



Pedoman Reformasi Parkir Jakarta

Juli 2024





Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia telah lebih dari sepuluh tahun memberikan bantuan teknis kepada pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Medan, dan Pekanbaru mengenai transportasi publik massal, sistem parkir, dan perbaikan fasilitas pejalan kaki.



Pedoman Reformasi Parkir Jakarta

Juli 2024

Dipublikasikan oleh:

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

Penulis:

Syifa Maudini

Penyunting Teknis:

Mizandaru Wicaksono
Deliani Siregar
Rahmad Wandu Putra

Penyunting Naskah:

Fani Rachmita
Amira Syahrani

Dipublikasikan pada:

Juli 2024

Kontak:

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager
fani.rachmita@itdp.org

Syifa Maudini - Transport Assistant
syifa.maudini@itdp.org

ITDP Indonesia
Jalan Johar No. 20, lantai 5,
Menteng, Jakarta 10340

Daftar Isi

Daftar Isi	1
Daftar Gambar	4
Daftar Tabel	6
Daftar Istilah	8
Ringkasan Eksekutif	10
1. Pendahuluan	17
2. Kerangka Regulasi dan Kebijakan	19
2.1. Pratinjau Peraturan dan Kebijakan	19
2.1.1. Jenis fasilitas parkir	20
2.1.2. Izin	24
2.1.3. Tarif dan denda parkir	25
2.1.4. Persyaratan suplai parkir	28
2.2. Kerangka Kerja Kelembagaan dan Pembiayaan	32
2.2.1. Peran dan tanggung jawab para pemangku kepentingan	32
2.2.2. Hubungan antara setiap pemangku kepentingan	36
2.2.3. Aliran dana dan pendapatan dalam sistem perparkiran	38
3. Analisis Implementasi Manajemen Parkir dan Kebijakan Pendukung Lainnya	40
3.1. Implementasi Manajemen Parkir di Jakarta	40
3.1.1. Fasilitas Parkir	40
3.1.2. Penerapan Tarif	46
3.1.3. Teknologi dan Metode Pembayaran	48
3.1.4. Penegakan Hukum	50
3.2. Implementasi Strategi Push dan Pull Lainnya	52
3.2.1. Transportasi publik	52
3.2.2. Infrastruktur Pejalan Kaki	53
3.2.3. Infrastruktur Bersepeda	54
3.2.4. Rencana Pengembangan Kawasan Berorientasi Transportasi Publik atau Transit Oriented Development (TOD)	55
3.2.5. Rencana Kawasan Rendah Emisi	56
3.2.6. Rencana Jalan Berbayar Elektronik	57
4. Analisis Kesenjangan (Gap) Kondisi Ideal, Kebijakan, dan Implementasi	59
4.1. Masalah Kebijakan	60
4.1.1. Kewajiban penyediaan parkir di bangunan gedung dengan persyaratan parkir minimum	60

4.1.2. Tarif dan zona parkir yang tidak diperbaharui	61
4.1.3. Ruang parkir yang melimpah di kawasan TOD dan kesalahpahaman tentang park and ride	62
4.2. Masalah Penegakan Hukum	63
4.2.1. Sumber daya yang terbatas	63
4.2.2. Kurangnya kontrol terhadap pelaku operasional parkir	64
4.2.3. Parkir liar yang sulit dikendalikan	65
4.3. Masalah Teknologi	66
4.3.1. Terminal parkir elektronik yang tidak terawat dengan baik	66
4.3.2. Tidak adanya informasi kekosongan parkir yang real time dan akurat	66
4.4. Masalah Kelembagaan	67
4.4.1. Ketidakselarasan antara rencana pembangunan Jakarta dan strategi manajemen parkir	67
5. Reformasi Parkir	68
5.1. Urgensi Reformasi Perparkiran	68
5.1.1. Mempromosikan penggunaan dan mengalokasikan lebih banyak ruang untuk transportasi berkelanjutan	68
5.1.2. Membuka peluang untuk hunian terjangkau dan penggunaan produktif lainnya yang mendukung prinsip-prinsip pembangunan berorientasi transportasi publik	69
5.1.3. Memutus ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan	70
5.1.4. Mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara dalam jangka panjang	71
5.2. Pendekatan Kebijakan Parkir	72
5.2.1. Pendekatan Konvensional	72
5.2.2. Pendekatan Manajemen Parkir Multitujuan (Multiobjective)	73
5.2.3. Pendekatan Kendala Parkir (Parking Constraint)	73
5.3. Strategi Reformasi Perparkiran	74
5.3.1. Strategi Reformasi Parkir di Ruang Milik Jalan	74
5.3.2. Strategi Reformasi Parkir di Luar Ruang Milik Jalan	85
5.4. Zona Parkir	93
5.4.1. Zona parkir berbasis harga	93
5.4.2. Zona parkir berbasis kapasitas	96
5.5. Earmarking	100
6. Peta Jalan Reformasi Parkir di Jakarta	102
6.1. Pelajaran dari Kota Lain	102
6.2. Tujuan Kebijakan Publik Jakarta	106
6.3. Tujuan Reformasi Parkir di Jakarta	107
6.4. Lokasi Reformasi Parkir	108

6.4.1. Kawasan Berbasis Transportasi Publik	108
6.4.2. Perumusan Kriteria dan Indikator untuk Daftar Prioritas Reformasi Parkir	110
6.4.3. Hasil Penilaian Reformasi Perparkiran	120
6.4.4. Lokasi dan Penggambaran Zona Parkir	122
6.4.5. Indikasi Waktu Implementasi Reformasi Parkir	128
6.4.6. Kebijakan di Zona Parkir	129
6.5. Strategi Implementasi	132
6.5.1. Tahap 1: Menindak parkir liar, merevisi kebijakan parkir, menambah informasi mengenai ketersediaan parkir	134
6.5.2. Tahap 2: Menerapkan tarif tinggi dan secara bertahap mengurangi jumlah parkir di ruang milik jalan	139
6.5.3. Tahap 3: Membatasi, mengurangi, dan mengalihfungsikan penggunaan ruang parkir di luar ruang milik jalan	143
6.6. Rekomendasi Umum	149

Daftar Gambar

Gambar 1. Distribusi lokasi parkir di ruang milik jalan di seluruh Jakarta (atas), Contoh ruang parkir di ruang milik jalan di Jakarta (bawah)	21
Gambar 2. Distribusi lokasi parkir di luar ruang milik jalan di seluruh Jakarta (atas), Contoh ruang parkir di luar ruang milik jalan di Stasiun BNI City (bawah)	23
Gambar 3. Distribusi fasilitas Park and Ride di seluruh Jakarta (atas), Park and Ride Lebak Bulus (bawah)	24
Gambar 4. Diagram Venn keterlibatan pemangku kepentingan dalam sistem manajemen parkir	32
Gambar 5. Keterkaitan antara peran pemangku kepentingan dalam sistem manajemen parkir	37
Gambar 6. Aliran dana dan pendapatan dalam sistem manajemen parkir di Jakarta	39
Gambar 7. Koridor Garis Sempadan Bangunan (GSB) Nol di Jakarta	41
Gambar 8. Tingkat okupansi harian rata-rata sejumlah gedung di kawasan Dukuh Atas	43
Gambar 9. Parkir liar di jalur sepeda	44
Gambar 10. Distribusi parkir di ruang milik jalan resmi dan liar di kawasan Dukuh Atas	45
Gambar 11. Fasilitas parkir sepeda di Stasiun MRT Cipete	46
Gambar 12. Lokasi penerapan tarif parkir disinsentif	48
Gambar 13. Terminal Parkir Elektronik pada fasilitas parkir di ruang milik jalan di Jakarta	49
Gambar 14. Parkir sepeda motor dengan teknologi Compact Motor Storage	50
Gambar 15. Penderekan kendaraan yang terparkir liar (kiri); Satpol PP melakukan patroli di jalan-jalan utama Jakarta (kanan)	51
Gambar 16. Layanan transportasi publik di Jakarta	53
Gambar 17. Infrastruktur pejalan kaki eksisting dan rencana di Jakarta	54
Gambar 18. Infrastruktur pesepeda eksisting dan rencana di Jakarta	55
Gambar 19. Rencana Kawasan Berorientasi Transportasi Publik (Transit Oriented Development/TOD) di Jakarta	56
Gambar 20. Rekomendasi tahapan pembangunan kawasan rendah emisi di Jakarta	57
Gambar 21. Rekomendasi skenario jalan berbayar elektronik di Jakarta	58
Gambar 22. Kerangka kerja analisis kesenjangan kondisi ideal, kebijakan, dan implementasi manajemen parkir di Jakarta	59
Gambar 23. Penampang melintang jalan sebelum dan sesudah penghapusan parkir di ruang milik jalan	69
Gambar 24. Korelasi antara penyediaan parkir dan ketergantungan pada kendaraan pribadi	70
Gambar 25. Korelasi antara perluasan kota, kemacetan lalu lintas, dan kebutuhan fasilitas parkir	71
Gambar 26. Persentase emisi NOx dan PM 2.5 di Jakarta berdasarkan jenis kendaraan transportasi darat	72
Gambar 27. Skenario kenaikan tarif progresif di Zurich, Swiss	76

Gambar 28. Ragam rambu dan marka parkir di ruang milik jalan di Taipei, Taiwan	80
Gambar 29. Contoh desain parkir di ruang milik jalan yang proporsional	81
Gambar 30. Meteran parkir pada fasilitas parkir di ruang milik jalan di Taipei, Taiwan	83
Gambar 31. Perbandingan parkir bersama (shared parking) dan tidak bersama	89
Gambar 32. Diagram skematik parkir bersama dan rute penghubungnya	89
Gambar 33. Zona parkir di Paris, Perancis	94
Gambar 34. Zona parkir di Barcelona, Spanyol	95
Gambar 35. Zona parkir di Auckland, Selandia Baru	96
Gambar 36. Zona parkir di Beijing, Tiongkok	97
Gambar 37. Zona parkir di Mexico City, Meksiko	99
Gambar 38. Kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis	110
Gambar 39. Kawasan TOD, Kawasan Rendah Emisi, dan Kawasan Jalan Berbayar Elektronik	116
Gambar 40. Pembagian kawasan TOD dalam zona parkir	124
Gambar 41. Nilai total matriks untuk area di antara kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis	125
Gambar 42. Kawasan Jalan Berbayar Elektronik (JBE) dan zona dalam Kawasan Rendah Emisi (KRE) terhadap nilai matriks total	126
Gambar 43. Deliniasi zona parkir berdasarkan nilai matriks total	127
Gambar 44. Rekomendasi deliniasi zona parkir di Jakarta	127
Gambar 45. Papan informasi ketersediaan parkir di Taipei, Taiwan yang terletak di jalur pejalan kaki	137
Gambar 46. Parkir liar di area permukiman di kawasan Dukuh Atas	138
Gambar 47. Transformasi lahan parkir menjadi pasar komunitas di Manila, Filipina	146
Gambar 48. Transformasi atap gedung parkir menjadi urban skyfarm di Melbourne, Australia	147
Gambar 49. Diagram fase implementasi strategi reformasi parkir	148

Daftar Tabel

Tabel 1. Tarif parkir yang dikelola oleh pemerintah berdasarkan Pergub No. 31 Tahun 2017	26
Tabel 2. Tarif parkir di luar ruang milik jalan berdasarkan Pergub No. 120 Tahun 2012	27
Tabel 3. Persyaratan jumlah parkir minimum saat ini	28
Tabel 4. Jumlah ruang parkir yang dapat diakses yang harus disediakan di setiap tempat parkir umum	30
Tabel 5. Penyediaan fasilitas parkir di kawasan berorientasi transit	31
Tabel 6. Peran masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat dalam sistem manajemen parkir	33
Tabel 7. Pemenuhan persyaratan jumlah parkir minimum sejumlah gedung di kawasan Dukuh Atas	42
Tabel 8. Jumlah unit parkir dan rata-rata okupansi harian pada gedung sampel di kawasan Dukuh Atas	43
Tabel 9. Jumlah fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dengan tarif yang lebih rendah dari yang diatur	47
Tabel 10. Pertimbangan pendekatan kebijakan parkir di Jakarta	74
Tabel 11. Pertimbangan mekanisme penetapan tarif parkir di ruang milik jalan di Jakarta	77
Tabel 12. Pertimbangan sistem manajemen parkir pintar untuk Jakarta	84
Tabel 13. Pertimbangan strategi reformasi parkir di luar ruang milik jalan untuk Jakarta	91
Tabel 14. Perbedaan tarif parkir di ruang milik jalan antara zona parkir dalam dan luar di Paris, Prancis	94
Tabel 15. Tarif parkir di ruang milik jalan dan durasi parkir maksimum pada setiap zona parkir di Barcelona, Spanyol	95
Tabel 16. Syarat jumlah parkir maksimum dan minimal di Beijing, Tiongkok berdasarkan zonasi	97
Tabel 17. Pertimbangan zona parkir untuk Jakarta	99
Tabel 18. Pelajaran reformasi parkir dari kota-kota di seluruh dunia	102
Tabel 19. Daftar tujuan kebijakan publik Jakarta yang relevan dengan reformasi perparkiran	106
Tabel 20. Kawasan berbasis transportasi publik yang tercantum dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Rencana Induk Transportasi (RIT) Jabodetabek	109
Tabel 21. Kriteria dan indikator untuk penilaian area reformasi parkir	111
Tabel 22. Kawasan yang dianalisis berdasarkan frekuensi penyebutan dalam dokumen perencanaan	113
Tabel 23. Perbandingan antara pusat-pusat pelayanan skala kota, sub-skala kota, dan skala lokal berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Provinsi Daerah Khusus Jakarta	114
Tabel 24. Kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis berdasarkan skala kegiatan	115
Tabel 25. Daftar layanan transportasi publik massal yang sudah ada, sedang dibangun, dan yang	

direncanakan di Jakarta	117
Tabel 26. Hasil penilaian kawasan berbasis transportasi publik	120
Tabel 27. Klasifikasi zona parkir kawasan berbasis transportasi publik	123
Tabel 28. Rekomendasi indikasi waktu implementasi reformasi parkir	128
Tabel 29. Target kebijakan reformasi parkir untuk setiap zona parkir	129
Tabel 30. Implementasi strategi reformasi parkir di luar ruang milik jalan secara bertahap di Minneapolis, Amerika Serikat	133

Daftar Istilah

ADB	Asian Development Bank
AI	<i>Artificial Intelligence/Kecerdasan Buatan</i>
AMDAL	Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
Andalalin	Analisis Mengenai Dampak Lalu Lintas
APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
Bapenda	Badan Pendapatan Daerah
Bodetabek	Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi
BPKAD	Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CBD	<i>Central Business District</i>
CCTV	<i>Closed Circuit Television/Kamera Pengawas</i>
CHF	Franc Swiss
CRM	Cepat Respon Masyarakat
Dishub	Dinas Perhubungan
DK	Daerah Khusus
DPA	Dokumen Pelaksanaan Anggaran
DPRD	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
ETLE	<i>Electronic Traffic Law Enforcement/Tilang Elektronik</i>
EUR	Euro
GRK	Gas Rumah Kaca
GSB	Garis Sempadan Bangunan
HDB	<i>Housing and Development Board</i>
HI	Hotel Indonesia
IMB	Izin Mendirikan Bangunan
IMBG	Izin Mendirikan Bangunan Gedung
IoT	<i>Internet of Things/Internet untuk Segala</i>
IPB	Izin Penggunaan Bangunan
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
Jabodetabek	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi
JAKI	Jakarta Kini
JBE	Jalan Berbayar Elektronik
JIS	<i>Jakarta International Stadium</i>
KBLBB	Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai
KDB	Koefisien Dasar Bangunan
KLB	Koefisien Lantai Bangunan
KPDBU	Kerjasama Pemerintah Daerah dan Badan Usaha
KPP	Kawasan Pengendalian Parkir

KRE	Kawasan Rendah Emisi
KRL	Kereta Rel Listrik/ <i>Commuter Line</i>
KTB	Kendaraan Tidak Bermotor
KUE	Kartu Uang Elektronik
LRT	<i>Light Rapid Transit</i> /Lintas Raya Terpadu
Monas	Monumen Nasional
MKLL	Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
MRT	<i>Mass Rapid Transit</i> /Moda Raya Terpadu
NACTO	<i>National Association of City Transportation Officials</i>
PD	Perusahaan Milik Daerah
Pemprov	Pemerintah Provinsi
Perda	Peraturan Daerah
Pergub	Peraturan Gubernur
Perpres	Peraturan Presiden
PGC	Pusat Grosir Cililitan
PLN	Perusahaan Listrik Negara
PM	<i>Particulate Matter</i> /Materi Partikulat
PNS	Pegawai Negeri Sipil
Polda	Kepolisian Daerah
PPKD	Pejabat Pengelola Keuangan Daerah
PPKUKM	Perindustrian Perdagangan Koperasi Usaha Kecil dan Menengah
PT	Perusahaan Terbatas
QR Code	<i>Quick Response Code</i> /Kode Respon Cepat
QRIS	<i>Quick Response Code Indonesian Standard</i> /Kode Respon Cepat Standar Indonesia
RDTR	Rencana Detail Tata Ruang
RFID	<i>Radio Frequency Identification</i> /Identifikasi Frekuensi Radio
RIT	Rencana Induk Transportasi
RPJMD	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
Satpol PP	Satuan Polisi Pamong Praja
SPKLU	Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum
SRP	Satuan Ruang Parkir
Sudin	Suku Dinas
TMII	Taman Mini Indonesia Indah
TOD	<i>Transit Oriented Development</i> /Kawasan Berorientasi Transportasi Publik
TPE	Terminal Parkir Elektronik
UP	Unit Pengelola
USD	Dolar Amerika Serikat
UU	Undang-Undang

Ringkasan Eksekutif

Di tengah langka dan tingginya harga lahan di Jakarta yang dapat difungsikan untuk aktivitas manusia seperti hunian dan kegiatan usaha, fasilitas parkir dalam jumlah yang banyak masih dapat ditemukan. Sebagai contoh, area Dukuh Atas yang telah ditetapkan sebagai Kawasan Berorientasi Transportasi Publik (*Transit Oriented Development*) dan dilayani empat layanan transportasi publik berkualitas tinggi, masih memiliki 30.000 ruang parkir di luar ruang milik jalan (*off-street*), misalnya gedung parkir dan pelataran parkir. Ruang parkir ini mengambil 18,1% dari total luas wilayah Dukuh Atas. Selain itu, terdapat pula parkir di ruang milik jalan (*on-street*), yakni parkir yang ada di tepi badan jalan, baik resmi maupun liar, di beberapa ruas jalan di Kawasan Dukuh Atas.

Isu parkir merupakan dampak dari jumlah kendaraan pribadi yang terus meningkat tidak terkendali, setidaknya terdapat 22 juta kendaraan yang terdaftar yang lalu lalang di Jakarta (BPS, 2024). Jika situasi ini tidak ditanggapi pemerintah dengan serius, siklus ini akan terus berlanjut dan memicu lebih banyak lagi masalah parkir.

KESENJANGAN ANTARA KEBIJAKAN DAN IMPLEMENTASI

Membandingkan peraturan dan kebijakan dengan pelaksanaannya, terdapat beberapa masalah yang terlihat jelas dalam sistem manajemen parkir di Jakarta. Masalah-masalah tersebut sebagian besar bersifat struktural, yang berarti terletak pada peraturan dan kebijakan yang ada saat ini. Meskipun peraturan terbaru seperti Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Jakarta mulai bergeser ke arah pembatasan jumlah parkir di kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), dokumen inti yang mengatur perparkiran masih belum diperbarui dan mendukung target pemerintah yang baru. Secara umum, beberapa hal yang perlu dikaji lebih lanjut antara lain:

Tarif parkir di ruang milik jalan (*on-street*) yang terjangkau dan zona parkir yang tidak diperbarui;

Peraturan bangunan masih mengharuskan penyediaan parkir di gedung-gedung dengan persyaratan parkir minimal untuk semua zona di dalam kota;

Ruang parkir yang tersedia melimpah di kawasan TOD dan kesalahpahaman tentang penerapan *park and ride*.

Selain isu-isu terkait peraturan dan kebijakan, ada juga isu-isu lain yang perlu diperhatikan karena aspek-aspek ini bersifat sebagai pelengkap tetapi memainkan peran penting dalam keberhasilan reformasi perparkiran. Isu-isu tersebut meliputi:

Masalah penegakan hukum, yang mencakup sumber daya yang terbatas dan tindakan yang tidak konsisten, serta kurangnya kontrol terhadap petugas parkir dan operator parkir swasta;

Masalah teknologi, yang meliputi tidak berfungsinya setengah dari terminal parkir elektronik (TPE) atau meteran parkir di parkir ruang milik jalan, tidak adanya informasi kekosongan parkir yang *real time* dan akurat, serta kurangnya pengawasan di area parkir; dan

Masalah kelembagaan, yang mencakup ketidakselarasan antara rencana pembangunan Jakarta dan strategi manajemen parkir, misalnya revitalisasi jalur pejalan kaki.

PELAJARAN IMPLEMENTASI REFORMASI PARKIR DARI KOTA-KOTA LAIN

Beberapa kota di dunia yang telah melaksanakan reformasi parkir, seperti Beijing, Mexico City, São Paulo, dan Atlanta mencatat poin-poin pelajaran dari tantangan atau hambatan yang ditemui, serta strategi reformasi parkir yang sukses dilakukan. Pelajaran tersebut, yang dirangkum dalam poin-poin di bawah ini, harus diantisipasi untuk menyukseskan reformasi parkir di Jakarta:

- 1 Data dan contoh sukses (*success story*) memainkan peran penting dalam mendorong reformasi perparkiran untuk diimplementasikan di kota;
- 2 Ketersediaan visi, kebijakan, dan strategi yang jelas untuk melakukan reformasi perparkiran sangat dibutuhkan;
- 3 Reformasi parkir diposisikan sebagai strategi untuk memberikan manfaat lainnya bagi masyarakat;
- 4 Proses yang transparan, termasuk kemana pendapatan parkir dialokasikan, serta pelibatan publik yang kuat melalui berbagai saluran komunikasi sangat dianjurkan untuk memperlancar transisi;
- 5 Evaluasi efektivitas kebijakan reformasi parkir yang diberlakukan harus dilakukan secara berkala agar dampak yang dihasilkan tetap optimal; dan
- 6 Pengembangan kapasitas dan kesadaran harus ditangani secara paralel dengan seluruh proses transisi baik teknis maupun politis.

MEREFORMASI SISTEM MANAJEMEN PARKIR DI JAKARTA

Penyediaan parkir tidak boleh disamakan dengan perlakuan penyelenggaraan barang publik; parkir adalah komoditas yang harus memiliki harga. Reformasi parkir yang dilakukan melalui penerapan kebijakan zonasi dengan mengendalikan tarif dan suplai parkir di beberapa wilayah tertentu akan menjadi instrumen manajemen kebutuhan (*demand management*) yang efektif dan kuat. **Reformasi parkir merupakan tindakan penting yang perlu dilakukan oleh Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jakarta untuk:**

- 1 Mempromosikan penggunaan dan mengalokasikan lebih banyak ruang untuk transportasi yang berkelanjutan;
- 2 Membuka peluang untuk hunian terjangkau dan penggunaan produktif lainnya yang mendukung prinsip-prinsip pembangunan berorientasi transportasi publik;
- 3 Memutuskan ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan; dan
- 4 Mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara dalam jangka panjang.

Terdapat beberapa pendekatan kebijakan parkir yang dapat diadopsi oleh kota, di antaranya pendekatan konvensional, pendekatan multitujuan, dan pendekatan kendala parkir. Jakarta, seperti halnya kota-kota lain di Asia Tenggara, saat ini mengadopsi pendekatan konvensional yang masih berorientasi pada penyediaan ketersediaan parkir yang memadai untuk memenuhi jumlah (kebutuhan) yang diperkirakan, sehingga menghasilkan persyaratan parkir minimal. Untuk mereformasi kebijakan parkir, **pendekatan manajemen parkir multitujuan perlu diprioritaskan.** Pendekatan ini akan memungkinkan Jakarta untuk memecahkan masalah atau mencapai tujuan yang lebih luas oleh kota. Pendekatan ini juga akan berguna untuk mengkomunikasikan urgensi reformasi perparkiran.

