar Rp.1.576,216. Dari tarif WTP tersebut masih berada di bawah tarif eksisting namun berada di atas tarif yang ditetapkan di dalam Peraturan Daerah Kota Cilegon No.1 Tahun 2012. Hasil perhitungan tarif berdasarkan Willingness to Pay didapatkan tarif jenis kendaraan mobil sebesar Rp.4.016,931. Dari tarif WTP tersebut masih berada di bawah tarif eksisting namun berada di atas tarif yang ditetapkan di dalam Peraturan Daerah Kota Cilegon No.1 Tahun 2012.

Analisis Proyeksi Pendapatan

Proyeksi pendapatan dilakukan untuk mengetahui dan merincikan penghasilan serta mengetahui perbandingan antara pendapatan eksisting dengan pendapatan setelah dilakukan penataan parkir. Berikut proyeksi pendapatan dari tahun 2019-2022 dengan pendapatan setelah dilakukannya penataan parkir.

Tabel 15. Proyeksi Pendapatan

| Tahun | Pendapatan |
|-------------------------|-------------------|
| 2019 | Rp. 0 |
| 2020 | Rp. 187.047.000 |
| 2021 | Rp. 120.394.000 |
| 2022 | Rp. 0 |
| Setelah Penataan Parkir | Rp. 9.982.416.000 |

SIMPULAN

Kondisi eksisting fasilitas parkir on street di Kota Cilegon perlu dilakukan peningkatan karena tidak lengkapnya kondisi fasilitas seperti marka satuan ruang parkir dan juru parkir yang belum memenuhi SOP yang ditentukan dalam peraturan daerah. 3. Setelah dilakukan penataan parkir diperoleh peningkatan pendapatan paling besar 52,4% atau sebesar Rp.679.000 dari kondisi eksisting yaitu pada Jl. D.I Pandjaitan 1, dengan estimasi pendapatan sebelum dilakukan penataan parkir Rp.1.295.000 dan setelah penataan parkir sebesar Rp.1.974.000. Kemudian berdasarkan analisis efektivitas kontribusi dan penerimaan pencapaian paling besar terjadi pada tahun 2020 sebesar 76%.

Berdasarkan analisis ATP & WTP, kemampuan membayar masyarakat lebih tinggi dibandingkan kemauan membayar (ATP>WTP). Tarif eksisting yang masih berada di

bawah ATP dan di atas WTP membuat penerapannya masih layak digunakan yaitu sebesar Rp 2.000 untuk sepeda motor dan Rp 5.000 untuk mobil. Setelah dilakukan proyeksi pendapatan antara pemasukan retribusi tahun 2019-2022 dengan pendapatan setelah dilakukan penataan parkir terdapat kenaikan yang signifikan yaitu pendapatan dalam satu tahun sebesar Rp. 9.982.416.000 didapat dari 13 titik lokasi parkir on street, serta dibandingkan dengan pemasukan tahun 2019 sebesar Rp.0, tahun 2020 sebesar Rp.187.047.000, tahun 2021 sebesar Rp.120.394.000, dan di tahun 2022 sebesar Rp.0.

DAFTAR PUSTAKA

- Alpad, A. 2022. "Analisis Peranan Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah:(Studi Kasus Pada Pemerintahan Di Banda Aceh)." *Edu Society: Jurnal Pendidikan* ... 2 (3): 709–14. <http://jurnal.permapendis-sumut.org/index.php/edusociety/article/view/232>.
- Arum, S., & Samin. (2015). Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Atp Dan WTP. *Jurnal Media Teknik Sipil*, 12(2). <https://doi.org/10.22219/jmts.v12i2.2290>
- Azmi, U. (2020). Kontribusi Pajak Dan Retribusi Parkir Terhadap PAD Kota Bandar Lampung Tahun 2014-2018 Dalam Ekonomi Islam. *Adzkiya : Jurnal Hukum Dan Ekonomi Syariah*, 8(1), 51. <https://doi.org/10.32332/adzkiya.v8i1.2007>
- BPKAD Kota Cilegon. 2022. "PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA CILEGON 2019 - 2022."
- Dewi, Sheila Ratna. 2013. "Peranan Retribusi Parkir Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang." *Jurnal Skripsi* 26 (4): 1–37.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2023. "Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia." Kementerian PUPR 2 (21): 352.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. "Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir." Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 41.
- DPU, Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995. "Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan" 11.
- Gustika, G. S. (2018). PENGARUH RETRIBUSI PARKIR TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH DI KABUPATEN INDRAGIRI HULU. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 7(4). <https://doi.org/10.34006/jmb.v7i4.27>
- Krisdian, A., & Aschuri, I. (2023). Potensi Lahan Parkir Dengan Metoda Ranking Berdasarkan Preferensi Pengguna Di Kawasan Pertokoan. *Jurnal Konstruksi*, 21(1), 97–104. <https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.21-1.1305>
- Kristiawan, D., & Najid, N. (2019). ANALISIS PENGARUH HAMBATAN SAMPING AKIBAT AKTIVITAS TATA GUNA LAHAN DI JALAN MH. THAMRIN TANGERANG DAN JALAN RAYA SERPONG. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 2(4). <https://doi.org/10.24912/jmts.v2i4.6173>
- Listifadah, L., & Hartono, H. (2020). Studi Penataan Parkir Di Wilayah Central Bussines District Kabupaten Pati. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(2), 165–182. <https://doi.org/10.25104/jptd.v21i2.1568>

- Maulidya, I., Kurniati, N. L. W. R., & Andari, T. (2021). Penataan Parkir Di Badan Jalan Kota Payakumbuh. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(1), 37–54. <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i1.1686>
- Putri, R. W. (2016). Analisis Kontribusi Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Malang. *Jurnal Ekonomi Dan Ekonomi Studi Pembangunan*, 8(1), 23–32. <https://doi.org/10.17977/um002v8i12016p023>
- Rahman, F. (2022). Exploring paratransit service quality based on low-income women's perception: A case study in Dhaka city by structural equation model (SEM). *IATSS Research*, 46(2). <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.11.009>
- Wijaya, N. N. (2011). *Evaluasi Tarif Parkir Berdasarkan Ability to Pay (ATP) Dan Willingness to Pay (WTP) Di Stasiun Solo Balapan.*