Reformasi parkir harus dilakukan untuk parkir di ruang milik jalan (*on-street*) dan di luar ruang milik jalan (*off-street*); tidak dapat dilakukan hanya pada salah satunya.

Ketika melakukan reformasi parkir, pemerintah berharap untuk mengalihkan masyarakat dari penggunaan mobil pribadi ke moda transportasi alternatif yang lebih ramah lingkungan. Ketika intervensi diterapkan pada parkir di ruang milik jalan, penambahan parkir di luar ruang milik jalan seharusnya tidak dilakukan karena hanya akan memindahkan masalah ke tempat lain atau bahkan menimbulkan masalah baru. Berikut ini adalah beberapa pertimbangan yang perlu diambil oleh Pemprov Daerah Khusus (DK) Jakarta dalam mereformasi parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan.

■ Reformasi parkir di ruang milik jalan

- Disarankan untuk memulai reformasi parkir dengan menerapkan tarif yang dibedakan berdasarkan waktu atau dengan membatasi parkir pada periode waktu tertentu untuk mengendalikan permintaan. Hal ini juga dapat dibarengi dengan tarif progresif atau durasi maksimum parkir untuk mengendalikan tingkat perputaran/ durasi parkir.
- Pemprov Jakarta harus mempertimbangkan kembali frekuensi evaluasi tarif parkir dan tingkat okupansi yang memicu kenaikan tarif agar dapat beradaptasi dengan cepat terhadap situasi yang ada. Periode evaluasi 6 hingga 12 bulan dan ambang batas okupansi 65% hingga 80% umumnya digunakan oleh kota-kota yang telah melakukan reformasi parkir.
- Disarankan untuk memberikan informasi se jelas mungkin pada fasilitas parkir di ruang milik jalan. Ke depannya, Pemerintah Provinsi DK Jakarta perlu menambahkan penandaan yang lebih jelas mengenai peraturan parkir, seperti warna zonasi, waktu yang diperbolehkan untuk parkir, dan sebagainya.
- Pemerintah Provinsi DK Jakarta perlu meningkatkan kapasitas meteran parkir (Terminal Parkir Elektronik/TPE) dengan sensor dan sistem *big data* untuk memungkinkan otomatisasi dalam pembayaran, pencegahan kebocoran pendapatan, penegakan hukum, dan pengumpulan data. Selain kartu isi ulang yang umum digunakan, QR Code atau QRIS harus ditambahkan ke dalam metode pembayaran parkir. Pembayaran tunai juga dapat dipertimbangkan dengan skema tertentu untuk mencegah kebocoran pendapatan.

■ Reformasi parkir di luar ruang milik jalan

- Pemprov Daerah Khusus Jakarta harus memulai dengan menghapus persyaratan parkir minimal dan menggantinya dengan persyaratan parkir maksimal yang baru. Hal ini dapat dilakukan pada kawasan-kawasan yang telah dilayani transportasi publik, memiliki infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda, serta menerapkan manajemen kebutuhan lalu lintas (MKLL). Meski demikian, bangunan atau kelompok tertentu (terutama penyandang disabilitas dan pesepeda) harus dibebaskan dari ketentuan parkir maksimum.
- Di kawasan yang tingkat cakupan transportasi berkelanjutan dan MKLL-nya rendah, dapat dipertimbangkan untuk mengurangi jumlah persyaratan parkir minimal, dikombinasikan dengan tarif parkir yang tinggi.
- Parkir bersama atau kolektif (*shared parking*) perlu didorong di dalam suatu wilayah, seperti yang telah disebutkan dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), untuk mengoptimalkan penggunaan ruang parkir yang ada. Pemprov DK Jakarta dapat membatasi atau mengurangi jumlah ruang parkir secara keseluruhan di suatu wilayah jika hal ini diterapkan.
- Pemilik gedung, pemilik bisnis, dan perusahaan lain didorong untuk mengambil bagian dengan melakukan program yang mempromosikan penggunaan transportasi yang berkelanjutan, menyiratkan urgensi reformasi perparkiran, misalnya dengan memberikan insentif kepada pekerja yang menggunakan transportasi publik, memisahkan biaya parkir dari biaya sewa tempat, dan sebagainya.
- *Park and ride* tidak boleh ditempatkan di stasiun yang terletak di pusat kota, terutama di mana langkah-langkah MKLL sudah diterapkan. Hal ini bertujuan untuk mempertahankan tujuan *park and ride* itu sendiri, untuk mempromosikan penggunaan transportasi publik ke pusat kota dan mencegah fasilitas tersebut digunakan oleh pengguna parkir yang tidak menggunakan transportasi publik di pusat kota.

Zona parkir perlu diterapkan untuk membedakan tingkat keketatan perangkat reformasi parkir untuk wilayah dengan karakteristik dan kelengkapan fasilitas yang berbeda.

Lebih lanjut, **pendapatan yang diperoleh dari sistem manajemen parkir dapat dialokasikan** untuk mendanai tujuan-tujuan yang mengalihkan masyarakat dari penggunaan kendaraan pribadi. Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta dapat memilih untuk mengalokasikan pendapatan parkir secara penuh atau sebagian dengan membuat rekening khusus yang digunakan untuk menyimpan pendapatan parkir. Pemerintah kota telah mengalokasikan pendapatan parkir mereka untuk:

- 1 Mengembangkan sistem sepeda sewa
- 2 Meningkatkan sistem transportasi publik
- 3 Memberikan insentif bagi kelompok pengguna transportasi publik yang rentan
- 4 Merevitalisasi ruang kota

PETA JALAN REFORMASI PERPARKIRAN

Mengacu pada target Jakarta untuk memprioritaskan penggunaan transportasi yang berkelanjutan dan mengurangi emisi dari kendaraan bermotor dengan tujuan mencapai nol emisi (*net zero emission*) pada tahun 2050, reformasi parkir harus dimulai dari daerah-daerah dengan layanan transportasi publik serta infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda berkualitas tinggi yang sudah ada ataupun sudah direncanakan, dan/atau di daerah-daerah dengan manajemen kebutuhan lalu lintas yang sudah direncanakan. Dengan mempertimbangkan hal tersebut, area yang dapat diprioritaskan meliputi:

- 1 **Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dan kawasan berbasis transportasi publik lainnya** yang disebutkan dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ); dan
- 2 **Area Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (MKLL)** termasuk kawasan rendah emisi (KRE) dan jalan berbayar elektronik (JBE) (khusus untuk skenario berbasis area atau kordon).

Kawasan TOD dan kawasan berbasis transportasi publik lainnya dianalisis menggunakan seperangkat kriteria penilaian dan indikator untuk menentukan zona parkirnya. **Kriteria penilaian berasal dari kategori-kategori berikut:**

- 1 **Kebijakan pemerintah (menyiratkan tingkat kepentingan kawasan)**
- 2 **Ketersediaan moda transportasi alternatif yang berkelanjutan**
- 3 **Potensi bangkitan perjalanan (tata guna lahan)**

Hasil analisis menghasilkan daftar area berdasarkan skor yang diperoleh. Wilayah yang memiliki karakteristik serupa dikategorikan ke dalam zona yang sama. Selanjutnya, analisis ini juga ditumpang-susunkan dengan langkah-langkah MKLL untuk melengkapi penggambaran setiap zona.

Pada akhirnya, penerapan kebijakan parkir di Jakarta direkomendasikan untuk **dibagi menjadi 4 (empat) zona, yakni 1) zona merah; 2) zona kuning; 3) zona hijau; dan 4) zona abu-abu.**

Zona merah memiliki alternatif moda transportasi berkelanjutan dan intervensi MKLL yang paling lengkap. Zona merah akan menerapkan kebijakan yang paling ketat, termasuk tarif tertinggi, durasi parkir maksimum terpendek, persyaratan parkir maksimal dengan jumlah paling rendah, dan denda tertinggi untuk penyediaan parkir di luar ruang milik jalan yang melebihi kapasitas. Kawasan TOD dapat dikategorikan ke dalam zona merah.

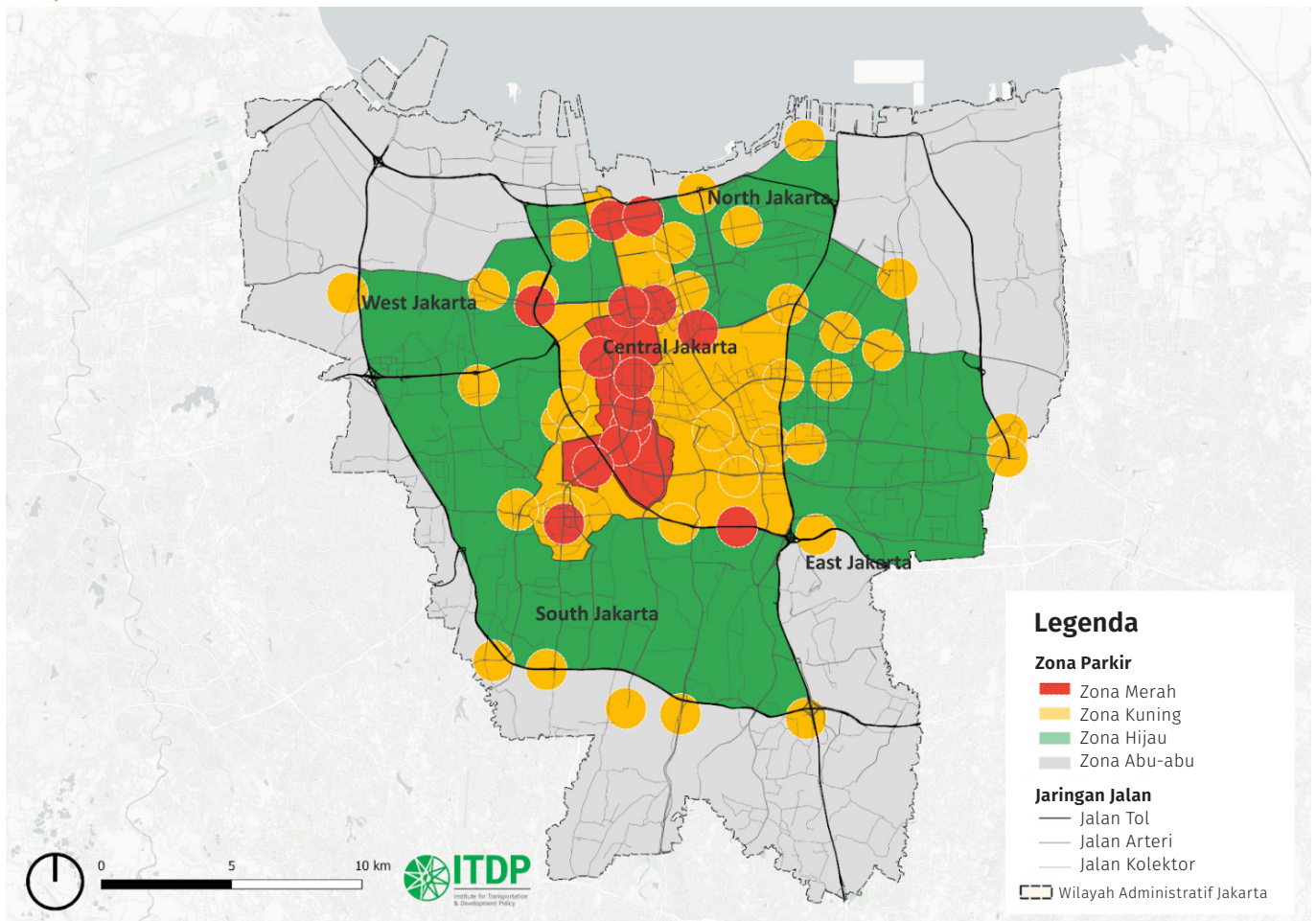
Zona kuning merupakan zona yang serupa dengan zona merah, di mana kawasan TOD juga dapat dikategorikan ke dalam zona ini. Hanya saja, kawasan pada zona kuning hanya disyaratkan memiliki 1 (satu) layanan transportasi publik dan tidak termasuk dalam kawasan penerapan jalan berbayar elektronik (JBE).

Zona hijau merupakan zona yang setidaknya dilayani oleh 1 (satu) transportasi publik pengumpan (*feeder*). Kebijakan yang diterapkan pada zona ini tidak akan seketat pada zona merah dan zona kuning. Alih-alih menerapkan persyaratan parkir maksimal, pada zona ini diterapkan persyaratan parkir minimal dengan jumlah yang lebih rendah.

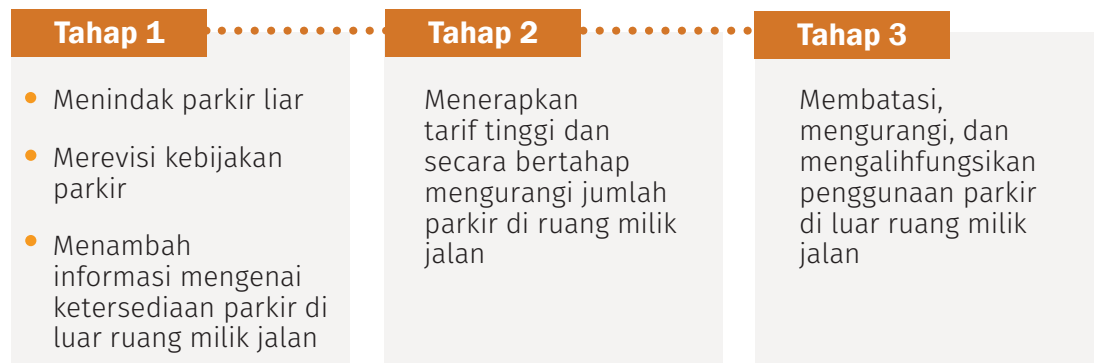
Zona abu-abu pada dasarnya merupakan kebalikan dari zona merah, yakni zona yang tidak dilayani oleh transportasi publik, tidak dapat diakses dengan berjalan kaki atau bersepeda, dan terletak di zona luar KRE. Sementara itu, tidak ada perubahan yang diharapkan pada zona abu-abu.

Penggambaran zona parkir yang diusulkan di Jakarta diilustrasikan pada gambar di bawah ini.

Rekomendasi Zona Parkir untuk Jakarta



Yang lebih penting lagi, mengubah paradigma parkir di sebuah kota tidak dapat dicapai dalam waktu yang singkat. Sangat penting untuk berhati-hati dalam merencanakan strategi di kota-kota yang sangat bergantung pada kendaraan bermotor karena penolakan masyarakat mungkin terjadi. Dalam hal ini, implementasi bertahap direkomendasikan agar perubahan tidak terlalu drastis. Reformasi parkir di Jakarta direkomendasikan untuk dilakukan dalam tiga tahap sebagai berikut.



Setiap fase tidak akan dibatasi oleh waktu karena situasi yang terjadi di setiap kawasan dan/atau seluruh kota dapat bervariasi tergantung pada kemauan politik, penerimaan dan penolakan masyarakat, kemampuan keuangan pemerintah, dan faktor-faktor lainnya.

Terakhir, sejalan dengan upaya reformasi perparkiran, Pemprov DKI Jakarta harus mempercepat implementasi langkah-langkah berikut:

- 1 Meningkatkan dan mengintegrasikan layanan transportasi publik saat ini dan yang direncanakan;
- 2 Menambah dan/atau meningkatkan kualitas infrastruktur pejalan kaki dan sepeda;
- 3 Mengembangkan dan menyediakan layanan sepeda sewa; dan
- 4 Menguji coba dan mengimplementasi Kawasan Rendah Emisi (KRE) dan Jalan Berbayar Elektronik (JBE).



1. Pendahuluan

Pada tahun 2024¹, ruang terbuka hijau di Jakarta hanya menyumbang 5,21% dari total luas kota, yaitu sekitar 33.500.000 m². Sementara itu, jumlah fasilitas parkir di Dukuh Atas, kawasan TOD terkemuka di Jakarta saja mencapai sekitar 30.000 ruang parkir, dengan luas total sekitar 265.000 m² (18,1% dari total luas kawasan TOD Dukuh Atas). Pada tahun 2019, survei ITDP juga mengungkapkan bahwa dalam rentang 5 km di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman terdapat 38.000 ruang parkir yang beroperasi secara aktif. Pada kondisi ini, kemungkinan besar total area fasilitas parkir yang mencakup seluruh kota melebihi total area ruang terbuka hijau.

Jumlah lahan parkir dengan luasan yang besar ini dianggap sebagai solusi bagi jumlah kendaraan bermotor pribadi yang terus meningkat. Jumlah kendaraan bermotor pribadi di Jakarta (mobil dan sepeda motor) meningkat setiap tahunnya, mulai dari 20,2 juta di tahun 2020 hingga menjadi 22,1 juta di tahun 2023². Dengan jumlah yang terus meningkat, anggapan untuk menyediakan fasilitas parkir menjadi semakin diperlukan, meskipun terjadi kelangkaan dan meroketnya harga tanah di seluruh kota. Pola pikir yang menjadikan penyediaan parkir sebanyak-banyaknya sebagai respon terhadap jumlah kendaraan bermotor pribadi yang terus meningkat menciptakan siklus ketergantungan pada kendaraan bermotor pribadi.

Layanan transportasi publik yang ada di Jakarta saat ini telah menjangkau hingga 78,4% dari total wilayah Jakarta, termasuk Dukuh Atas dan Jalan Jenderal Sudirman. Dengan hanya memperhitungkan layanan Transjakarta (termasuk Mikrotrans), sekitar 85,06% penduduk Jakarta sekarang dapat mengakses transportasi publik dalam jarak berjalan kaki³. Jaringan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang luas juga telah menjangkau beberapa wilayah di Jakarta.

Akan tetapi, strategi *push* untuk mendorong masyarakat beralih menggunakan transportasi publik belum maksimal. Pembatasan plat nomor ganjil-genap telah diberlakukan pada jam-jam sibuk di pagi dan sore hari pada hari kerja sejak tahun 2016. Namun, tanpa adanya perubahan skema penerapan strategi *push* dan penegakkan hukumnya, masyarakat kemudian beradaptasi, misalnya dengan memiliki sepeda motor atau mobil kedua. Selain itu, Kawasan Rendah Emisi (KRE) pun sempat diimplementasi di Kawasan Kota Tua dan Tebet. Namun, area implementasi yang kecil hanya mendorong masyarakat untuk mengubah rute, alih-alih mengubah moda.

Melihat situasi tersebut, reformasi kebijakan parkir di Jakarta sangat diperlukan sebagai tambahan dari strategi *push*. Mempertahankan jumlah fasilitas parkir yang tinggi hanya akan membangun kesan bahwa bepergian dengan kendaraan pribadi sangatlah mudah dan murah ketimbang menggunakan transportasi publik. Dengan mengatur tarif dan suplai parkir melalui penerapan

¹ Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. 2024. *Informasi Ruang Terbuka Hijau Provinsi DKI Jakarta*. Tersedia di: jakartasatu.jakarta.go.id. (Diakses: 17 April 2024)

² Badan Pusat Statistik. 2024. *Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2024*. Tersedia di: jakarta.bps.go.id. (Diakses: 29 Januari 2024)

³ Analisis oleh ITDP berdasarkan data Transjakarta dari tahun 2022

zona parkir, maka kebutuhan penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalisir dan mendorong masyarakat untuk berpikir ulang dan mencari moda transportasi alternatif. Seiring dengan penerapan kawasan TOD dan kawasan integrasi intermoda lainnya, serta tujuan untuk mencapai 60% pangsa moda transportasi publik pada tahun 2029⁴, manajemen parkir harus dimanfaatkan sebagai seperangkat kebijakan yang melengkapi rekomendasi transportasi publik dan perbaikan infrastruktur publik.

Dengan mempertimbangkan catatan-catatan tersebut, studi ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai praktik parkir saat ini di Jakarta, dan memberikan rekomendasi mengenai pengaturan parkir yang dapat membantu mengelola permintaan parkir sekaligus menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi. Dokumen studi ini menguraikan peraturan dasar yang berkaitan dengan penyediaan, pengembangan dan pengoperasian lahan parkir, termasuk peraturan dan pedoman dari pemerintah daerah dan pusat. Kemudian, studi ini menganalisa implementasi kondisi parkir saat ini dari semua aspek, merinci kesenjangan antara kondisi ideal dan kondisi yang ada, dan memberikan pedoman pengaturan parkir sebagai alat untuk mendorong penggunaan transportasi publik dan peta jalan untuk mereformasi sistem manajemen parkir saat ini di Jakarta.

⁴ Perpres No. 55 Tahun 2018

2. Kerangka Regulasi dan Kebijakan

Bagian ini memberikan gambaran rinci mengenai kebijakan sistem perparkiran di Jakarta. Dimulai dengan menjelaskan bagaimana Pemerintah Provinsi (Pemprov) Daerah Khusus (DK) Jakarta merencanakan pengelolaan parkir melalui kebijakan terkait parkir yang tertulis dalam peraturan yang sudah ada, yang dikategorikan ke dalam jenis fasilitas parkir, tarif dan denda parkir, persyaratan suplai parkir minimum, dan persyaratan perizinan. Peran pemangku kepentingan yang terlibat dalam proses perizinan, penyediaan, pengelolaan, dan pembiayaan parkir juga dibahas dalam bagian ini, yang dirangkum dalam diagram alir untuk melihat bagaimana satu pemangku kepentingan berkorelasi dengan pemangku kepentingan lainnya.

2.1. Pratinjau Peraturan dan Kebijakan

Dalam menentukan kondisi ideal dari kebijakan perparkiran yang ada, perlu dilakukan kajian terhadap peraturan dan kebijakan yang ada. Peraturan yang dikaji meliputi Undang-Undang (UU), Peraturan Presiden (Perpres), Peraturan Daerah (Perda), dan Peraturan Gubernur (Pergub), baik yang secara khusus membahas perparkiran, maupun hal-hal lain yang berkaitan. Peraturan tersebut terdiri dari:

- UU No. 22 Tahun 2009;
- UU No. 23 Tahun 2014;
- Perpres No. 55 Tahun 2018;
- Perda No. 16 Tahun 2010;
- Perda No. 3 Tahun 2012;
- Perda No. 5 Tahun 2012;
- Perda No. 5 Tahun 2014;
- Perda No. 1 Tahun 2018;
- Perda No. 4 Tahun 2022;
- Pergub No. 120 Tahun 2012;
- Pergub No. 102 Tahun 2013;
- Pergub No. 37 Tahun 2016
- Pergub No. 188 Tahun 2016;
- Pergub No. 31 Tahun 2017;
- Pergub No. 67 Tahun 2019;
- Pergub No. 80 Tahun 2020;
- Pergub No. 107 Tahun 2020;
- Pergub No. 16 Tahun 2021;
- Pergub No. 50 Tahun 2021;
- Pergub No. 65 Tahun 2021;
- PergubNo. 90 Tahun 2021; dan

- Pergub No. 31 Tahun 2022.

Informasi yang diperoleh dari peraturan-peraturan tersebut dibahas secara rinci di bawah ini.

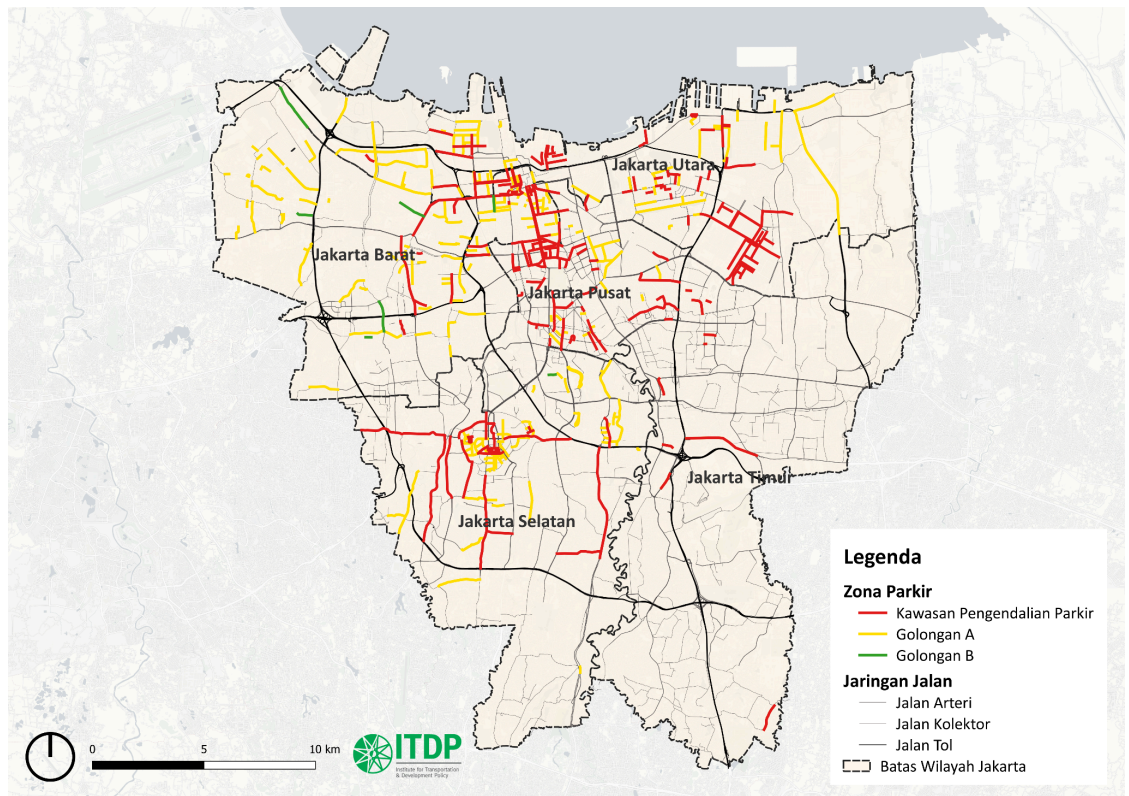
2.1.1. Jenis fasilitas parkir

Menurut Perda No. 5 Tahun 2014, fasilitas parkir di Jakarta dibagi menjadi parkir di ruang milik jalan (*on street*), parkir di luar ruang milik jalan (*off street*), dan *park and ride*. Setiap jenis fasilitas parkir dijelaskan secara rinci di bawah ini.

- **Parkir di ruang milik jalan:** Parkir di ruang milik jalan, atau biasa disebut sebagai parkir *on street*, merupakan fasilitas parkir yang terletak di tepi jalan dan umumnya ditandai oleh marka Satuan Ruang Parkir (SRP), rambu parkir, dan papan informasi mengenai tarif parkir. Parkir di ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan oleh pemerintah dan di Jakarta dikelola oleh Unit Pengelola (UP) Perparkiran Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi DKI Jakarta. Terdapat 472 lokasi parkir di ruang milik jalan yang tercatat dalam Pergub No. 188 Tahun 2016.

Sejumlah dokumen kebijakan di Jakarta telah mencanangkan pembatasan jumlah parkir di ruang milik jalan, misalnya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2017-2022 atau Perda No. 1 Tahun 2018. Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Jakarta yang terbaru atau Pergub No. 31 Tahun 2022 juga menyatakan bahwa parkir di ruang milik jalan hanya diperbolehkan di jalan selain jalan arteri dan kolektor dengan lebar tidak kurang dari 12 meter. Selain itu, parkir di badan jalan tidak diperbolehkan di jalan dengan muka bangunan aktif, yang juga didorong di kawasan berorientasi transportasi publik (*Transit Oriented Development/TOD*) menurut Pergub No. 50 Tahun 2021.

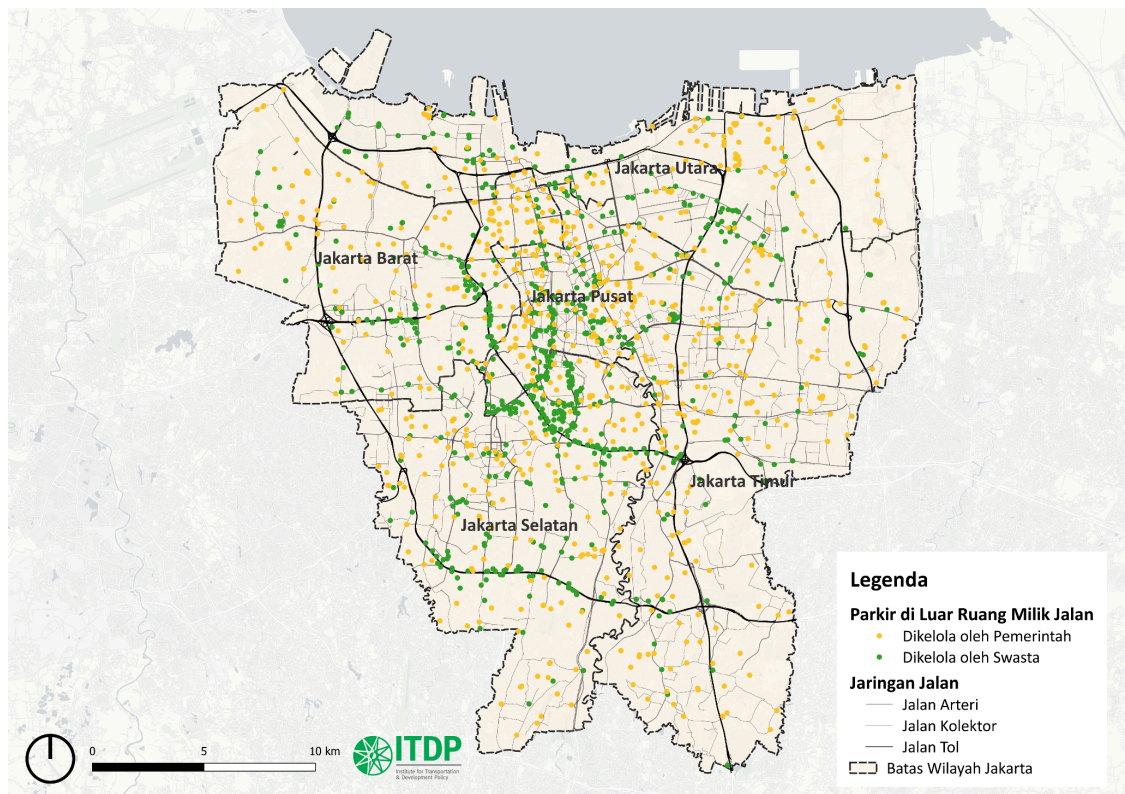
Fasilitas parkir di ruang milik jalan diklasifikasikan ke dalam tiga zona berdasarkan kondisi lalu lintas dan frekuensi parkir (Gambar 1): Kawasan Pengendalian Parkir, Golongan A (Frekuensi Parkir Tinggi), dan Golongan B (Frekuensi Parkir Rendah). Kawasan Pengendalian Parkir ditetapkan karena tingginya volume lalu lintas di wilayah yang bersangkutan, sehingga parkir di ruang milik jalan dibatasi agar tidak mengganggu lalu lintas setempat. Zona-zona ini dibentuk oleh sekelompok segmen jalan, bukan oleh sebuah area yang terdefinisi.



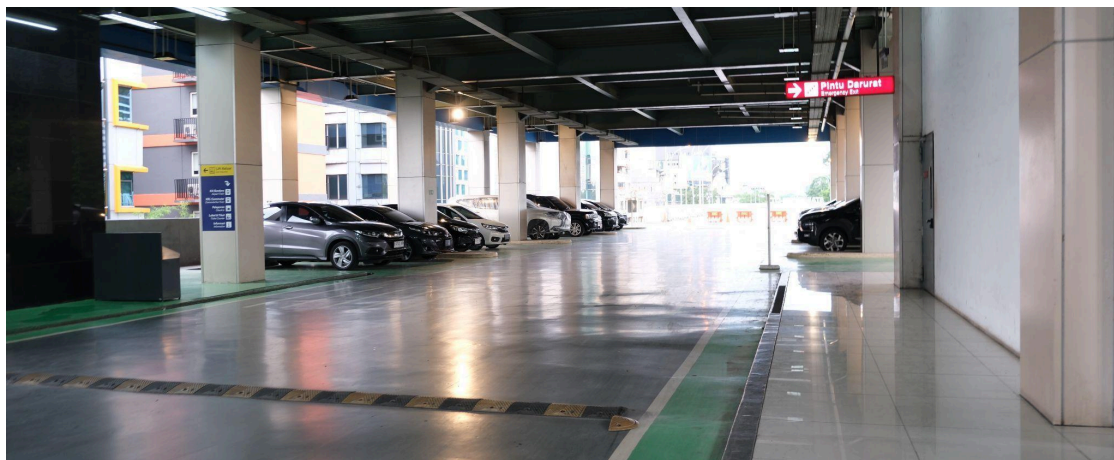
Gambar 1. Distribusi lokasi parkir di ruang milik jalan di seluruh Jakarta (atas), Contoh ruang parkir di ruang milik jalan di Jakarta (bawah)

- Parkir di luar ruang milik jalan:** Parkir di luar ruang milik jalan, atau biasa disebut sebagai parkir *off street*, merupakan fasilitas parkir selain yang terletak di tepi jalan. Jenis fasilitas parkir ini dapat berupa gedung, pelataran, dan lingkungan parkir. Gedung parkir dan lahan parkir ini dapat berupa gedung atau lahan parkir yang berdiri sendiri, atau merupakan bagian dari gedung lain. Parkir di luar ruang milik jalan dapat disediakan oleh pemerintah dan swasta (Gambar 2). Untuk menyediakan fasilitas ini, pihak-pihak ini harus mendapatkan izin operasional dari Gubernur, seperti yang akan dibahas lebih lanjut di Bagian 2.1.2.

Berdasarkan Pergub Jakarta No. 188 Tahun 2016, parkir di luar ruang milik jalan yang dikelola oleh Pemprov DKI Jakarta tersedia di 754 lokasi seperti kantor pemerintah, pemakaman, rumah susun, pasar, fasilitas olahraga, dan area lainnya. Sementara itu, parkir di luar ruang milik jalan yang dikelola oleh badan usaha swasta yang terdaftar tersedia di 660 lokasi fasilitas umum berdasarkan data resmi dari UP Perparkiran⁵.



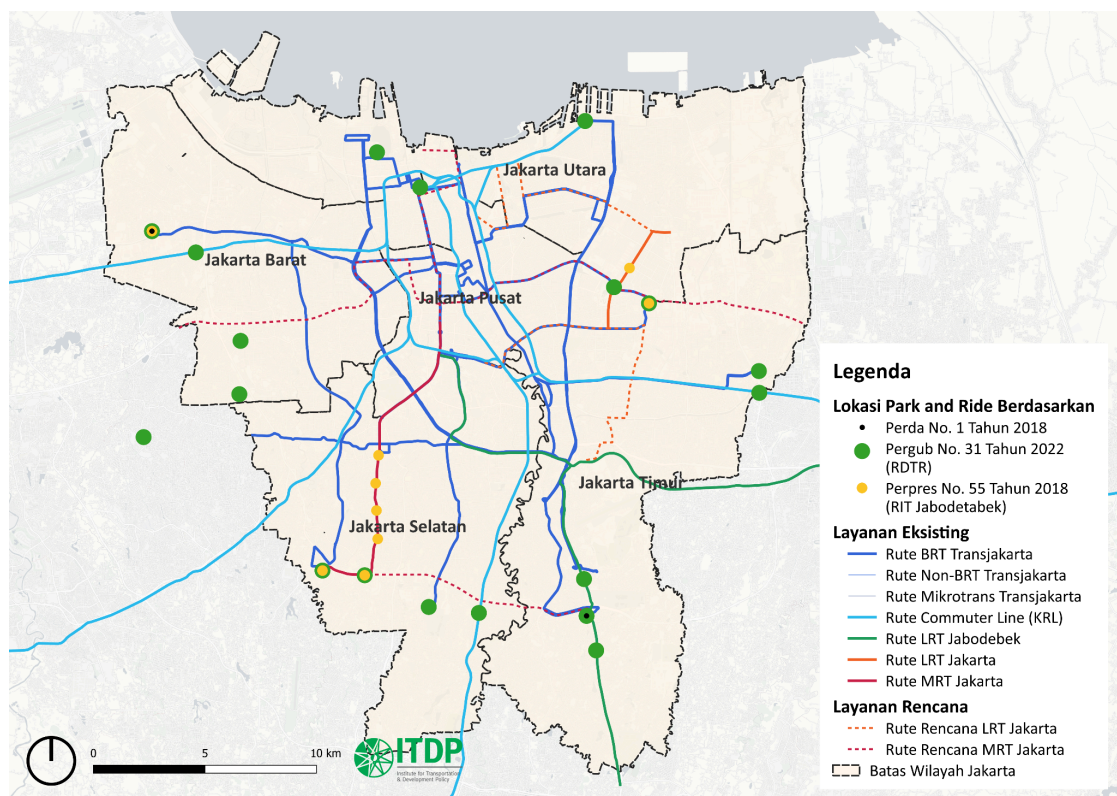
⁵ Data Unit Pengelola Perparkiran - Parkir *Off-Street* Swasta yang Terdaftar



Gambar 2. Distribusi lokasi parkir di luar ruang milik jalan di seluruh Jakarta (atas), Contoh ruang parkir di luar ruang milik jalan di Stasiun BNI City (bawah)

- **Park and ride:** *Park and ride* pada dasarnya adalah salah satu bentuk dari parkir di luar ruang milik jalan. Secara khusus, *park and ride* bertujuan untuk memfasilitasi pengguna kendaraan pribadi yang akan menggunakan layanan transportasi publik. Berdasarkan Perpres No. 55 Tahun 2018, Pergub No. 31 Tahun 2022, dan Perda No. 1 Tahun 2018, terdapat 23 lokasi ([Gambar 3](#)) yang ditetapkan untuk *park and ride* yang akan dikelola oleh pemerintah.

Berdasarkan Pergub No. 67 Tahun 2019, fasilitas *park and ride* di wilayah Jakarta direncanakan ditempatkan di kawasan TOD dan akan terhubung langsung dengan stasiun transportasi publik. Namun, mengacu pada Pergub No. 31 Tahun 2022, penempatan fasilitas *park and ride* perlu mempertimbangkan ketersediaan fasilitas dan simpul transportasi publik di sekitar kawasan, dalam radius yang sesuai dengan ketentuan dalam peraturan tersebut, dan di luar wilayah pembatasan lalu lintas.



Gambar 3. Distribusi fasilitas Park and Ride di seluruh Jakarta (atas), Park and Ride Lebak Bulus (bawah)

2.1.2. Izin

Dalam teknis pengadaan lahan parkir yang diatur dalam Pergub No. 102 Tahun 2013, izin harus didapatkan agar lahan parkir tersebut tergolong legal dan resmi. Untuk mendapatkan

izin parkir, baik pemerintah maupun badan usaha harus mengajukan permohonan izin yang dilengkapi dengan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) yang saat ini telah diubah menjadi Izin Mendirikan Bangunan Gedung (IMBG), Izin Penggunaan Bangunan (IPB), Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), Analisis Mengenai Dampak Lalu Lintas (Andalalin), dan dokumen lainnya sesuai ketentuan.

Penyelenggara fasilitas parkir di luar ruang milik jalan juga harus memastikan kelengkapan prasarana. Hal tersebut terdiri dari rambu-rambu dan marka, pintu keluar dan masuk, gardu, jalur tunggu, mesin parkir, sistem keamanan, dan fasilitas keselamatan bagi kelompok rentan di jalan.

Setelah berkas permohonan izin dilengkapi, UP Perparkiran akan melakukan survei lapangan. Jika persyaratan izin sudah terpenuhi, operator parkir dapat menjalankan usaha perparkiran. Berdasarkan Pergub No. 102 Tahun 2013, operator parkir diberikan izin selama dua tahun dan jika masa berlakunya habis, operator parkir harus memperbaharui izin dengan menyerahkan dokumen yang sama untuk dapat melanjutkan kegiatannya.

2.1.3. Tarif dan denda parkir

Saat ini, tarif parkir ditentukan berdasarkan lokasi atau jenis parkir untuk fasilitas milik pemerintah dan penggunaan lahan untuk fasilitas milik swasta. Selain itu, peraturan yang ada juga menyebutkan aturan tentang parkir *valet*, parkir inap, insentif, dan pengecualian lainnya.

- **Parkir milik pemerintah (umum):** Tarif parkir yang dikelola oleh Pemprov DK Jakarta ditetapkan melalui Pergub dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi DK Jakarta ([Tabel 1](#)). Tarif parkir dievaluasi setiap dua tahun sekali atau sesuai kebutuhan, dan kenaikan tarif parkir akan dilakukan apabila tingkat okupansi mencapai lebih dari 90% selama jam operasional fasilitas parkir. Tarif parkir dibedakan untuk parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan, dan masing-masing dikategorikan ke dalam kategori yang lebih kecil.

Rentang tarif parkir di ruang milik jalan berbeda untuk setiap zonanya. Kawasan Pengendalian Parkir memiliki tarif maksimum yang paling tinggi, sementara Kategori B memiliki tarif maksimum yang paling rendah. Tarif dibayarkan oleh pengguna parkir berdasarkan jam penggunaan parkir.

Sementara itu, parkir di luar ruang milik jalan membebaskan biaya kepada penggunanya dengan jumlah harga awal untuk satu jam pertama, kemudian dengan tarif berbeda untuk jam-jam berikutnya. Tarif parkir di luar ruang milik jalan umumnya sama antara setiap kategori parkir, tetapi gedung parkir mengenakan tarif maksimum yang sedikit lebih tinggi. RPJMD Tahun 2017-2022 mendorong peningkatan tarif maksimum parkir di luar ruang milik jalan dari Rp5.000 menjadi Rp10.000.

Berbeda dengan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan pada umumnya, tarif yang dikenakan untuk fasilitas *park and ride* berlaku *flat* untuk setiap kedatangan, yakni Rp5.000. Hal ini berlaku untuk pengguna parkir yang akan melanjutkan perjalanan dengan transportasi publik. Hal ini juga sesuai dengan Perda No. 5 Tahun 2014 yang merekomendasikan tarif *park and ride* lebih terjangkau terutama pada hari kerja untuk kendaraan bermotor seperti mobil dan sepeda motor, sehingga penumpang yang melakukan perjalanan ke tempat kerja dapat memilih transportasi publik sebagai pilihan bermobilitas.

Tabel 1. Tarif parkir yang dikelola oleh pemerintah berdasarkan Pergub No. 31 Tahun 2017

PERATURAN GUBERNUR NO. 31 TAHUN 2017							
Jenis parkir		Tarif Parkir (Rupiah)					
		Sedan, Jeep, Minibus, Pikap		Bus dan Truk		Sepeda motor (per jam)	Sepeda (per waktu)
		Jam pertama atau per jam	Setelah jam pertama	Jam pertama	Setelah jam pertama		
Parkir di ruang milik jalan (<i>on-street</i>)	Kawasan Pengendalian Parkir	3.000 – 12.000	n/a	4.000 - 12.000	n/a	2.000 - 6.000	1.000
	Kategori A (Frekuensi Parkir Tinggi)	3.000 - 9.000	n/a	4.000 - 9.000	n/a	2.000 - 4.000	1.000
	Kategori B (Frekuensi Parkir Rendah)	2.000 - 6.000	n/a	4.000 - 6.000	n/a	2.000 - 3.000	1.000
Parkir di luar ruang milik jalan (<i>off-street</i>)	Lingkungan Parkir	4.000 - 7,500	2.000 - 6.000	6.000 - 7.000	3.000	1.000 - 3.000	1.000
	Pelataran Parkir	4.000 - 7,500	2.000 - 6.000	6.000 - 7.000	3.000	1.000 - 3.000	1.000
	Gedung Parkir	4.000 - 10.000	2.000 - 8.000	6.000 - 7.000	3.000	1.000 - 4.000	1.000
	Parkir Inap	45.000	n/a	85.000	n/a	25.000	10.000
	<i>Park and ride</i> (per kedatangan)	5.000	n/a	5.000	n/a	2.000	1.000

- **Parkir milik swasta:** Tarif parkir di ruang milik jalan yang dioperasikan oleh swasta dibedakan berdasarkan tipe guna lahan, seperti yang disebutkan dalam Pergub No. 120 Tahun 2012 (Tabel 2). Tarif parkir yang dicantumkan dalam Pergub tersebut berupa rentang tarif, sehingga memungkinkan operator swasta menentukan tarifnya sendiri selama dalam rentang tarif tersebut. Sebagai catatan tambahan, batas atas

tarif jam pertama dan tarif setelah jam pertama juga lebih rendah daripada tarif yang dibebankan oleh pemerintah.

Tabel 2. Tarif parkir di luar ruang milik jalan berdasarkan Pergub No. 120 Tahun 2012

PERATURAN GUBERNUR NO. 120 TAHUN 2012					
Jenis penggunaan lahan	Tarif Parkir (Rupiah)				
	Sedan, Jeep, Minibus, Pikap		Bus dan Truk		Sepeda motor (per jam)
	Jam pertama	Setelah jam pertama	Jam pertama	Setelah jam pertama	
Pusat perbelanjaan dan hotel	3.000 - 5.000	2.000 - 4.000	6.000 - 7.000	3.000	1.000 - 2.000
Kantor dan apartemen	3.000 - 5.000	2.000 - 4.000	6.000 - 7.000	3.000	1.000 - 2.000
Fasilitas umum (pasar, tempat rekreasi, rumah sakit, dll.)	2.000 - 3.000	2.000	3.000	3.000	1.000

- **Parkir valet dan parkir inap:** Mengacu pada Pergub No. 31 Tahun 2017, parkir valet bervariasi dari parkir di ruang milik jalan hingga parkir di luar ruang milik jalan (*off-street*), dengan biaya Rp20.000 hingga Rp50.000 per kali penggunaan. Masyarakat juga dapat menitipkan kendaraan mereka semalaman di semua fasilitas parkir *off-street* milik pemerintah, dengan biaya langganan bulanan sebesar Rp45.000/hari (mobil dan pikap), Rp85.000/hari (bus dan truk), Rp25.000/hari (sepeda motor), dan Rp10.000/hari (sepeda), dengan perhitungan 25 hari.
- **Pengecualian:** Gubernur dapat membebaskan tarif parkir di fasilitas umum seperti rumah ibadah, kantor pemerintah, bangunan sosial, dan bangunan pendidikan⁶. Harga langganan parkir bulanan untuk pegawai pemerintah juga lebih murah dibandingkan dengan yang dikenakan kepada masyarakat umum, dengan hanya menghitung 22 hari dan diskon 75% untuk kendaraan roda empat. Pengecualian lainnya adalah adanya keringanan biaya parkir untuk pengemudi penyandang disabilitas, sesuai dengan Perda No. 4 Tahun 2022.
- **Pajak parkir:** Menurut Perda No. 16 Tahun 2010, pajak parkir yang harus dibayarkan oleh operator parkir swasta kepada Pemprov DKI Jakarta adalah 20% dari pendapatan usaha parkir yang ada. Besaran pajak dibebankan kepada pengguna parkir melalui tarif parkir. Operator parkir swasta kemudian menyerahkan pajak yang dibayarkan pengguna tersebut langsung kepada Badan Pengelola Keuangan Daerah Provinsi DKI Jakarta, seperti dijelaskan lebih lanjut pada [Bagian 2.3.3](#).

Selain menggunakan tarif disinsentif, pemerintah juga memberlakukan hukuman bagi kendaraan yang melanggar peraturan parkir berupa denda, penderekan kendaraan, penjara,

⁶ Perda No. 5 Tahun 2012

pencabutan pentil ban, dan penguncian ban mobil⁷. Denda yang dikenakan kepada pelanggar antara lain:

- Tidak dapat menunjukkan karcis parkir harus membayar 10 kali lipat dari tarif dasar (Perda No. 5 Tahun 2012);
- Tidak ada transaksi di terminal parkir, sehingga perlu membayar 30 kali lipat dari tarif dasar (Pergub No. 31 Tahun 2017);
- Tidak membayar biaya tambahan di Terminal Parkir harus membayar 20 kali lipat dari tarif dasar (Pergub No. 31 Tahun 2017); dan
- Parkir liar di badan jalan harus membayar maksimal Rp500.000 (UU No. 22 Tahun 2009).

Pemerintah juga memberlakukan denda bagi penyedia fasilitas parkir yang gagal memenuhi persyaratan paling banyak Rp45.000.000 dan sanksi administratif mulai dari peringatan tertulis hingga pencabutan izin beroperasi⁸.

2.1.4. Persyaratan suplai parkir

Meskipun direkomendasikan untuk membatasi jumlah unit parkir, saat ini peraturan tersebut masih berfokus pada penyediaan unit parkir yang memenuhi permintaan tertinggi. Hal ini kemudian membuka kesempatan yang luas bagi pemilik, baik pemerintah maupun swasta, untuk menyediakan unit parkir lebih dari kebutuhan sebenarnya selama telah memenuhi persyaratan minimum. Sebagai contoh, seperti yang dinyatakan dalam Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96, jumlah unit parkir di pusat-pusat kegiatan ditentukan berdasarkan luas total (100 m²) atau kapasitas gedung, misalnya unit parkir untuk perguruan tinggi tergantung pada jumlah mahasiswa yang terdaftar, atau rumah sakit tergantung pada jumlah tempat tidur yang disediakan (Tabel 3). Fasilitas parkir milik swasta juga dapat menyediakan parkir *valet* sebanyak maksimal 10% dari keseluruhan unit parkir yang disediakan. Untuk setiap jenis penggunaan lahan, persyaratan parkir minimum ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Persyaratan jumlah parkir minimum saat ini

Pusat Perdagangan/Perbelanjaan									
Luas Total (100 m ²)	10	20	50	100	500	1000	1500	2000	
Kebutuhan Unit Parkir	59	67	88	125	415	777	1140	1502	
Pusat Bisnis/Perkantoran									
Jumlah Karyawan	1000	1250	1500	1750	2000	2500	3000	4000	5000

⁷ Pergub No. 31 Tahun 2017, Perda No. 5 Tahun 2012, dan Perda No. 5 Tahun 2014

⁸ Perda No. 5 Tahun 2012

Kebutuhan Unit Parkir	Administrasi	235	236	237	238	239	240	242	246	249	
	Layanan Publik	288	289	290	291	291	293	295	298	302	
Supermarket											
Luas Total (100 m) ²		50	75	100	150	200	300	400	500	1000	
Kebutuhan Unit Parkir		225	250	270	310	350	440	520	600	1050	
Pasar Tradisional											
Luas Total (100 m) ²		40	50	75	100	200	300	400	500	1000	
Kebutuhan Unit Parkir		160	185	240	300	520	750	970	1200	2300	
Sekolah/Universitas											
Jumlah Siswa		3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000	12000
Kebutuhan Unit Parkir		60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
Tempat Wisata											
Luas Total (100 m) ²		50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400	
Kebutuhan Unit Parkir		103	109	115	122	146	196	295	494	892	
Hotel											
Jumlah Kamar		100	150	200	250	350	400	550	550	600	
Kebutuhan Unit Parkir berdasarkan Tarif Standar (\$)	< 100	154	155	156	158	161	162	165	166	167	
	100 - 150	300	450	476	477	480	481	484	485	487	
	150 - 200	300	450	600	798	799	800	803	804	806	
	200 - 250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425	
Rumah Sakit											
Jumlah Tempat Tidur		50	75	100	150	200	300	400	500	1000	
Kebutuhan Unit Parkir		97	100	104	111	118	132	146	160	230	
Bioskop											
Jumlah Kursi		300	400	500	600	700	800	900	1000	1000	
Kebutuhan Unit Parkir		198	202	206	210	214	218	222	227	230	
Stadion/Area Olahraga											
Jumlah Kursi		1000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	15000	
Kebutuhan Unit Parkir		230	235	290	340	390	440	490	540	790	

Jumlah minimum ruang parkir untuk pengemudi dengan disabilitas juga dinyatakan dalam peraturan sebagai berikut⁹ :

Tabel 4. Jumlah ruang parkir yang dapat diakses yang harus disediakan di setiap tempat parkir umum

Jumlah tempat parkir yang tersedia	Jumlah ruang parkir untuk penyandang disabilitas
1-25	1
26-50	2
51-75	3
76-100	4
101-150	5
151-200	6
201-300	7
301-400	8
401-500	9
501-1000	2% dari total
1001-dst	20 (+ 1 untuk setiap seratus ruang parkir)

Selain itu, menyusul pandemi Covid-19, Pemprov DKI Jakarta juga mengeluarkan Pergub No. 80 Tahun 2020 yang mewajibkan gedung perkantoran dan pusat perbelanjaan untuk mengalokasikan 10% dari kapasitas parkirnya untuk parkir sepeda. Selain di gedung perkantoran dan pusat perbelanjaan, parkir sepeda juga diwajibkan untuk disediakan di halte, terminal, stasiun, dan pelabuhan.

Namun, suplai parkir ditujukan untuk dikurangi dalam Pergub yang lebih baru mengenai Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Jakarta. Dokumen ini bertujuan untuk menghapuskan batas minimum parkir dan menggantinya dengan batas maksimum parkir di kawasan TOD. Dalam radius inti kawasan TOD, yaitu 400 meter, penyediaan unit parkir di gedung-gedung dengan tujuan komersial dan residensial harus memenuhi angka berikut.

- Area parkir untuk tujuan komersial maksimal setengah (50%) dari persyaratan minimum yang lama;
- Unit parkir kendaraan roda empat untuk keperluan hunian harus berupa:
 - Rumah susun komersial: 1 (satu) unit parkir per unit hunian;

⁹ Institut Properti Jakarta. 2022. *Basemen dan Parkir*. JPI. Tersedia di : <https://jpi.or.id/publication/saf-basemen-dan-parkir/dist/document/saf-buku-2-basemen-&-parkir.pdf>. (Diakses: 25 April, 2024)

- Permukiman kelas menengah: 1 (satu) unit parkir untuk setiap 2 (dua) unit hunian; dan
- Permukiman untuk masyarakat berpenghasilan rendah: 1 (satu) unit parkir untuk setiap 10 (sepuluh) unit hunian; dan
- Unit parkir kendaraan roda dua untuk seluruh hunian adalah 1 (satu) unit parkir untuk 1 (satu) unit hunian.

Fasilitas *park and ride* diizinkan untuk dibangun dengan luas lantai 200% dari Koefisien Lantai Bangunan (KLB) yang seharusnya. Namun, fasilitas tersebut harus merupakan bangunan yang berdiri sendiri, dalam arti bukan menjadi bagian dari bangunan stasiun transportasi publik yang dimaksud. Kapasitas parkir pada fasilitas *park and ride* bergantung pada permintaan yang diketahui dari studi analisis dampak lalu lintas yang dilakukan. Kapasitas parkir maksimum di gedung-gedung di dalam kawasan TOD ditunjukkan pada Tabel 5 di bawah ini.

Tabel 5. Penyediaan fasilitas parkir di kawasan berorientasi transit

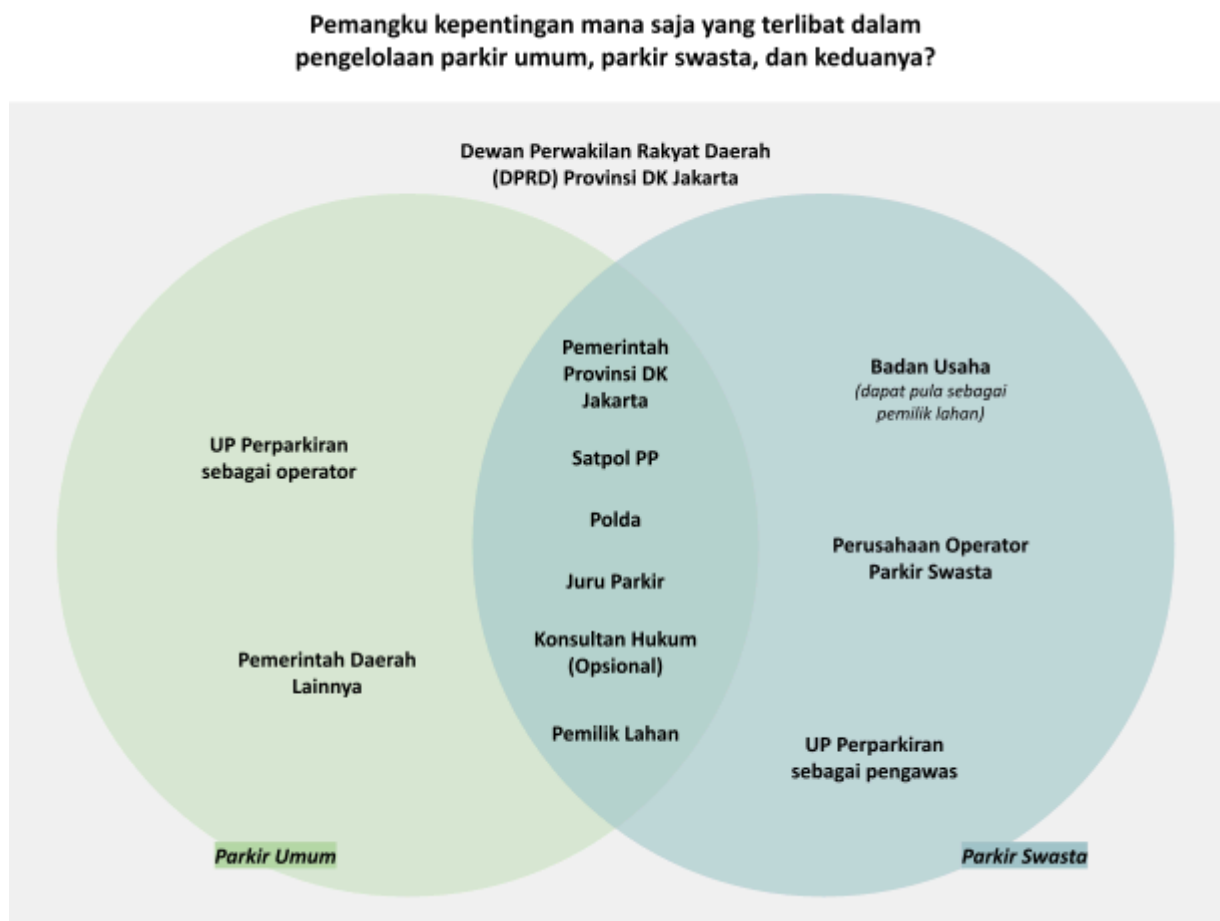
Aspek	TOD skala kota	TOD skala sub-kota	TOD berskala lokal
Parkir maksimum di bangunan tempat tinggal	1 parkir/unit	1,5 parkir/unit	2 parkir/unit
Parkir maksimum di gedung ritel dan perkantoran	1 parkir/100 m ²	2 parkir/100 m ²	3 parkir/100 m ²
Parkir maksimum di permukaan tanah	10% dari total luas lahan	15% dari total luas lahan	20% dari total luas lahan
Pola parkir	Parkir bersama, dengan parkir sepeda yang aman dan nyaman yang disediakan di dekat titik akses stasiun	Parkir bersama, dengan area parkir yang terletak di sisi belakang bangunan (tidak di antara fasad depan dan jalan umum/jalan raya); Parkir di badan jalan diperbolehkan	
Apakah <i>park and ride</i> diperbolehkan?	Mungkin	Tidak	Ya.

Sumber: Pergub No. 31 Tahun 2022

2.2. Kerangka Kerja Kelembagaan dan Pembiayaan

2.2.1. Peran dan tanggung jawab para pemangku kepentingan

Penyediaan dan pengelolaan parkir di Jakarta melibatkan banyak pemangku kepentingan, baik pemerintah maupun swasta. Gambar 4 di bawah ini menunjukkan pemangku kepentingan yang terlibat dalam pengelolaan parkir umum, parkir swasta, dan keduanya. Bagian di mana kedua lingkaran berpotongan menunjukkan pemangku kepentingan yang mengambil bagian, atau memiliki pengaruh dalam pengelolaan sistem parkir publik dan swasta. Di sisi lain, DPRD Provinsi DK Jakarta tidak memiliki pengaruh langsung dalam pengelolaan sistem parkir, tetapi memiliki peran penting dalam memungkinkan sistem parkir beroperasi, sehingga tidak termasuk dalam kedua lingkaran tersebut.



Gambar 4. Diagram Venn keterlibatan pemangku kepentingan dalam sistem manajemen parkir

Setiap pemangku kepentingan yang ditunjukkan dalam diagram di atas memainkan peran penting dalam perencanaan, perizinan, penyediaan, dan pengoperasian sistem parkir. Lebih lanjut pada Tabel 6 di bawah ini, peran masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat dalam sistem manajemen parkir ditunjukkan, serta apakah peran mereka berlaku untuk

parkir umum (yang diselenggarakan dan dikelola oleh Pemprov DK Jakarta) dan/atau parkir swasta (yang diselenggarakan dan dikelola oleh swasta), atau keduanya.

Tabel 6. Peran masing-masing pemangku kepentingan yang terlibat dalam sistem manajemen parkir

Pemangku kepentingan	Peran dalam Manajemen Parkir di Jakarta	Sistem Parkir
Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Jakarta ^{10,11}	<p>Secara umum:</p> <ul style="list-style-type: none"> Menyusun peraturan parkir untuk semua wilayah di Jakarta Melakukan bimbingan teknis dalam kegiatan perparkiran, antara lain tarif, jumlah ruang parkir minimum, perizinan, dan lain-lain. <p>Penyebutan khusus tentang Gubernur:</p> <ul style="list-style-type: none"> Menghapus atau memodifikasi penggunaan ruang milik jalan untuk parkir di ruang milik jalan pada kondisi tertentu Memberikan izin kepada badan usaha yang menyediakan fasilitas parkir Menetapkan karcis parkir untuk fasilitas parkir yang dikelola oleh UP Perparkiran yang belum menggunakan mesin elektronik Menetapkan tarif, termasuk tarif parkir inap <p>Penyebutan khusus pada Kepala Dinas Perhubungan:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memberikan izin untuk fasilitas parkir yang dikelola oleh operator swasta berdasarkan analisis dampak lalu lintas di area tersebut. 	Umum & Swasta
Unit Pengelola Perparkiran (UP Perparkiran) ^{12,13,14}	<ul style="list-style-type: none"> Menyusun kebijakan, pedoman dan standar teknis pelayanan perparkiran Menyediakan peningkatan kapasitas dalam pengelolaan parkir, termasuk bimbingan teknis, komunikasi publik dan sosialisasi, bantuan teknis untuk operator 	Umum & Swasta

¹⁰ Perda No. 5 Tahun 2012

¹¹ Perda No. 5 Tahun 2014

¹² Perda No. 5 Tahun 2012

¹³ Pergub No. 188 Tahun 2016

¹⁴ Pergub No. 31 Tahun 2017

Pemangku kepentingan	Peran dalam Manajemen Parkir di Jakarta	Sistem Parkir
	<ul style="list-style-type: none"> ● Menata, mengawasi, dan membina penyelenggaraan perparkiran di ruang milik jalan dan luar ruang milik jalan ● Mengawasi manajemen parkir (pemantauan dan evaluasi, inventarisasi pelanggaran, pengawasan operator dan juru parkir, penegakan hukum) ● Mengevaluasi lokasi parkir umum setidaknya setiap dua tahun sekali atau bila diperlukan¹⁸ ● Memungut biaya parkir di area parkir yang dikelola oleh Pemprov DK Jakarta¹⁵ ● Memastikan efektivitas penggunaan fasilitas parkir dengan memasang papan tarif parkir di fasilitas parkir umum melalui koordinasi dengan instansi pemerintah lainnya¹⁵ ● Mengelola pendapatan dan penggunaan tarif parkir, denda pelanggaran dan biaya derek, serta menerapkan sistem pelaporan online untuk memastikan transparansi dan akuntabilitas¹⁵ ● Menjatuhkan hukuman seperti penderekan dan penegakan hukum lainnya terhadap parkir liar dan pelanggaran parkir lainnya¹⁶ 	
Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Daerah Khusus Jakarta	Menyetujui peraturan dan tarif yang diusulkan oleh Gubernur ¹⁵	Umum & Swasta
Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) ¹⁶	Bekerja sama dengan operator parkir umum dan swasta untuk mengawasi ketertiban, memastikan keamanan, dan mengatur lalu lintas di sekitar fasilitas parkir	Umum & Swasta

¹⁵ Perda No. 5 Tahun 2012

¹⁶ Perda No. 5 Tahun 2012

Pemangku kepentingan	Peran dalam Manajemen Parkir di Jakarta	Sistem Parkir
Polisi Lalu Lintas ¹⁷	Penanganan pelanggaran yang menyebabkan kemacetan lalu lintas dalam hal ini termasuk pelanggaran parkir liar.	Umum & Swasta
Pemerintah Daerah Lainnya ¹⁸	Membuka kerja sama dengan Pemprov DK Jakarta untuk menyediakan fasilitas parkir yang terintegrasi dengan stasiun transportasi publik massal (terutama dengan Pemerintah Kota Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi)	Umum
Badan Hukum ¹⁹	Mendukung dan merekomendasikan implementasi parkir dari perspektif hukum	Umum & Swasta
Pemilik Lahan ^{20,21}	<ul style="list-style-type: none"> ● Menyediakan ruang untuk digunakan sebagai tempat parkir mobil umum ● Bermitra dengan operator parkir terdekat jika tidak mampu menyediakan fasilitas parkir²⁵ 	Umum & Swasta
Badan Usaha	<ul style="list-style-type: none"> ● Mengatur dan menyediakan area parkir 	Swasta
Operator Parkir Swasta ^{22,23}	<ul style="list-style-type: none"> ● Mendukung pengelolaan layanan parkir mobil ● Menyediakan investasi untuk pendanaan parkir²⁷ ● Mengawasi, memastikan keamanan dan mengatur arus lalu lintas di sekitar fasilitas parkir dengan menempatkan fasilitas parkir atau petugas parkir. ● Memberikan jaminan untuk kendaraan yang diparkir di fasilitas parkir di bawah tanggung jawab operator ● Menerbitkan surat tugas untuk petugas parkir 	Swasta

¹⁷ Perda No. 5 Tahun 2014

¹⁸ Perda No. 5 Tahun 2012

¹⁹ Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998

²⁰ Perda No. 1 Tahun 2018

²¹ Perda No. 5 Tahun 2012

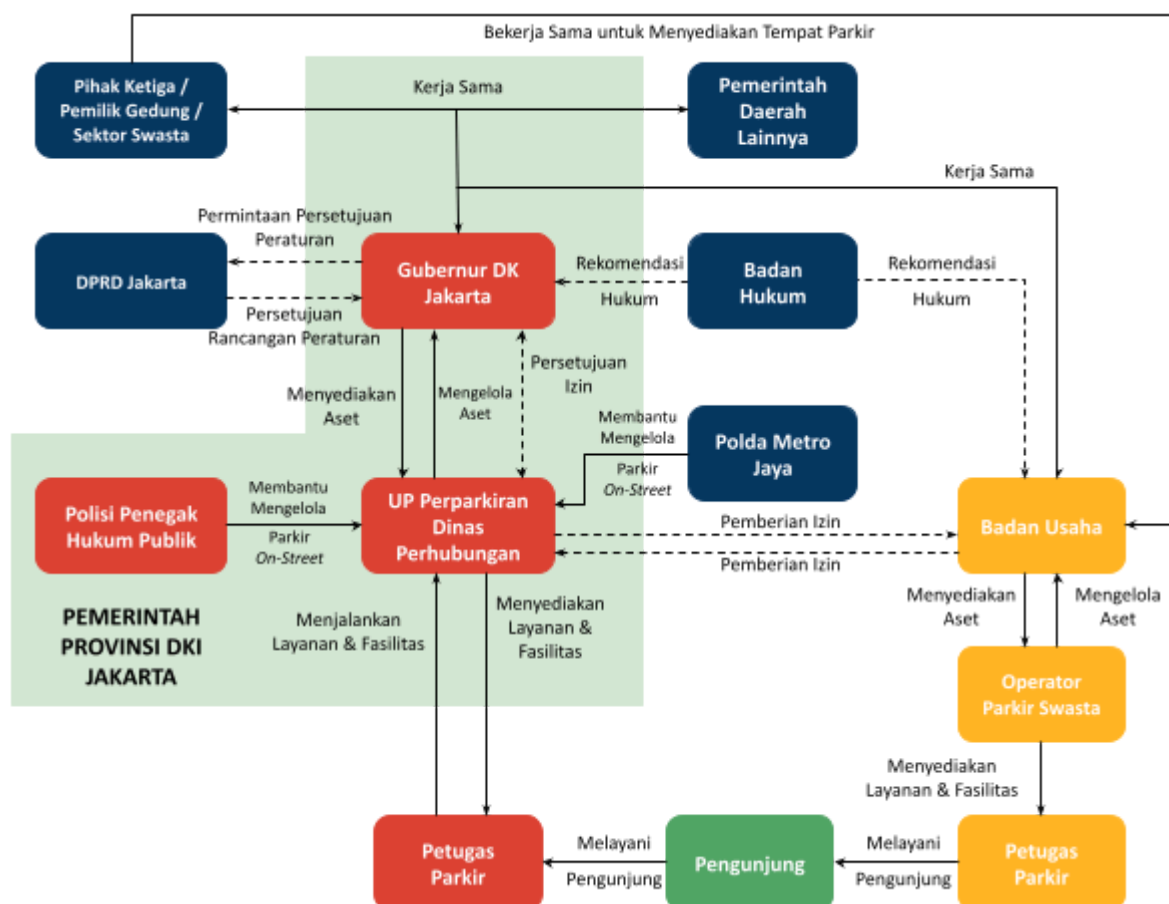
²² Pergub No. 67 Tahun 2019

²³ Perda No. 1 Tahun 2018

Pemangku kepentingan	Peran dalam Manajemen Parkir di Jakarta	Sistem Parkir
Petugas parkir ²⁴	Mengelola manajemen teknis perparkiran	Umum & Swasta

2.2.2. Hubungan antara setiap pemangku kepentingan

Keterkaitan antara peran masing-masing aktor dari pemerintah dan swasta dapat dilihat pada diagram di bawah ini (Gambar 5). Keterkaitan tidak langsung, yang ditunjukkan oleh garis putus-putus, adalah hubungan antara pemangku kepentingan dalam aspek administratif, sedangkan keterkaitan langsung, yang ditunjukkan oleh garis padat adalah hubungan antara pemangku kepentingan dalam aspek teknis, mulai dari pembangunan hingga pengelolaan. Pemangku kepentingan dibedakan menjadi 3 (tiga) warna yang berbeda, yaitu pemerintah, swasta, dan pihak lainnya; untuk memudahkan representasi visual yang jelas dari keterkaitan antara entitas-entitas tersebut.



²⁴ Perda No. 5 Tahun 2012



Gambar 5. Keterkaitan antara peran pemangku kepentingan dalam sistem manajemen parkir

Dalam diagram di atas (Gambar 5), Pemprov DK Jakarta memainkan peran penting dalam keseluruhan sistem, memegang otoritas dalam penerbitan izin, mengarahkan pembangunan, dan merumuskan kebijakan parkir di seluruh operator baik pemerintah maupun swasta. Meskipun Gubernur adalah pihak yang memiliki wewenang dalam pengambilan keputusan, namun pelaksanaannya dimandatkan kepada UP Perpustakaan yang memiliki wewenang untuk mengelola sistem perpustakaan di Jakarta. Khususnya untuk operator swasta, surat izin yang telah mendapat persetujuan dari Gubernur dikeluarkan oleh Kepala UP Perpustakaan. Dalam operasionalnya, operator swasta diawasi oleh UP Perpustakaan yang akan memastikan kesesuaian operasional terhadap peraturan.

DPRD Provinsi DK Jakarta, meskipun memiliki peran tidak langsung dan non-teknis, juga memainkan peran penting dalam pengesahan rancangan peraturan, termasuk yang berkaitan dengan tarif parkir. Lembaga legislatif akan meninjau rancangan peraturan tersebut sesuai dengan aspirasi yang diambil dari warga Jakarta; jika isinya sesuai, maka rancangan peraturan tersebut akan disahkan. Peraturan ini akan berlaku setelah semua proses, termasuk penetapan oleh Kementerian Dalam Negeri (UU No. 23 tahun 2014), telah selesai. Sebagai catatan, hal ini hanya berlaku untuk Perda dan Pergub.

Melibatkan pihak ketiga untuk berkolaborasi diperbolehkan dalam upaya penyediaan fasilitas parkir di Jakarta. Hal ini termasuk kemitraan dengan pemilik gedung atau lahan dan pemerintah daerah sekitar (wilayah Bodetabek) untuk bersama-sama menyediakan fasilitas parkir melalui penyewaan atau peminjaman lahan. Ketika mengajukan proposal perizinan kepada Pemprov DK Jakarta, badan usaha yang ingin membuka fasilitas parkir dapat didampingi oleh kuasa hukum. Selain itu, UP Perpustakaan juga dapat menyewa badan usaha swasta untuk menyediakan, menjalankan, dan memelihara terminal parkir elektronik, seperti yang pernah dilakukan dengan PT Mata Elang Biru yang menerima 70% dari pendapatan parkir²⁵.

Dari segi operasional, juru parkir umum dan swasta memiliki tugas dan wewenang yang berbeda. Juru parkir swasta direkrut melalui lamaran kerja yang diberikan langsung ke kantor²⁶ dan diangkat sebagai pegawai tetap atau tidak tetap²⁷. Sementara itu, juru parkir

²⁵ Jafriyal. 2022. *Ratusan Mesin Parkir Kebanggaan Ahok Kini Terbengkalai, Jadi Gak Berguna*. Jakarta. Tersedia di: life.indozone.id (Diakses: 13 Desember 2023)

²⁶ Karir - Secureparking.co.id (Diakses: 13 Desember 2023)

²⁷ Pergub No. 37 Tahun 2016

pemerintah diangkat oleh UP Perparkiran sebagai pegawai negeri sipil, non-PNS, atau pegawai dengan perjanjian kerja²⁸.

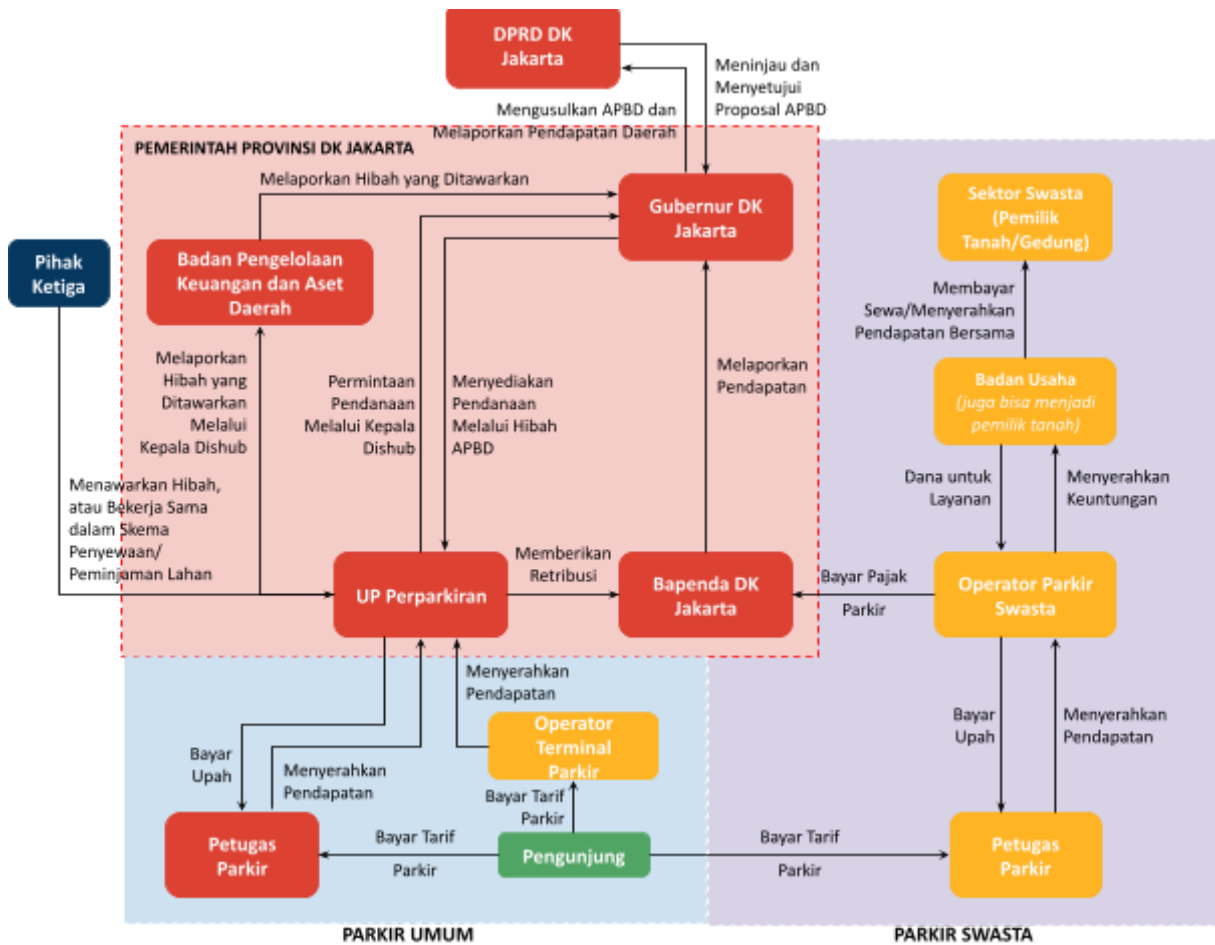
2.2.3. Aliran dana dan pendapatan dalam sistem perparkiran

Dalam operasional parkir, aliran dana dan pendapatan (Gambar 6) dimonitor melalui arus masuk berupa keuntungan dan arus keluar berupa biaya. Untuk pemerintah, dana berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) DK Jakarta, yang tercantum dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA), dan bantuan hibah dari pihak ketiga. APBD harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari DPRD. Di sisi lain, bantuan hibah dapat langsung diterima oleh UP Perparkiran, sesuai dengan Pergub No. 37 Tahun 2016, namun secara teknis perlu dilaporkan kepada Gubernur melalui kepala Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah (BPKAD) sebagai Pejabat Pengelola Keuangan Daerah (PPKD).

Sedangkan untuk parkir swasta, badan usaha, yang bisa juga merupakan pemilik lahan sendiri, akan mempekerjakan operator parkir untuk mengelola dan menghasilkan keuntungan dari fasilitas parkir. Dengan menggunakan sistem parkir pintar (*smart parking*), petugas parkir akan menyerahkan pendapatan yang dihasilkan dari operasional untuk dikelola oleh divisi keuangan dan akuntansi perusahaan operator parkir. Operator parkir yang mendapatkan keuntungan diwajibkan untuk membayar pajak yang berlaku kepada Badan Pendapatan Daerah (Bapenda) Provinsi DK Jakarta sebesar 20% dari tarif, yang ditambahkan pada tarif yang dibebankan kepada pengunjung, sesuai dengan Perda No. 16 Tahun 2010. Fasilitas parkir milik pemerintah, di sisi lain, dibebaskan dari pajak; sebagai gantinya, tarif parkir yang dibayarkan oleh pengunjung akan dikumpulkan sebagai retribusi²⁹.

²⁸ Martiyanti, Erna 2016. *Basuki Serahkan Rekrutmen Jukir ke UPT Perparkiran*. Beritajakarta. Tersedia pada: beritajakarta.id. (Diakses: 11 Desember 2023)

²⁹ WartaKota. 2023. *Perolehan Retribusi Parkir DK Jakarta Kena Kritik, Cuma Dapat Rp 51,3 Miliar tahun 2022*. Wartakota.tribunnews.com. Tersedia di: wartakota.tribunnews.com (Diakses: 18 Desember 2023)



Gambar 6. Aliran dana dan pendapatan dalam sistem manajemen parkir di Jakarta

Sementara itu, pada sistem parkir umum, petugas parkir membantu pembayaran dengan menggunakan Terminal Parkir Elektronik (TPE), seperti yang diatur dalam Pepres No. 55 Tahun 2018, meskipun pada praktiknya pemungutan secara manual oleh petugas parkir masih ada sebagaimana yang akan dijelaskan lebih lanjut pada [Bab 3](#). Secara umum, pendapatan bersama yang diperoleh dari kerja sama dengan operator terminal parkir masuk ke Bapenda melalui UP Perparkiran. Nantinya, Bapenda akan mengkonsolidasikan pendapatan dari pengelolaan parkir di ruang milik jalan dan pajak yang dibayarkan oleh operator parkir di luar ruang milik jalan ke dalam APBD.

3. Analisis Implementasi Manajemen Parkir dan Kebijakan Pendukung Lainnya

Bab ini berfokus pada implementasi kebijakan parkir di Jakarta saat ini. Selain implementasi kebijakan parkir, bab ini juga membahas implementasi kebijakan *push* dan *pull* lainnya yang mendukung upaya pengelolaan perparkiran.

Terdapat beberapa sumber yang dirujuk untuk mendapatkan pemahaman tentang situasi saat ini, yakni berita terkini, diskusi dengan para pemangku kepentingan, observasi lapangan, dan survei. ITDP Indonesia telah mengikuti beberapa audiensi publik terkait pengelolaan parkir di Jakarta, termasuk yang membahas rencana penetapan tarif yang lebih tinggi untuk parkir swasta. Selama tahun 2022 hingga 2024, ITDP Indonesia telah melakukan survei, termasuk survei identifikasi, okupansi, dan *turnover*, serta wawancara dengan pemangku kepentingan terkait untuk mengonfirmasi temuan-temuan dari pemberitaan. Studi kasus yang melihat kondisi perparkiran di Jakarta ini menggunakan sampel di area Dukuh Atas.

Kawasan Dukuh Atas telah diamanatkan untuk direncanakan sebagai kawasan TOD. Kawasan ini telah dilayani oleh berbagai moda transportasi publik, lengkap dengan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang memadai, sehingga seharusnya tidak ada alasan bagi orang untuk pergi ke sana dengan kendaraan bermotor pribadi. Melihat kondisi tersebut, ITDP Indonesia mengambil Dukuh Atas sebagai contoh ideal di Jakarta untuk membuktikan bahwa reformasi parkir sudah seharusnya menjadi perhatian pemerintah. Survei ini mengamati jenis fasilitas parkir yang tersedia, pelanggaran yang terjadi (termasuk parkir liar, yakni kendaraan yang diparkir di jalur pejalan kaki atau bahu jalan yang tidak ditandai atau tanpa rambu parkir yang terpasang), serta kapasitas dan tingkat okupansi ruang parkir di sejumlah gedung bertingkat.

3.1. Implementasi Manajemen Parkir di Jakarta

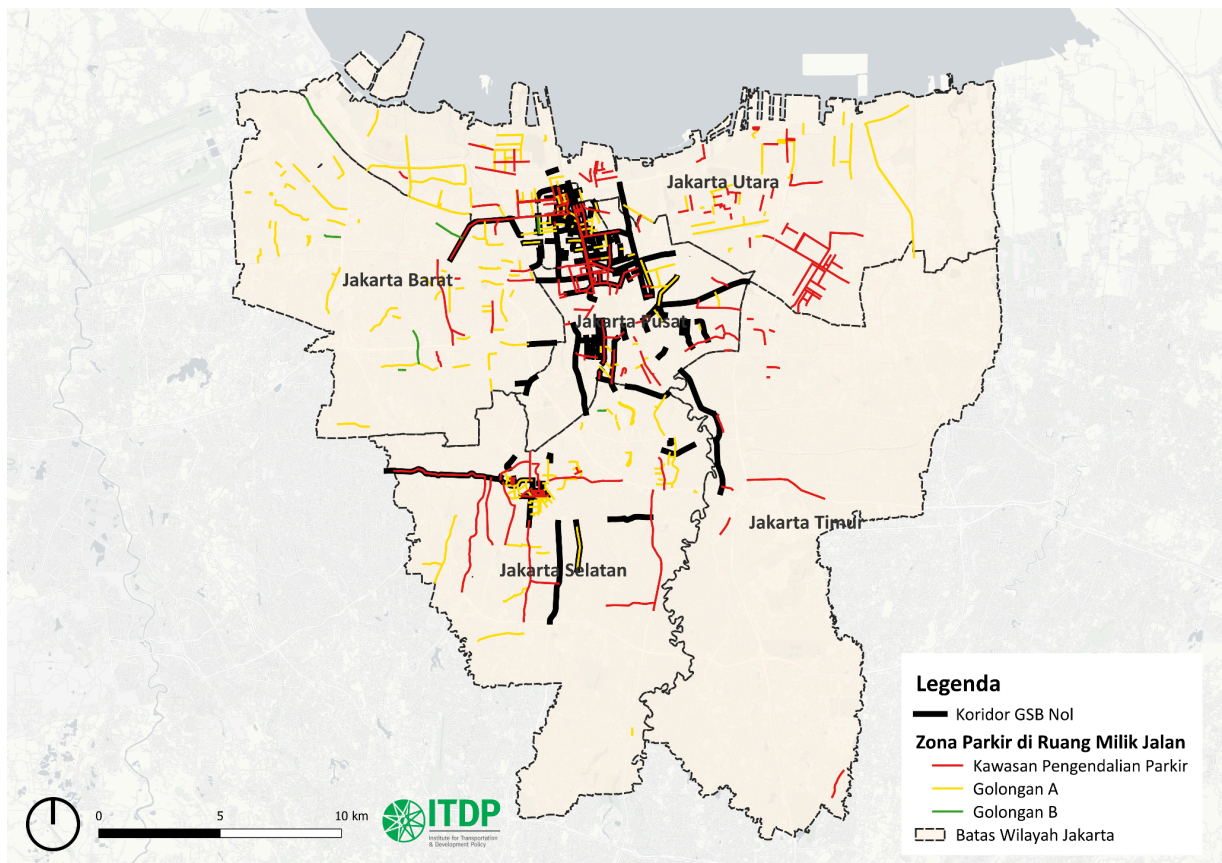
Implementasi manajemen parkir di Jakarta yang akan ditinjau pada bagian ini adalah dari sisi fasilitas parkir yang tersedia, penerapan tarif, teknologi yang digunakan (untuk pembayaran dan penyediaan parkir), serta upaya penegakan hukum yang dilakukan. Hal-hal ini dikaji berkaitan dengan komponen reformasi parkir yang dibahas lebih lanjut pada [Bagian 5](#), sehingga nantinya dapat diketahui hal-hal yang perlu diperbaiki dalam manajemen parkir di Jakarta.

3.1.1. Fasilitas Parkir

Pemprov DK Jakarta telah menyediakan parkir di luar ruang milik jalan (*off-street*) dan di ruang milik jalan (*on-street*) di seluruh wilayah Jakarta, ditambah dengan penyediaan 9 (sembilan) fasilitas *park and ride* yang telah diimplementasikan di beberapa area transportasi

publik dengan tarif *flat*³⁰. Namun demikian, selain karena permintaan yang tinggi, sering dijumpai pemilik kendaraan yang tidak mau memarkir kendaraannya di fasilitas parkir resmi karena kendala waktu, jarak, dan biaya, sehingga membentuk kantong-kantong parkir liar, terutama di sepanjang jalan utama³¹.

Parkir di ruang milik jalan (*on-street*): Di Jakarta, 156 ruas jalan ditetapkan memiliki bangunan dengan garis sempadan bangunan (GSB) nol, atau memiliki muka bangunan yang aktif. Mengacu pada RDTR, parkir di ruang milik jalan tidak diperbolehkan untuk disediakan di jalan yang memiliki muka bangunan aktif. Namun, dari total jumlah ruas jalan tersebut, 48 di antaranya masih memiliki parkir di ruang milik jalan, seperti ditunjukkan pada Gambar 7.



Gambar 7. Koridor Garis Sempadan Bangunan (GSB) Nol di Jakarta

Sumber: Pergub No. 31 Tahun 2022

Parkir di luar ruang milik jalan (*off-street*): Data dari Dishub Provinsi DKI Jakarta (2023) dan sumber lainnya mengungkapkan bahwa di kawasan TOD Dukuh Atas, terdapat total 30.000 ruang parkir atau kurang lebih setara dengan 265.000 m² (tidak termasuk parkir liar) di

³⁰ Ashe, Peppy. 2023. 9 Lokasi Park and ride di Jakarta Beserta Tarifnya, Dekat Transportasi Publik. Jakarta. Tersedia pada: jakarta.tribunnews.com (Diakses: 15 Desember 2023)

³¹ Merdeka. 2023. Parkir Liar Kian Menjamur di Jakarta, Salah Siapa? Merdeka.com. Tersedia di: merdeka.com (Diakses: 15 Desember 2023)

gedung-gedung, yang seharusnya dapat dioptimalkan untuk pengembangan yang lebih beragam dan kompak seperti hunian terjangkau atau ruang publik di kawasan TOD.

Melihat banyaknya ruang parkir tersebut, ternyata ruang parkir yang disediakan oleh pemilik gedung di kawasan Dukuh Atas tidak seluruhnya memenuhi syarat minimum, seperti ditunjukkan dalam [Tabel 7](#). Survei oleh ITDP Indonesia (2024) mengungkapkan bahwa hanya satu dari tujuh gedung yang disurvei yang menyediakan ruang parkir melebihi ketentuan maksimum. Meskipun kecenderungan ini bisa jadi merupakan hal baik untuk kepentingan reformasi parkir, tetap saja hal ini tidak sesuai dengan peraturan. Persyaratan parkir minimum jelas perlu ditinjau ulang.

Tabel 7. Pemenuhan persyaratan jumlah parkir minimum sejumlah gedung di kawasan Dukuh Atas

Nama Bangunan	Jenis Penggunaan	Perkiraan Luas Bangunan (m) ²	persyaratan parkir minimum	Suplai Parkir yang Ada	Ketercapaian Persyaratan
UOB	Kantor, Komersial	41,373	544	529	Di bawah (2,8%)
Menara Kota	Kantor	72,400	565	424	Di bawah (25%)
Wisma 46	Kantor, Komersial	87.000	572	670	Di atas (17,1%)
Grha BNI	Kantor	39,200	537	144	Di bawah (73,2%)
Stasiun BNI City	Stasiun	44.000	2.000	131	Di bawah (93,4%)
Tata Puri	Kantor, Komersial	5,775	261	61	Di bawah (76,6%)
Simpang Temu Dukuh Atas	Kantor, Komersial	15.000	527	29	Di bawah (94,5%)

Catatan:

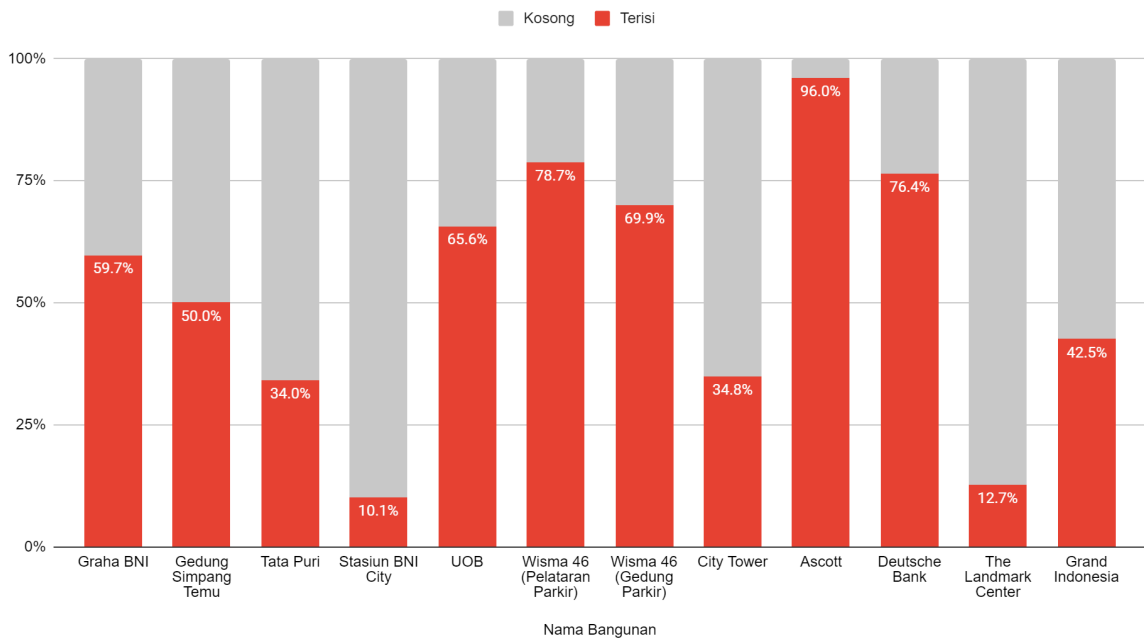
	Perbedaan di bawah 25%
	Perbedaan di atas 25%

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Survei yang sama oleh ITDP Indonesia (2024) lebih lanjut menemukan bahwa bahkan dengan ketentuan di bawah persyaratan parkir minimum, okupansi harian rata-rata gedung-gedung ini ([Gambar 8](#) dan [Tabel 8](#)) sebagian besar bahkan tidak mencapai 85%. Survei ITDP Indonesia lainnya (2022) menemukan bahwa gedung Ascott Jakarta hampir terisi penuh (96%), tetapi

gedung ini melayani tujuan hunian yang berbeda dengan gedung-gedung lain yang diamati. Pada tahun 2022, tidak ada satu pun dari gedung-gedung bertingkat yang diamati di kawasan Dukuh Atas yang mendekati tingkat okupansi 100%. Survei mencatat tingkat okupansi rata-rata parkir mobil sebesar 41% dan parkir sepeda motor sebesar 58% pada hari kerja.

Okupansi Rata-Rata Parkir di Luar Ruang Milik Jalan di Dukuh Atas



Gambar 8. Tingkat okupansi harian rata-rata sejumlah gedung di kawasan Dukuh Atas

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Tabel 8. Jumlah unit parkir dan rata-rata okupansi harian pada gedung sampel di kawasan Dukuh Atas

Nama Bangunan	Jenis Penggunaan	Parkir Mobil		Parkir Sepeda Motor	
		Jumlah Unit	Rata-rata Okupansi Harian	Jumlah Unit	Rata-rata Okupansi Harian
Ascott Jakarta	Hunian	150	47,7%	100	82,2%
Deutsche Bank	Kantor	192	63,0%	216	64,2%
Menara Kota	Kantor	521	40,1%	250	54,2%
Landmark Center	Kantor	700	3,8%	1.500	18,7%
Grand Indonesia	Komersial	3.883	27,8%	1.413	58,0%

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Parkir di luar ruang milik jalan juga banyak disediakan di depan muka bangunan, dalam hal ini disebut sebagai parkir *setback*. Pada kawasan TOD Dukuh Atas yang telah dideliniasi, terdapat sekitar 140 bangunan yang memiliki parkir pada area *setback*, dan hal ini seringkali diikuti dengan parkir liar di depannya.

Parkir liar: Parkir liar umum ditemukan di ruang milik jalan dan luar ruang milik jalan. Di ruang milik jalan, parkir liar terjadi di bahu jalan yang memiliki tanda dilarang parkir, jalur pejalan kaki³², dan jalur sepeda³³.



Gambar 9. Parkir liar di jalur sepeda

Sumber: ITDP Indonesia (2022)

Survei ITDP Indonesia (2022) di kawasan Dukuh Atas menemukan bahwa dari 16 ruas jalan yang diamati, hanya dua ruas jalan yang memiliki ruang parkir di ruang milik jalan, yakni Jalan Sumenep dan Jalan Blora (Gambar 10). Dari seluruh yang terparkir, 90% mobil dan 83% sepeda motor terparkir secara liar di kawasan Dukuh Atas. Per tahun 2024, parkir di ruang milik jalan di Jalan Blora telah dihapus dan jalan tersebut telah dipedestrianisasi. Namun demikian, terlihat cukup banyak pengemudi *ojek online* yang memarkirkan kendaraan dan menunggu penumpang di area yang telah dipedestrianisasi.

³² Dany, Fransiskus W. W. 2022. *Parkir Liar Masih Marak di Jakarta*. Kompas.id. Tersedia di: kompas.id (Diakses: 13 Desember 2023)

³³ Christian. 2022. *Duh, Jalur Sepeda di Jakpus Berubah Jadi Parkir Liar*. Jakarta. Tersedia di: medcom.id (Diakses: 13 Desember 2023)



Gambar 10. Distribusi parkir di ruang milik jalan resmi dan liar di kawasan Dukuh Atas

Sumber: ITDP Indonesia (2022)

Fasilitas parkir sepeda: Parkir sepeda telah tersedia di banyak fasilitas umum seperti pusat perbelanjaan, tempat wisata, dan stasiun transportasi publik³⁴. Rak sepeda kini juga tersedia di 61 halte Transjakarta³⁵. Di stasiun MRT, tempat parkir sepeda bahkan dilengkapi dengan keamanan gembok ekstra untuk menghindari pencurian yang pernah terjadi di masa lalu³⁶. Namun, di sepuluh stasiun KRL, fasilitas parkir sepeda yang disediakan oleh operator KRL justru dihilangkan karena beberapa kasus kehilangan sepeda³⁷.

³⁴ Saputra, Ari. 2023. *Unik Hingga Mewah, Potret Beragam Parkiran Sepeda di Jakarta*. DetikNews. Tersedia di: news.detik.com (Diakses: 12 Desember 2023)

³⁵ Transjakarta. 2021. *Transjakarta Sediakan 61 Bike Rack atau Parkir Sepeda*. Transjakarta.co.id. Tersedia di: transjakarta.co.id (Diakses: 14 Desember 2023)

³⁶ Savira. 2023. *MRT Jakarta Tambah Gembok di Setiap Tempat Parkir Sepeda*. EL JOHN News. Tersedia di: eljohnews.com (Diakses: 12 Desember 2023)

³⁷ Maharani dan Alexander. 2022. *KAI Bakal Bangun Area Parkir Sepeda di Stasiun KRL, Ini Rancangannya*. Kompas.com. Tersedia di: kompas.com (Diakses: 12 Desember 2023)



Gambar 11. Fasilitas parkir sepeda di Stasiun MRT Cipete

Sumber: Kumparan.com (2020)

Fasilitas Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU): Guna meningkatkan penggunaan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB), Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2023 memandatkan pembangunan SPKLU termasuk di fasilitas parkir. Hingga tahun 2022, SPKLU telah dipasang di gedung-gedung perkantoran yang sebagian besar berlokasi di kantor PLN (Perusahaan Listrik Negara, yakni penyedia listrik di Indonesia), pusat perbelanjaan, dan *dealer* kendaraan bermotor³⁸.

Meski begitui, SPKLU masih belum tersebar merata di seluruh wilayah Jakarta. SPKLU yang berada di kantor PLN juga tidak mudah diakses karena hanya buka pada hari-hari tertentu dan tutup di akhir pekan dan pengguna juga harus melapor kepada petugas keamanan. SPKLU harus dapat dipastikan mudah diakses dan tidak ditempati oleh kendaraan bermotor konvensional.

3.1.2. Penerapan Tarif

Ketidaksesuaian tarif parkir yang dikenakan: Tarif yang diberlakukan pada fasilitas parkir resmi yang dikelola oleh Pemprov DK Jakarta sudah sesuai dengan peraturan. Sebagai contoh, tarif parkir *flat* di fasilitas *park and ride* yang kini beroperasi sudah sesuai dengan peraturan, yaitu Rp5.000 untuk mobil, Rp2.000 untuk motor, dan Rp1.000 untuk sepeda³⁹ meskipun menurut kabar terkini, tarif untuk mobil sudah dinaikkan menjadi Rp7.500⁴⁰.

Sementara itu, pada beberapa fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang dikelola oleh swasta, tarif yang dikenakan tidak sesuai dengan rentang harga yang ditentukan. Berdasarkan

³⁸ Saluran Digital. 2022. *Apa Itu SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum)?*. Gardaoto.com. Tersedia di: gardaoto.com (Diakses: 16 Januari 2024)

³⁹ Liana, Pebby Adhe. 2023. *9 Lokasi Park and ride di Jakarta Beserta Tarifnya, Dekat Transportasi Publik*. Tribun Jakarta.com. Tersedia di: jakarta.tribunnews.com (Diakses: 15 Desember 2023)

⁴⁰ Rizky, Martyasari. 2023. *Tarif Parkir di DK Naik per 1 Oktober, Ini Lokasi-Lokasinya*. CNBC Indonesia. Tersedia di: cnbcindonesia.com (Diakses: 5 Januari 2024)

data yang diperoleh dari UP Perparkiran (2022), fasilitas parkir di beberapa lokasi mengenakan tarif yang lebih murah dan bahkan gratis (Tabel 9). Dari diskusi dengan asosiasi operator parkir juga terungkap bahwa pemilik bisnis merasa terdorong untuk menggratiskan tarif parkir untuk menarik lebih banyak pengunjung, sebagai respon terhadap jual-beli *online* yang kini lebih diminati dibandingkan berbelanja di toko fisik.

Tabel 9. Jumlah fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dengan tarif yang lebih rendah dari yang diatur

Jenis Kendaraan	Rentang Harga	Jumlah Fasilitas Parkir		
		Harga Lebih Rendah	Dalam Rentang Harga	Harga Lebih Tinggi
Mobil	Rp4.000 - Rp10.000	175 lokasi	476 lokasi	0 lokasi
Sepeda motor	Rp1.000 - Rp4.000	47 lokasi	580 lokasi	0 lokasi
Truk	Rp6.000 - Rp7.000	106 lokasi	379 lokasi	0 lokasi

Sumber: UP Perparkiran Dishub Provinsi DK Jakarta (2022)

Kasus lainnya adalah pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang dikelola oleh pihak swasta, ditemukan adanya petugas parkir yang menarik biaya parkir dua kali⁴¹. Di Blok M Square, pengunjung membayar saat masuk dan keluar dari area parkir, bukan hanya saat keluar dari area parkir.

Kaitannya dengan parkir liar, terdapat kasus pengguna dikenakan tarif yang sangat tinggi oleh juru parkir liar. Mengambil contoh di Tanah Abang, seorang pengunjung dikenai biaya hingga Rp50.000 untuk parkir dalam waktu yang singkat⁴². Besarnya tarif yang dikenakan setara dengan tiga jam parkir dengan tarif maksimum di Kawasan Pengendalian Parkir.

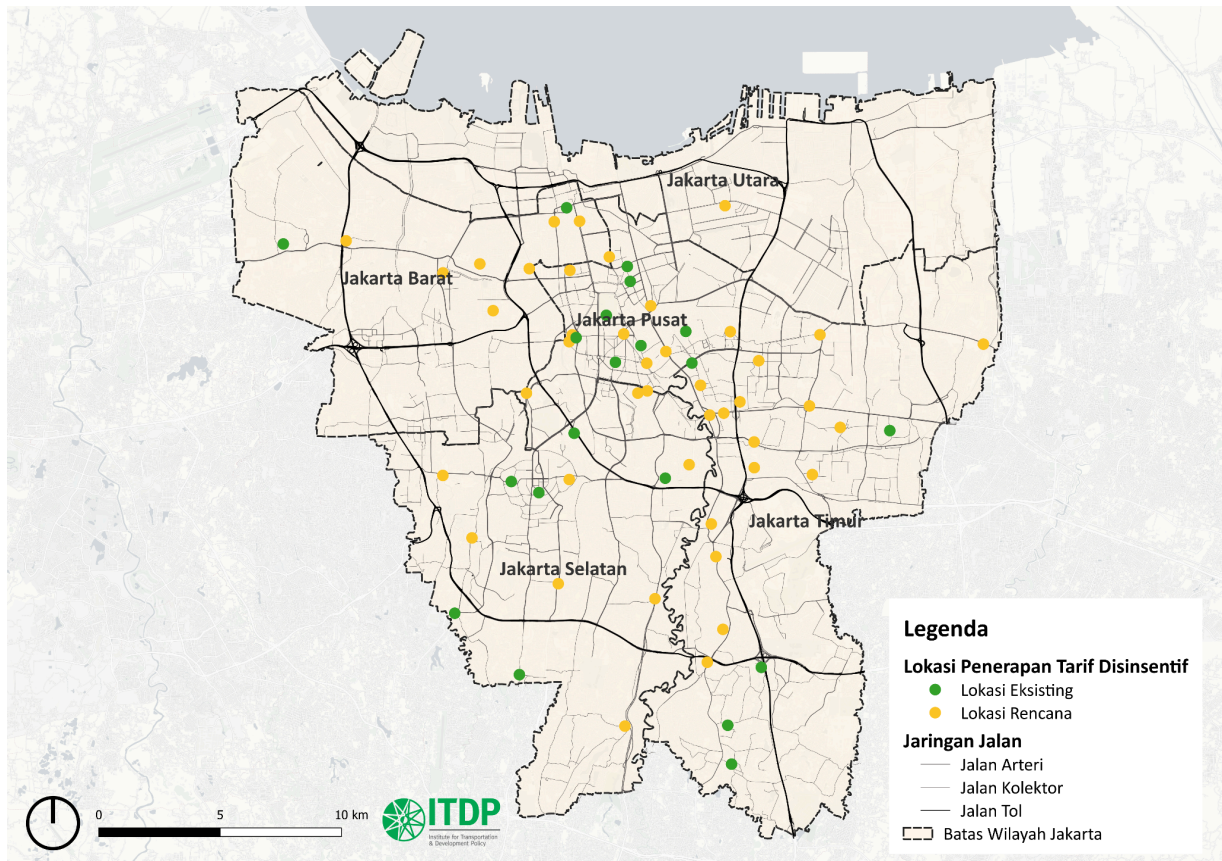
Tarif disinsentif: Menanggapi isu polusi udara, Pemprov DK Jakarta menerapkan disinsentif untuk kendaraan yang belum lulus uji emisi dengan mengenakan tarif maksimum (dari rentang yang ditentukan pada peraturan). Tarif parkir disinsentif telah diterapkan di 20 lokasi⁴³ (Gambar 12) dan telah direncanakan pada 43 lokasi lainnya. Lokasi penerapan tarif

⁴¹ Simangunsong dan Kuwado. 2023. *Bayar Parkir Dua Kali di Blok M Dipersoalkan, Pemerintah Sudah Turun Tangan tapi Belum Selesai*. Kompas.com. Tersedia di: megapolitan.kompas.com (Diakses: 15 Januari 2023)

⁴² 2023. *Parkir Liar Kian Menjamur di Jakarta, Salah Siapa?* Merdeka.com. Tersedia pada: Merdeka.com (Diakses: 15 Desember 2023)

⁴³ 2023. *Pemprov DK Jakarta Terapkan Tarif Parkir Disinsentif*. Dishub DK Jakarta. Tersedia pada: dishub.jakarta.go.id. (Diakses: 8 Desember 2023)

parkir disinsentif meliputi 10 (sepuluh) pasar tradisional yang dikelola oleh PD Pasar Jaya, Monumen Nasional (Monas), Taman Ismail Marzuki, dan gedung atau area milik Pemprov DKI Jakarta lainnya.



Gambar 12. Lokasi penerapan tarif parkir disinsentif

Sumber: Dishub Provinsi DKI Jakarta (2022)

3.1.3. Teknologi dan Metode Pembayaran

Teknologi pembayaran pada parkir di ruang milik jalan: Sejak tahun 2015, UP Perparkiran telah mengimplementasi Terminal Parkir Elektronik (TPE)⁴⁴, yakni meteran atau mesin pembayaran parkir yang digunakan untuk menarik retribusi parkir pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan, seperti pada Gambar 13. Implementasi TPE juga ditujukan untuk mengurangi pungutan liar, mengurangi kebocoran pendapatan, dan merekam data parkir untuk monitoring dan evaluasi operasional parkir. TPE dipasang pada lokasi-lokasi yang ditunjukkan pada.

⁴⁴ 2015. Dishubtrans DKI Resmikan Mesin Terminal Parkir Elektronik Di Jalan Falatehan. AINO. Tersedia di: ainosi.co.id (Diakses: 15 Desember 2023)



Gambar 13. Terminal Parkir Elektronik pada fasilitas parkir di ruang milik jalan di Jakarta

Sumber: Tribun News (2015)

Dampak positif terhadap pendapatan parkir terlihat setelah TPE diimplementasikan. Pada tahun 2018, Wilayah Administratif Jakarta Barat mencatat pendapatan parkir tertinggi mencapai Rp 4 miliar⁴⁵. Namun, bertahap dari tahun 2017 hingga 2022, beberapa TPE mulai tidak berfungsi karena kontrak antara Pemprov DKI Jakarta dan operator TPE telah selesai⁴⁶. Beberapa TPE masih terpasang tetapi sebagian besar sudah tidak berfungsi⁴⁷.

Dengan TPE, pengguna parkir di ruang milik jalan membayar menggunakan kartu uang elektronik (KUE) dari berbagai bank, yang meliputi e-Money, Flazz, Tapcash, Brizzi, dan kartu elektronik lainnya. Setelah memarkirkan kendaraan, pengguna menempelkan KUE pada *reader* di TPE, memilih jenis kendaraan, memasukkan plat nomor kendaraan serta perkiraan lama parkir, dan menyelesaikan pembayaran setelah muncul konfirmasi harga. Juru parkir masih tersedia untuk memandu pengguna melakukan pembayaran di TPE. Namun, karena kini sebagian besar TPE tidak berfungsi, penarikan retribusi kembali dilakukan secara tunai oleh juru parkir.

Teknologi pembayaran pada parkir di luar ruang milik jalan: Pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan, sistem manajemen parkir pintar telah diterapkan. Memasuki fasilitas parkir, pengemudi hanya perlu menekan tombol pada mesin atau menempelkan kartu isi ulang atau kartu anggota untuk menerima tiket parkir. *Barcode* pada tiket parkir berisi nomor plat nomor yang direkam oleh kamera yang terpasang dan waktu masuk, sehingga tarif dapat dihitung ketika pengemudi keluar dari fasilitas parkir. Saat keluar, pengemudi memindai *barcode* dan membayar kepada petugas parkir. Beberapa fasilitas parkir di luar ruang milik

⁴⁵ Wahyuningrum dan Belarminus. 2018. *Pendapatan Parkir Elektronik di Jakarta Barat Mencapai Rp 4 Miliar*. Kompas.com. Tersedia di: megapolitan.kompas.com (Diakses: 13 Desember 2023)

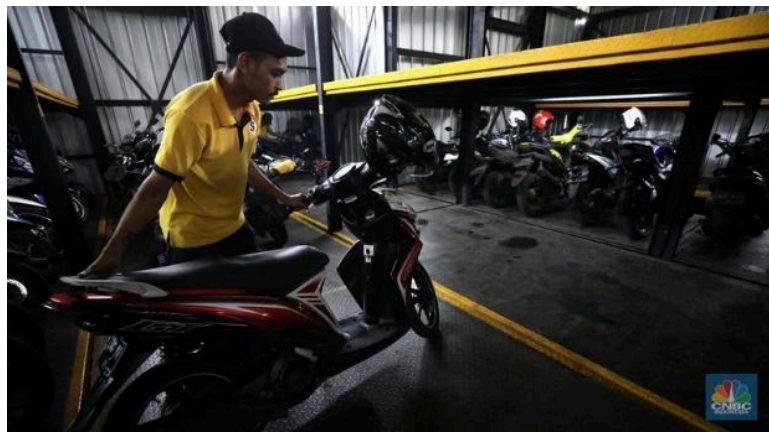
⁴⁶ 2022. *Ratusan Mesin Parkir Kebanggaan Ahok Kini Terbengkalai, Jadi Gak Berguna*. LIFE. Tersedia di: life.indozone.id (Diakses: 13 Desember 2023)

⁴⁷ 2015. *Ini Dia Lokasi-Lokasi Terminal Parkir Elektronik di Jakarta*. detikFinance. Tersedia di: finance.detik.com. (Diakses: 7 Desember 2023)

jalan sekarang sepenuhnya otomatis, hanya menerima pembayaran non-tunai karena tidak ada petugas parkir.

Kini terdapat platform *internet of things* (IoT) yang terintegrasi bernama "Parkee", yang memungkinkan transaksi parkir yang lebih mulus (*seamless*)⁴⁸. Selain berbagai metode pembayaran yang mereka miliki (termasuk KUE dan QRIS), Parkee juga memiliki fitur bernama "Wuzz", di mana pengguna dapat bertransaksi tanpa kartu dan tiket dengan menggunakan stiker berteknologi RFID (*radio frequency identification*) yang ditempelkan di kaca depan kendaraan mereka. Stiker tersebut berisi profil kendaraan yang sudah terdaftar di akun aplikasi pengguna⁴⁹. Untuk memperkuat fungsi manajemen, sistem ini juga mengumpulkan data lalu lintas kendaraan untuk dianalisis dengan transparansi yang maksimal, sehingga memperkuat fungsi manajemen fasilitas parkir.

Teknologi pengadaan parkir di luar ruang milik jalan: Untuk mengatasi masalah penyediaan parkir di area yang terbatas, parkir vertikal atau yang dikenal sebagai *Compact Motor Storage* dengan sistem parkir hidrolik bertumpuk untuk sepeda motor (Gambar 14)⁵⁰ diperkenalkan pada parkir di luar ruang milik jalan yang dioperasikan oleh swasta.



Gambar 14. Parkir sepeda motor dengan teknologi *Compact Motor Storage*

Sumber: CNBC Indonesia (2023)

3.1.4. Penegakan Hukum

Penerapan sanksi bagi pelanggar: Dishub Provinsi DK Jakarta menindak pengguna parkir liar dengan memprioritaskan beberapa lokasi di Jakarta yang dianggap sangat mengganggu aktivitas lalu lintas. Saat ini, tindakan yang dilakukan adalah penderekan kendaraan yang parkir di lokasi yang tidak resmi (Gambar 15, Kiri). Sepanjang Januari hingga Juli 2023, Suku Dinas (Sudin) Perhubungan Wilayah Administratif Jakarta Utara telah menindak 1.090

⁴⁸ Parkee. 2024. *Tentang Kami*. Tersedia di: parkee.app. (Diakses: 19 April 2024)

⁴⁹ Parkee. 2024. *Syarat dan ketentuan penggunaan aplikasi PARKEE*. Tersedia di: parkee.app. (Diakses: 19 April 2024)

⁵⁰ 2022. *Parkir Sepeda Motor Vertikal di Jakarta*. Antarafoto. Tersedia di: antarafoto.com (Diakses: 11 Desember 2023)

kendaraan yang melanggar⁵¹. Kendaraan tersebut diderek ke kantor pusat Dishub Provinsi DK Jakarta, dan para pelanggar harus membayar retribusi sebesar Rp500.000 untuk mendapatkan kendaraan mereka kembali.

Dalam praktiknya, meskipun seharusnya petugas kepolisian yang berperan sebagai penegak hukum, penderekan secara khusus dilakukan oleh Dishub Provinsi DK Jakarta⁵². Namun, Kepolisian Daerah (Polda) Metro Jaya, bersama dengan Dishub Provinsi DK Jakarta turut serta dalam memantau pelanggaran ini dengan memaksimalkan penggunaan kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang telah dipasang di 40 koridor utama Jakarta, diikuti dengan pemberlakuan denda tilang bagi para pelanggar.

Dishub Provinsi DK Jakarta dan Polda Metro Jaya melakukan patroli bersama untuk menderek truk di beberapa lokasi yang tersebar di Jakarta⁵³. Patroli bersama juga dilakukan dengan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) seperti yang terlihat pada Gambar 15 (Kanan) untuk melakukan penertiban parkir liar, terutama yang menghalangi jalan⁵⁴.



Gambar 15. Penderekan kendaraan yang terparkir liar (kiri); Satpol PP melakukan patroli di jalan-jalan utama Jakarta (kanan)

Sumber: Beritasatu.com (2022) dan Republikaonline.com (2022)

Platform pengaduan: Selama satu dekade terakhir, telah dikembangkan platform untuk masyarakat menyampaikan keluhan terkait pelayanan/fasilitas publik, termasuk terjadinya parkir liar. Dua platform yang banyak digunakan oleh masyarakat Jakarta adalah Qlue dan JAKI. JAKI dioperasikan oleh Pemprov DK Jakarta dan merupakan bagian dari 13 saluran pengaduan resmi yang terintegrasi dalam sistem Cepat Respon Masyarakat (CRM).

⁵¹ Faisal, Abdu. 2023. *Sudinhub Jakut gelar operasi penertiban parkir liar untuk lancarkan lalin*. Antara. Tersedia di: antaranews.com (Diakses: 15 Desember 2023)

⁵² Rojab, Bachtiar. 2023. *Parkir Sembarangan di Jakarta, Siap-Siap Kena Tilang ETLE*. IDX Channel. Tersedia di: idxchannel.com (Diakses: 19 April 2024)

⁵³ Antara. 2022. *Polda Metro dan Dishub DK Kembali Razia Parkir Liar di Jalan Senopati-Gunawarman*. tempo.co. Tersedia di: metro.tempo.co (Diakses: 14 Desember 2023)

⁵⁴ 2023. *Parkir Liar Kian Menjamur di Jakarta, Salah Siapa?*. merdeka.com. Tersedia di: merdeka.com (Diakses: 15 Desember 2023)

Platform-platform ini membantu mempersingkat waktu dan birokrasi bagi para instansi Pemprov DK Jakarta untuk menangani keluhan-keluhan tersebut.

Sepanjang bulan Agustus hingga September 2017, tiga keluhan teratas yang diterima oleh Qlue adalah parkir liar, fasilitas umum yang rusak, dan kerusakan jalan⁵⁵. Pengaduan mengenai parkir liar, lebih khusus lagi kendaraan yang parkir di jalur pejalan kaki, mencapai 60% dari seluruh pengaduan yang diterima. Sementara itu pada tahun 2022, Pemprov DK Jakarta telah menerima 7.899 laporan mengenai parkir liar melalui sistem CRM⁵⁶.

3.2. Implementasi Strategi *Push* dan *Pull* Lainnya

Strategi *push* dan *pull* dalam manajemen kebutuhan lalu lintas harus berjalan beriringan. Di kawasan TOD, manajemen parkir merupakan langkah penting untuk diterapkan, tetapi harus dibarengi dengan strategi *push* dan *pull* lainnya agar dapat berjalan secara efektif dan saling melengkapi satu sama lain. Ketika mengharapkan penggunaan kendaraan pribadi dibatasi, harus ada moda transportasi alternatif lain yang dapat digunakan oleh pengguna kendaraan pribadi. Hal ini termasuk transportasi publik serta infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda. Selain itu, manajemen parkir juga dapat memainkan peran penting dalam menyukseskan penerapan Kawasan Rendah Emisi (KRE).

Rencana dan implementasi strategi *push* dan *pull* lainnya yang mendukung manajemen parkir adalah sebagai berikut.

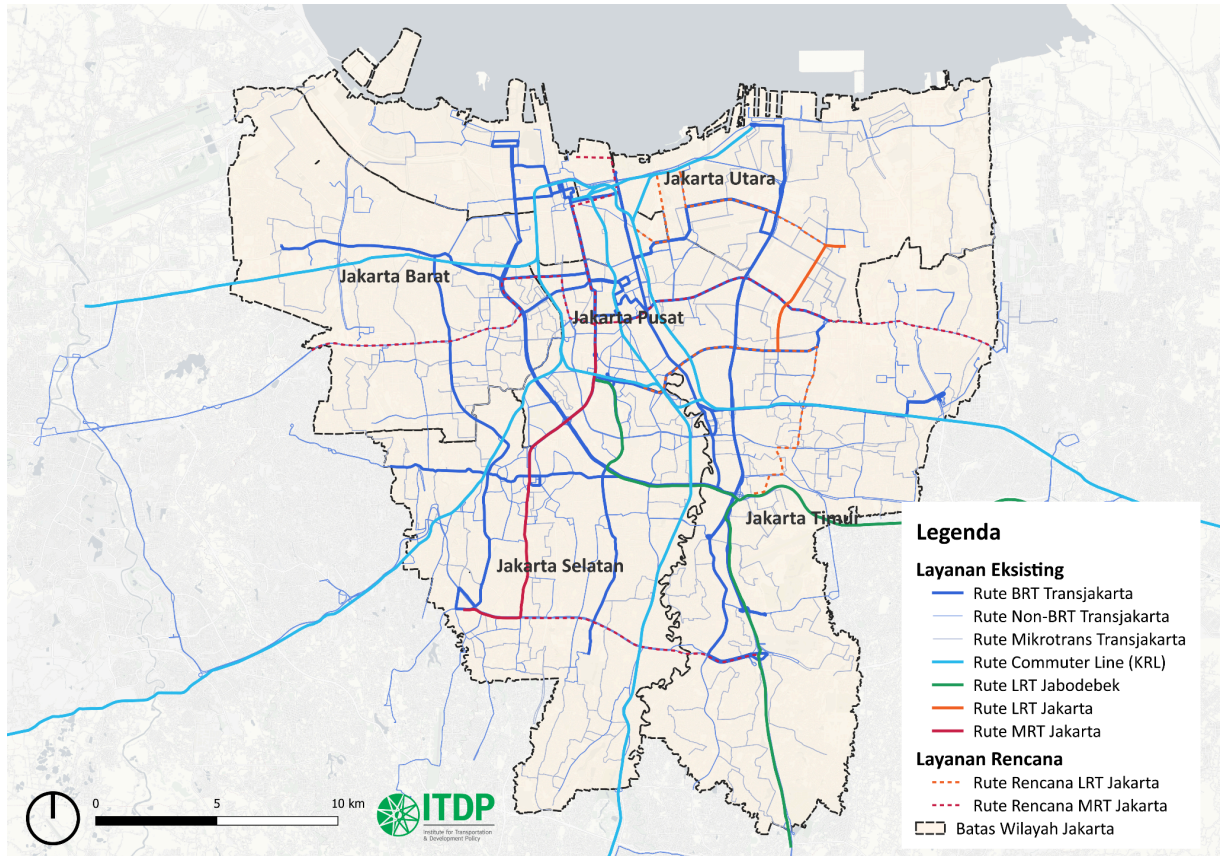
3.2.1. Transportasi publik

Saat ini, Jakarta telah terhubung dengan berbagai pilihan transportasi publik, baik yang berbasis rel maupun yang berbasis jalan raya. Sistem transportasi publik berbasis rel terdiri dari Commuter Line, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan LRT Jabodebek yang baru saja dibuka. Perluasan MRT Jakarta dan LRT Jakarta sedang dalam proses untuk menjangkau lebih banyak area penting. Sistem transportasi publik berbasis jalan terdiri dari Bus Rapid Transit (BRT) dan bus non-BRT atau pengumpan, yang terdiri dari mikrobus (panjang 4 m) dan bus (panjang 9-12 m). Layanan bus mikro, yang disebut Mikrotrans, memungkinkan masyarakat yang tinggal di daerah permukiman dengan kepadatan tinggi yang hanya dapat diakses melalui jalan lokal, dapat memiliki akses ke transportasi publik. Menurut data yang diperoleh dari Transjakarta pada bulan Februari 2022, sekitar 85,06% penduduk Jakarta telah terjangkau oleh layanan transportasi publik yang saat ini beroperasi di Jakarta (ITDP Indonesia, 2022).

⁵⁵ ITDP Indonesia. 2017. *60% Keluhan di Aplikasi Qlue Terkait Parkir Liar di Jakarta*. Tersedia di: itdp-indonesia.org. (Diakses: 18 April 2024)

⁵⁶ Kahfi, Muhammad Raedyan. 2023. *Begini Cara Laport Parkir Liar*. Jakarta Smart City. Tersedia di: smartcity.jakarta.go.id. (Diakses: 18 April 2024)

Penduduk ini adalah mereka yang tinggal dalam radius 500 meter dari stasiun atau halte transportasi publik.



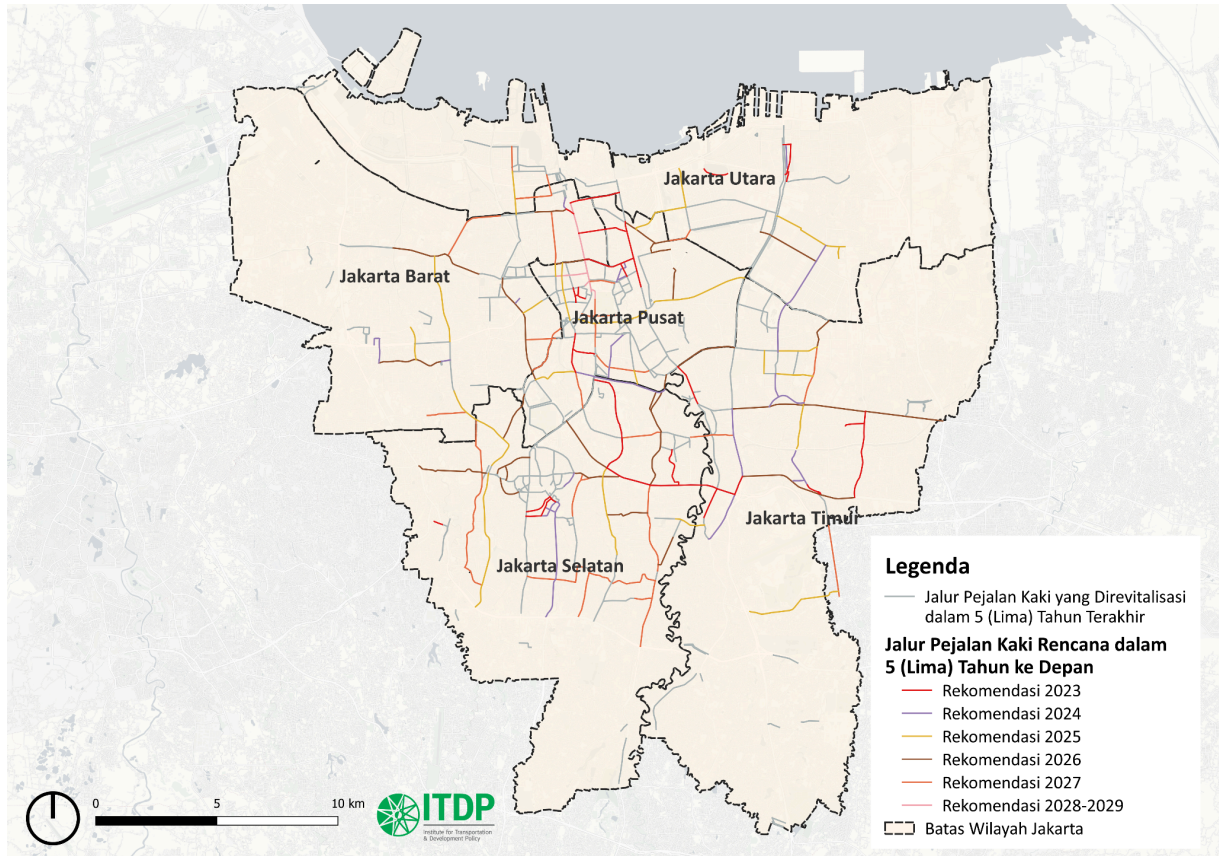
Gambar 16. Layanan transportasi publik di Jakarta

3.2.2. Infrastruktur Pejalan Kaki

Sejak tahun 2018, Pemprov DKI Jakarta telah melakukan proyek revitalisasi jalur pejalan kaki secara besar-besaran di seluruh Jakarta, mengadopsi pendekatan *Complete Street* untuk memastikan akses yang adil bagi seluruh pengguna jalan dengan prioritas tertinggi diberikan kepada pejalan kaki dan pesepeda. Hal ini juga mencakup peningkatan aksesibilitas di sekitar stasiun atau hub transportasi publik. Selain itu, hal ini juga sejalan dengan pengutamaan pejalan kaki di kawasan TOD, seperti yang dijelaskan dalam Pergub No. 50 Tahun 2021 yang menyebutkan infrastruktur pejalan kaki berkualitas tinggi harus disediakan untuk menghubungkan guna lahan dengan stasiun transportasi publik.

Untuk tahun-tahun mendatang (hingga 2029), studi oleh ITDP Indonesia pada tahun 2023 menghasilkan serangkaian rekomendasi mengenai koridor-koridor yang perlu direvitalisasi setiap tahunnya. Tahapan yang diusulkan memperhitungkan jadwal pembangunan infrastruktur transportasi publik dan infrastruktur pesepeda, meskipun perubahan dapat terjadi. Koridor-koridor yang direncanakan untuk tahun 2023 hingga 2029 memastikan

koherensi jaringan infrastruktur pejalan kaki di Jakarta, mengisi celah dalam jaringan jalur pejalan kaki yang telah direvitalisasi.

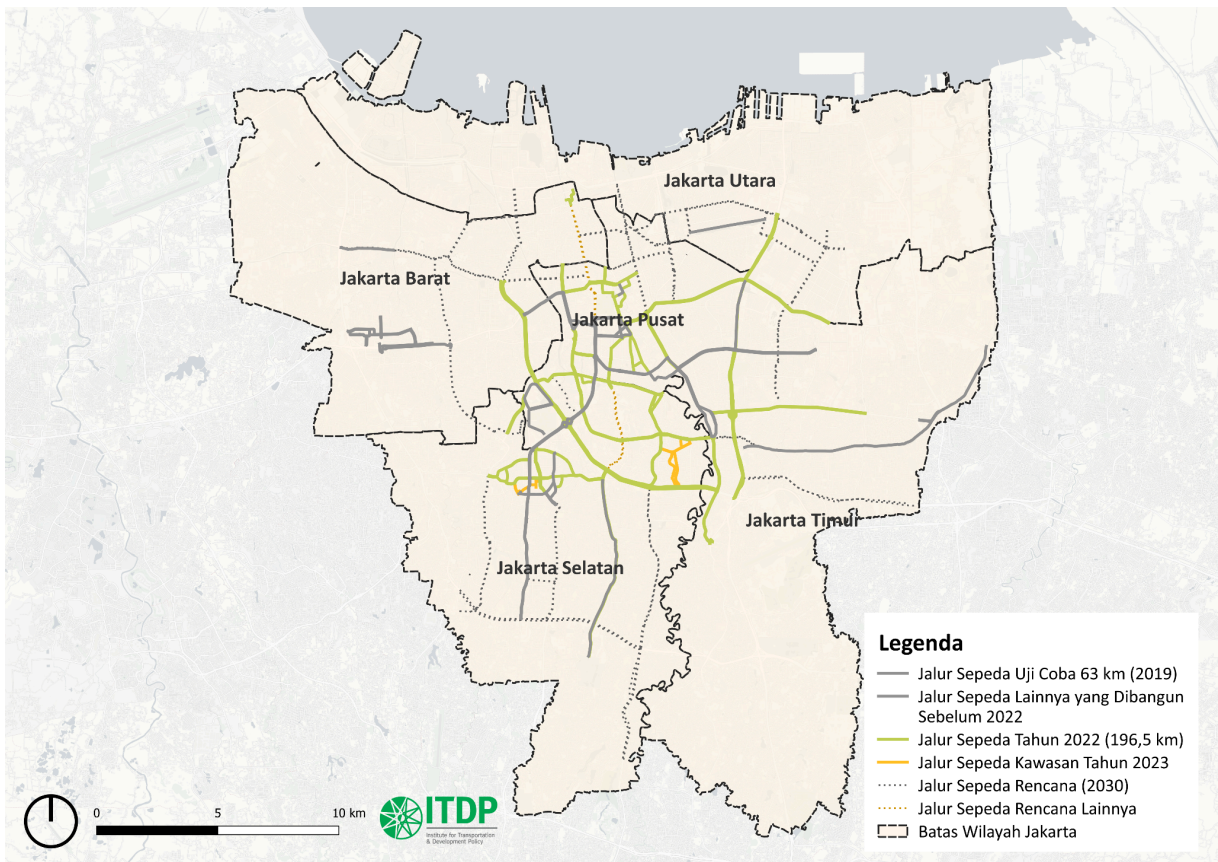


Gambar 17. Infrastruktur pejalan kaki eksisting dan rencana di Jakarta

Sumber: ITDP Indonesia (2023)

3.2.3. Infrastruktur Bersepeda

Saat ini, Pemprov DKI Jakarta telah membangun jaringan infrastruktur bersepeda dengan total panjang sekitar 310,9 km. Infrastruktur bersepeda tersebut bervariasi mulai dari jalur bersama, jalur khusus sepeda dengan pemisah, hingga jalur sepeda yang dibangun di atas jalur pejalan kaki yang dibangun di koridor-koridor utama Jakarta. Jaringan pesepeda berbasis kawasan juga dikembangkan pada tahun 2023, mengisi celah dalam jaringan koridor jalur sepeda untuk meningkatkan konektivitas ke daerah pemukiman dan tujuan yang terletak di jalan-jalan yang lebih kecil. Pada tahun 2030, diperkirakan total panjang jaringan ini akan mencapai lebih dari 500 km, di mana pembangunannya direncanakan secara bertahap setiap tahun.

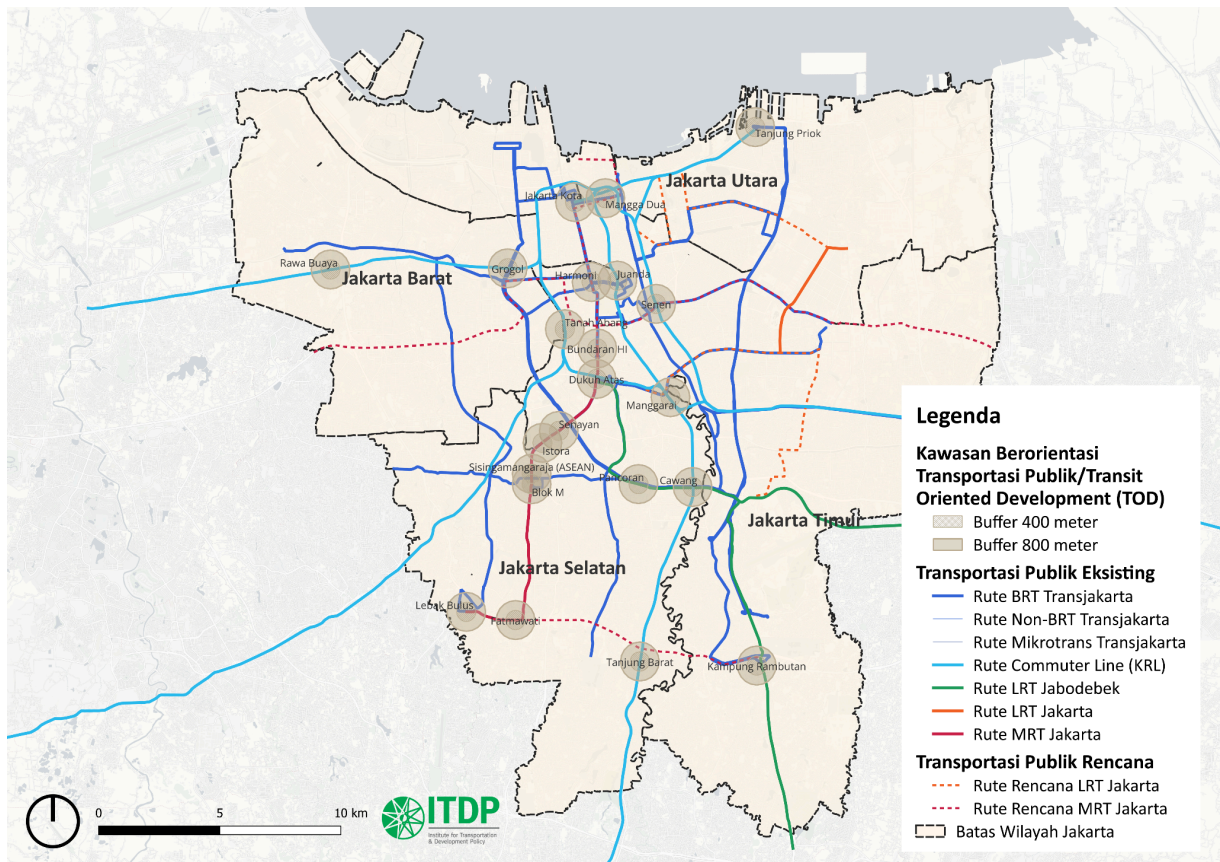


Gambar 18. Infrastruktur pesepeda eksisting dan rencana di Jakarta

Sumber: Dishub Provinsi DK Jakarta (2023)

3.2.4. Rencana Pengembangan Kawasan Berorientasi Transportasi Publik atau *Transit Oriented Development (TOD)*

Pemprov DK Jakarta telah mengamanatkan area di sekitar 5 (lima) stasiun Koridor Utara-Selatan MRT Jakarta untuk dikembangkan sebagai kawasan TOD (Gambar 19), yang meliputi Lebak Bulus, Fatmawati, Blok M dan Sisingamangaraja, Istora, dan Dukuh Atas (termasuk area Bundaran Hotel Indonesia/Hi). Setiap area memiliki deliniasi hingga radius 700 meter dari stasiun transportasi publik utama, seperti yang terlihat pada pedoman desain kota. Menurut Pergub No. 65 Tahun 2021, pengembangan kawasan TOD ini dikoordinasikan di bawah MRT Jakarta. Selain itu, rencana kawasan TOD lainnya juga disebutkan dalam Pergub No. 31 Tahun 2022 (RDTR) dan Perpres No. 55 Tahun 2018 (RIT Jabodetabek). Di masa mendatang, kawasan-kawasan ini akan dikembangkan sebagai kawasan campuran dan padat yang berorientasi pada pejalan kaki dan pesepeda sebagai penghubung ke dan dari layanan transportasi publik utama.



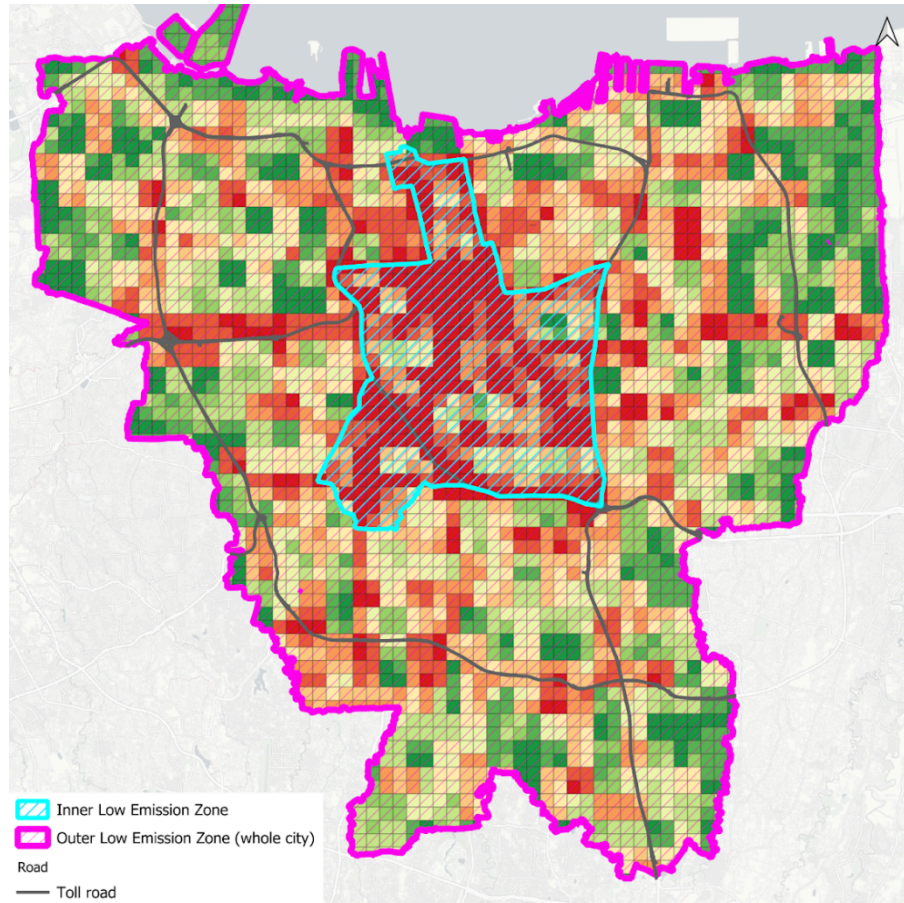
Gambar 19. Rencana Kawasan Berorientasi Transportasi Publik (Transit Oriented Development/TOD) di Jakarta

Salah satu kawasan TOD yang sudah berkembang di Jakarta saat ini terjadi di kawasan Dukuh Atas, yang merupakan titik pertemuan dari 4 (empat) layanan transportasi publik: Commuter Line (termasuk Kereta Bandara Railink), MRT Jakarta, LRT Jabodebek, dan Transjakarta. Area pedestrian yang dimulai dari Terowongan Kendal ini sekarang sedang diperluas untuk mencakup area yang lebih luas, menyediakan lebih banyak ruang publik untuk kegiatan yang berpusat pada masyarakat.

3.2.5. Rencana Kawasan Rendah Emisi

Kawasan rendah emisi (KRE) adalah pembatasan kendaraan berbasis tingkat emisi kendaraan. Jakarta pertama kali memperkenalkan KRE di Kota Tua dengan membatasi lalu lintas kendaraan di sekitar zona khusus pejalan kaki, di mana dampaknya dapat menjadi lebih signifikan dengan menyaring jenis kendaraan berdasarkan polusi yang mereka hasilkan menjadi hanya kendaraan beremisi rendah. Karena KRE seharusnya dikembangkan di seluruh wilayah kota, ITDP Indonesia (2024) menyarankan pengembangan bertahap yang membagi zona tersebut menjadi zona dalam dan zona luar. Zona dalam adalah area di dalam jalan tol dalam kota, mengingat area ini juga memiliki kepadatan layanan transportasi publik yang tinggi sebagai moda transportasi utama, di mana pembatasan permanen untuk kendaraan

berat diterapkan. Sementara itu, zona luar mencakup seluruh kota di luar zona dalam, di mana kendaraan dengan beban sedang hingga berat masih diperbolehkan.



Gambar 20. Rekomendasi tahapan pembangunan kawasan rendah emisi di Jakarta

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

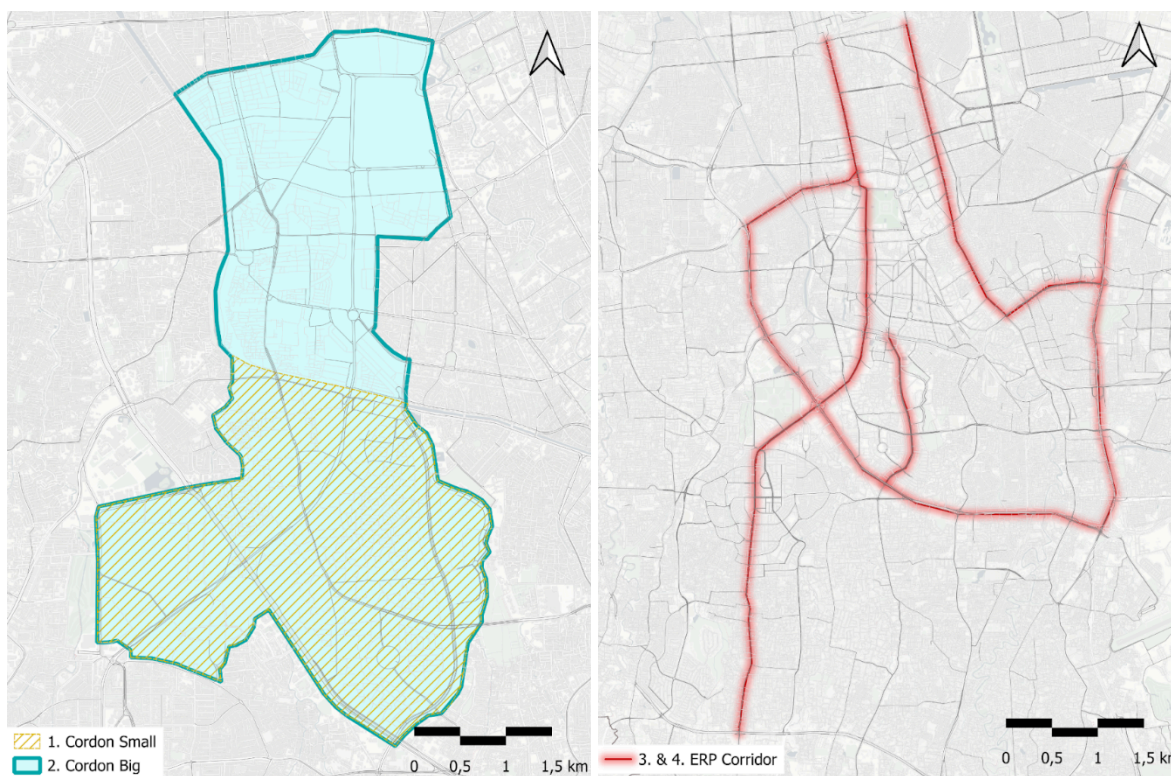
3.2.6. Rencana Jalan Berbayar Elektronik

Jalan Berbayar Elektronik (JBE) di Jakarta bertujuan untuk mengurangi kemacetan, meningkatkan kualitas udara, mendorong penggunaan moda transportasi yang berkelanjutan, dan meningkatkan keselamatan lalu lintas. Melalui JBE, kendaraan yang melintas di titik-titik, koridor, atau area tertentu pada waktu-waktu tertentu akan dikenakan biaya atau tarif. ITDP Indonesia (2023) menganalisis dampak terhadap volume lalu lintas, kecepatan lalu lintas, dan perilaku perjalanan untuk dua skenario utama JBE yaitu berbasis kawasan atau kordon dan berbasis koridor.

Skenario berbasis kawasan atau kordon dibagi menjadi dua skala implementasi: kordon kecil dan kordon besar. Kordon kecil mencakup area bisnis yang mengelilingi Jalan Jenderal Sudirman, termasuk area Stadion Gelora Bung Karno, Selong, Karet Tengsin, Karet Semanggi, Kuningan Timur, Karet Kuningan, Karet, Setiabudi, dan bagian selatan Bendungan Hilir.

Sementara itu, kordon besar mencakup area yang lebih luas yang mencakup kordon kecil dan menuju ke utara ke Kebon Melati, Kebon Kacang, Kampung Bali, Petojo Selatan, Gambir, dan Kebon Sirih.

Di sisi lain, skenario berbasis koridor membebankan biaya pada ruas-ruas jalan tertentu di dalam jaringan jalan. Ruas jalan tersebut didasarkan pada skenario standar yang dikembangkan oleh Dishub Provinsi DK Jakarta, yang mencakup 25 ruas jalan dengan total panjang 58 kilometer.



Gambar 21. Rekomendasi skenario jalan berbayar elektronik di Jakarta

Sumber: ITDP Indonesia (2022)

4. Analisis Kesenjangan (*Gap*) Kondisi Ideal, Kebijakan, dan Implementasi

Kondisi ideal dari sistem manajemen parkir adalah ketika manajemen parkir dapat dengan efektif berfungsi sebagai instrumen manajemen kebutuhan lalu lintas (MKLL), yang strateginya akan dijelaskan pada [Bagian 5](#). Implementasi manajemen parkir harus sesuai dengan kebijakan yang berlaku. Namun, kebijakan itu sendiri juga harus sesuai dengan strategi yang diharapkan sehingga dapat memastikan implementasi yang lebih baik.

Berdasarkan analisis implementasi manajemen parkir yang dijelaskan pada [Bagian 3](#), terdapat implementasi yang sudah sesuai dan belum sesuai dengan peraturan atau kebijakan yang berlaku. Di sisi lain, masih terdapat peraturan atau kebijakan yang masih harus direformasi atau dikaji kembali karena belum mendukung fungsi manajemen parkir sebagai instrumen manajemen kebutuhan lalu lintas.

Dengan membandingkan kondisi ideal, kebijakan, dan implementasi, kesenjangan (*gap*) dalam sistem manajemen parkir di Jakarta dapat diidentifikasi. Bagian ini akan menjelaskan kesenjangan yang ditemukan di antara ketiga hal tersebut, untuk dapat memberikan rekomendasi strategi reformasi parkir yang tepat seperti dijelaskan lebih lanjut pada [Bagian 6](#).



Gambar 22. Kerangka kerja analisis kesenjangan kondisi ideal, kebijakan, dan implementasi manajemen parkir di Jakarta

Analisis kesenjangan antara kondisi ideal, kebijakan/regulasi yang berlaku, dan implementasi saat ini menghasilkan identifikasi empat kelompok isu utama sebagai berikut:

1. Kerangka kerja kebijakan yang kontradiktif dan tidak sinkron;
2. Penegakan hukum yang lemah;
3. Teknologi yang tidak ada dan tidak terawat dengan baik; dan
4. Ketidakselarasan rencana pembangunan di Jakarta dengan strategi manajemen parkir.

4.1. Masalah Kebijakan

Dalam beberapa tahun terakhir, dan di tengah-tengah kemacetan yang tak kunjung usai dan isu perubahan iklim, paradigma pembangunan kota Jakarta secara bertahap bergeser ke arah pembangunan kota yang lebih berkelanjutan dengan menyediakan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan dan mengendalikan jumlah kendaraan bermotor pribadi di jalan. Serangkaian kebijakan baru dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Provinsi DKI Jakarta yang terbaru bertujuan untuk mengelola sistem perparkiran dengan mengurangi jumlah fasilitas parkir, terutama fasilitas parkir di ruang milik jalan, untuk mengalihkan masyarakat dari penggunaan kendaraan pribadi. Sayangnya, peraturan-peraturan sebelumnya masih belum mendukung visi ini, sehingga upaya-upaya tersebut menjadi kontraproduktif dan terhambat. Oleh karena itu, revisi perlu dilakukan terhadap peraturan-peraturan yang ada, termasuk:

4.1.1. Kewajiban penyediaan parkir di bangunan gedung dengan persyaratan parkir minimum

Dokumen RDTR sebenarnya telah mendorong masyarakat untuk menghilangkan parkir *setback* dan mengadopsi koridor dengan GSB nol di area komersial, area terpadu (*compact*), atau kawasan TOD, termasuk yang memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) lebih dari 60%. Gedung-gedung yang dibangun tanpa ruang parkir *setback* dapat meningkatkan keamanan pejalan kaki dan membuat kawasan tersebut lebih hidup karena lebih dekat dengan aktivitas di dalam bangunan. Lebih lanjut, hal ini juga akan mengurangi daya tarik untuk menggunakan kendaraan bermotor pribadi.

Sebaliknya, menurut Pergub No. 16 Tahun 2021, menyediakan lahan parkir merupakan hal yang wajib dilakukan di setiap bangunan, termasuk bangunan milik negara dan bangunan yang dibangun di atas lahan yang tidak terlalu luas. Hal ini menyebabkan pemilik lahan memanfaatkan area sempadan bangunan untuk menyediakan ruang parkir *setback*, terutama pada bangunan yang melayani kegiatan publik seperti minimarket. Seperti telah dijelaskan pada [Bagian 3.3.1](#), di kawasan TOD Dukuh Atas pun masih terdapat banyak sekali bangunan dengan parkir *setback*.

Menurut Pergub No. 107 Tahun 2020, kawasan TOD Dukuh Atas memiliki luas 146 hektar (1.460.000 m²), yang berarti bahwa total luas lahan parkir dibandingkan dengan total luas kawasan TOD adalah sekitar 18,1%. Jika dinilai menggunakan *TOD Standard 3.0* (ITDP Indonesia, 2017), kawasan ini mendapatkan nilai tertinggi ketiga dalam hal ketersediaan parkir di luar ruang milik jalan di sebuah kawasan TOD; semakin kecil luas parkir yang ada, semakin tinggi nilainya.

Selain itu, lebih lanjut Perda No. 5 Tahun 2012 pun mensyaratkan penyediaan fasilitas parkir memenuhi Satuan Ruang Parkir (SRP) minimal dengan dua kemungkinan atas persyaratan ini.

Pertama, tidak dapat dipungkiri bahwa parkir merupakan sumber pendapatan, pemilik lahan tertarik untuk menyediakan parkir sebanyak-banyaknya. Kedua, pemilik lahan tidak memenuhi peraturan karena merasa lahan yang dimiliki dapat dimanfaatkan untuk kegiatan yang lebih produktif. Temuan di kawasan TOD Dukuh Atas, seperti dijelaskan pada [Bagian 3.3.1](#), menunjukkan bahwa kebanyakan pemilik lahan tidak menyediakan jumlah parkir sesuai dengan syarat minimal. Namun, pada bagian yang sama juga dijelaskan bahwa dengan jumlah yang ada, tingkat okupansi harian fasilitas parkir tersebut rendah. Hal ini menjadi peluang bagi pemerintah untuk dapat membatasi penyediaan parkir dengan mensyaratkan parkir maksimum.

4.1.2. Tarif dan zona parkir yang tidak diperbaharui

Parkir di ruang milik jalan: Pengurangan dan penghapusan parkir di ruang milik jalan sudah menjadi visi pemerintah di tahun-tahun mendatang, seperti disebutkan pada [Bagian 6.2](#). Berdasarkan Pergub No. 31 Tahun 2017, seperti telah dijelaskan pada [Bagian 2.2.3](#), tarif parkir dievaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali atau sesuai kebutuhan. Namun, belum ada perubahan tarif parkir sejak tahun 2017 (tujuh tahun sebelum laporan ini dibuat), di mana peraturan yang menetapkan tarif parkir yang dikelola oleh pemerintah adalah Pergub No. 31 Tahun 2017. Fleksibilitas periode evaluasi tarif parkir di ruang milik jalan dapat menjadi penyebab tidak adanya perubahan tarif hingga kini.

Evaluasi tarif parkir juga ditujukan untuk memastikan perputaran penggunaan ruang parkir (*turnover*) yang cepat. Dengan tarif parkir yang berlaku saat ini, kendaraan yang terparkir dalam waktu yang lama pada parkir di ruang milik jalan masih banyak ditemukan. Sebagai catatan tambahan, *turnover* yang lambat dapat menyebabkan kemacetan karena pengemudi mencari-cari ruang parkir yang kosong dengan kecepatan rendah.

Ruas-ruas jalan berdasarkan zona parkir yang terdiri dari KPP, Golongan A, dan Golongan B juga telah ditetapkan pada Pergub No. 188 Tahun 2016. Saat ini, zona parkir yang dibedakan berdasarkan tarif hanya berlaku untuk parkir di ruang milik jalan, dengan tarif tertinggi diterapkan di Kawasan Pengendalian Parkir (KPP). Namun, pembaharuan terhadap jenis zona parkir untuk ruas-ruas jalan tersebut hingga saat ini tidak diketahui. Idealnya, terdapat perubahan zona setidaknya pada beberapa ruas jalan jika telah dievaluasi berdasarkan okupansinya.

Selain itu, pada [Bagian 3.1.1](#) dijelaskan pula bahwa parkir di luar ruang milik jalan masih tersedia di 48 koridor GSB nol, di mana fasilitas parkir tersebut tidak diizinkan. Penghapusan fasilitas parkir di ruang milik jalan pada koridor-koridor ini juga perlu dipertimbangkan.

Parkir di luar ruang milik jalan: Tarif parkir di luar ruang milik jalan lebih rendah dibandingkan dengan tarif parkir di ruang milik jalan (lihat [Tabel 1](#) dan [Tabel 2](#)). Namun,

peningkatan tarif setelah jam pertama lebih rendah dari tarif yang dikenakan pada jam pertama dan tidak berlaku progresif. Misalnya, tarif parkir kendaraan penumpang pada jam pertama di mall dan hotel adalah Rp3.000 - Rp5.000; setelah jam pertama, tarif yang dikenakan adalah Rp2.000 - Rp4.000. Selain itu, berbeda dengan parkir di ruang milik jalan, saat ini belum ada zona parkir yang berlaku untuk parkir di luar ruang milik jalan baik yang dikelola pemerintah maupun oleh swasta.

Jika tidak diantisipasi dengan peningkatan tarif dan penetapan zona, hal ini menyebabkan siklus ketergantungan pada mobil dengan keterjangkauan dan ketersediaan parkir yang melimpah. Lebih buruk lagi, jika tidak diantisipasi dengan penegakan hukum yang kuat, hal ini akan menimbulkan masalah lainnya yang meliputi, operator swasta yang tidak memenuhi rentang tarif parkir yang ditentukan (dijelaskan lebih lanjut pada [Bagian 4.2.2](#)) dan munculnya kantong-kantong parkir liar (baik di ruang milik jalan maupun di luar ruang milik jalan) yang dilakukan oleh juru parkir yang tidak resmi (dijelaskan lebih lanjut pada [Bagian 4.2.3](#)).

Reformasi parkir menargetkan agar masyarakat lebih memilih menggunakan parkir di luar ruang milik jalan, daripada parkir di ruang milik jalan. Pengurangan atau penghapusan parkir di ruang milik jalan memastikan keselamatan pengguna jalan (terutama pejalan kaki dan pesepeda) dan meningkatkan kelancaran lalu lintas. Namun demikian, lebih jauh reformasi parkir menargetkan agar masyarakat beralih menggunakan transportasi publik. Tarif parkir di luar ruang milik jalan pun harus diatur sedemikian rupa sehingga masyarakat tidak menggunakan parkir di ruang milik jalan atau membentuk parkir liar, tetapi tetap mengutamakan penggunaan transportasi publik untuk bermobilitas.

4.1.3. Ruang parkir yang melimpah di kawasan TOD dan kesalahpahaman tentang *park and ride*

Sebuah kawasan TOD seharusnya dilayani oleh transportasi publik serta infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang memadai, sehingga untuk mencapai stasiun transportasi publik dapat menggunakan moda-moda tersebut. Dalam dokumen RDTR (Pergub No. 31 Tahun 2017), *park and ride* masih memungkinkan untuk disediakan terlepas dari skala pelayanannya (kota, subkota, atau lokal). Selain itu menurut Pergub tersebut, *park and ride* juga dapat berlokasi di luar wilayah pembatasan lalu lintas, adalah kawasan TOD yang terletak di wilayah tersebut harusnya sudah terlayani oleh transportasi publik. Menurut survei ITDP Indonesia pada tahun 2022, sekitar 85% penduduk di Jakarta telah mendapat layanan transportasi publik, setidaknya Transjakarta termasuk mikrotrans.

Merujuk pada Transport for London (2015), disarankan agar parkir disediakan di stasiun yang terletak di bagian paling luar kota ketika infrastruktur transportasi berkelanjutan di dalam kota telah tersedia secara penuh. Contoh di Jakarta dapat diambil dari Lebak Bulus, di mana

park and ride melayani penumpang dari kota penyangga (Tangerang Selatan) dan layanan transportasi publik tidak seandal di Jakarta.

Berdasarkan RDTR pula, fasilitas *park and ride* diberi insentif tambahan KLB hingga 200% dari KLB yang seharusnya. Hal ini dikhususkan untuk fasilitas *park and ride* yang bukan pelengkap dari bangunan utama stasiun. Selain itu, disebut dalam RDTR bahwa fasilitas *park and ride* juga harus ditempatkan pada jarak nyaman berjalan kaki, padahal apabila terdapat gedung-gedung dengan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang telah berada dalam jarak nyaman berjalan kaki dari stasiun, parkir berbagi (*shared parking*) dapat menjadi pilihan. Hal ini memungkinkan ruang yang tersisa dapat dimanfaatkan untuk penggunaan lain yang lebih produktif.

4.2. Masalah Penegakan Hukum

Ketidaksesuaian implementasi manajemen parkir dengan peraturan atau kebijakan yang berlaku erat kaitannya dengan lemahnya penegakan hukum. Penegakan hukum yang dimaksud tidak hanya terhadap masyarakat yang melanggar, tetapi juga pelaku operasional parkir seperti operator swasta dan juru parkir. Berikut ini adalah beberapa masalah yang berkorelasi dengan lemahnya penegakan hukum:

4.2.1. Sumber daya yang terbatas

Pengendara yang parkir pada jalan dengan larangan parkir maupun pada jalan yang tidak memiliki marka parkir dapat ditindak oleh Dishub sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 dan Perda No. 3 Tahun 2012⁵⁷. Dengan sumber daya yang ada, Sudin Perhubungan dari 5 wilayah administrasi sering melakukan penindakan terhadap parkir liar. Misalnya, 10 mobil derek dari Sudin Perhubungan wilayah administratif Jakarta Timur melakukan penindakan parkir di jalan protokol pada bulan Agustus 2023 yang berlokasi di Jalan Raya Bekasi, Jalan Pemuda, dan Jalan Matraman. Namun, setelah penindakan tersebut, hingga saat ini terus ditemukan truk, mobil, dan motor yang parkir liar di pinggir jalan dan menyebabkan kemacetan lalu lintas di jalan tersebut⁵⁸. Dalam hal ini, diperlukan tindakan terhadap kendaraan yang melanggar.

Namun demikian, terdapat faktor keterbatasan dalam pelaksanaan penegakkan hukum, seperti keterbatasan sumber daya manusia dalam melakukan penindakan, keterbatasan alat dan sistem untuk melakukan penindakan, dan jadwal penindakan yang tidak mencakup jam atau hari tertentu sehingga penindakan menjadi tidak konsisten. Keterbatasan jumlah petugas penegakkan hukum perlu didukung oleh sarana dan teknologi yang memadai agar

⁵⁷ Prada, Arif. 2023. *Dishub Jaktim Tindak Kendaraan Parkir Sembarangan di Jalan Protokol*. Antaranews. Tersedia pada: antaranews.com (Diakses: 2 Januari 2024)

⁵⁸ Puta, Bima. 2024. *Bikin Macet, Warga Keluhkan Parkir Liar di Jalan Bekasi Barat Jatinegara*. TribunJakarta. Tersedia pada: jakarta.tribunnews.com (Diakses: 5 Juli 2024)

proses penindakan dapat dilakukan secara konsisten pada waktu dan lokasi yang tepat di mana pelanggaran sering terjadi.

4.2.2. Kurangnya kontrol terhadap pelaku operasional parkir

Terhadap petugas parkir resmi: Seperti yang telah dibahas pada [Bagian 3.1.4](#), bahkan di fasilitas parkir resmi pun, petugas parkir masih dapat melakukan tindakan yang tidak bertanggung jawab. Sama halnya dengan isu pada [Bagian 5.2.2](#), hal ini sulit untuk dilacak kecuali masyarakat membuat laporan melalui kanal pengaduan seperti JAKI.

Juru parkir yang tidak bertanggung jawab memarkir kendaraan tanpa tiket karcis resmi dan menggunakan uang yang diterima untuk kepentingan mereka sendiri⁵⁹. Hal ini dapat terjadi sebagian karena tidak adanya papan yang menunjukkan jumlah biaya parkir untuk setiap jenis kendaraan di tempat parkir, sehingga pengunjung tidak dapat memastikan apakah mereka dikenai biaya parkir yang sesuai atau lebih besar. Selain itu, meski sudah TPE telah tersedia, pada praktiknya banyak juru parkir yang juga menawarkan untuk membayar langsung dengan uang tunai.

Kurangnya kontrol terhadap petugas parkir, terutama pada fasilitas parkir yang dikelola oleh pemerintah, erat kaitannya dengan kebocoran pendapatan sehingga target pendapatan parkir yang seharusnya diterima berpotensi tidak tercapai karena hal ini. Pendapatan retribusi parkir sebelum tahun 2020 sebesar Rp 83 miliar per tahun namun setelah tahun 2020, tepatnya setelah pandemi, pendapatan retribusi menurun menjadi Rp 52 miliar⁶⁰. Padahal, pendapatan parkir dapat dialokasikan (*di-earmark*) untuk peningkatan kualitas transportasi berkelanjutan atau peningkatan manajemen perparkiran maupun keduanya, termasuk penguatan penegakkan hukum atas pelanggaran perparkiran.

Terhadap operator parkir swasta: Dalam Pergub No. 120 Tahun 2012, Pemerintah telah menetapkan rentang harga fasilitas parkir umum di luar ruang milik jalan yang dikelola oleh swasta. Namun, seperti dijelaskan pada [Bagian 3.1.2](#), terdapat banyak operator parkir swasta yang menerapkan tarif lebih rendah dari batas minimum, bahkan ditemukan jugakecenderungan pemilik lahan atau bisnis yang menggratiskan parkirnya untuk menarik lebih banyak pengunjung. Berdasarkan Perda No. 5 Tahun 2012, pelanggaran ini dapat berujung pada pencabutan izin operasional parkir.

Berdasarkan diskusi yang pernah dilakukan dengan UP Perparkiran untuk mengetahui adanya pelanggaran, UP Perparkiran mengandalkan aduan masyarakat yang diterima melalui JAKI atau platform lainnya. Namun, kebanyakan aduan yang masuk berkaitan dengan tarif parkir

⁵⁹ Junita, Nancy. 2022. *Heru Budi Minta Dishub DK Tertibkan Parkir Liar*. Jakarta. Tersedia pada: jakarta.bisnis.com (Diakses: 2 Januari 2024)

⁶⁰ Adri, A., Dany, F., Al Hamasy, A., dan Jati, R. 2023. *Potensi Parkir untuk Pendapatan Daerah*. kompas.id. Tersedia pada: kompas.id (Diakses: 15 Desember 2023)

di luar ruang milik jalan yang lebih mahal dari yang seharusnya sedangkan tarif parkir yang lebih murah dirasa menguntungkan pengunjung, sehingga tidak banyak keluhan yang diterima terkait rentang tarif parkir.

UP Perparkiran sebagai perpanjangan tangan Gubernur yang memberikan izin operasional parkir kepada operator parkir swasta, seharusnya dapat menindak pelanggaran penetapan tarif parkir di luar ketentuan meskipun tidak menjadi keluhan masyarakat. Hal ini dapat memastikan tercapainya tujuan apapun yang menjadi awal dari penetapan rentang tarif pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan.

4.2.3. Parkir liar yang sulit dikendalikan

Ketika penegakan hukum lemah, parkir liar akan terus terjadi dan menjadi hal yang lumrah. Sejalan dengan fakta bahwa sepanjang tahun 2020 hingga 2022, Dishub Provinsi DK Jakarta mencatat sebanyak 56.902 kendaraan diparkir secara liar, dengan kendaraan yang paling banyak adalah sepeda motor⁶¹.

Parkir liar muncul akibat tarif parkir yang mahal di gedung parkir (tarif parkir liar biasanya lebih murah), parkir di ruang milik jalan yang terisi penuh (ditambah dengan gedung parkir di luar ruang milik jalan yang tidak nyaman), atau parkir di luar ruang milik jalan yang terisi penuh. Berkaitan dengan tarif parkir, dalam situasi tarif parkir di luar ruang milik jalan masih lebih rendah daripada parkir di ruang milik jalan, parkir di luar ruang milik jalan di beberapa tempat masih belum menjadi pilihan yang lebih unggul. Misalnya di Taman Menteng, pengunjung tidak menggunakan gedung parkir yang tersedia karena tarif parkir liar lebih murah.⁶²

Di sisi lain, parkir liar juga dapat menjadi lebih mahal daripada fasilitas parkir resmi, seperti kasus di Tanah Abang yang dijelaskan pada [Bagian 3.1.2](#). Terlebih pada acara-acara tertentu, kapasitas parkir yang ada tidak dapat menampung pengunjung yang membludak sehingga muncul kesempatan bagi organisasi masyarakat (ormas) setempat untuk membuka parkir liar dengan tarif yang lebih mahal⁶³.

Ormas yang menguasai suatu wilayah dan membuka kantor-kantong parkir liar juga menjadi isu tersendiri, terutama di wilayah-wilayah yang lebih kecil. Pendekatan secara teknis sulit untuk dilakukan tanpa adanya pendekatan secara sosial. Pasalnya, para pelaku parkir liar juga

⁶¹ Wisnu, Fransiskus. 2022. *Parkir Liar Setia Menghiasi Jakarta*. Jakarta. Tersedia di: kompas.id (Diakses: 5 Januari 2024)

⁶² Febriastuti, Suci. 2018. *Gedung Parkir di Taman Menteng Kurang Diminati, Pengunjung Pilih di Sekitar Taman*. Tribunnews. Tersedia di: [Jakarta.tribunnews.com](https://jakarta.tribunnews.com) (Diakses: 20 Desember 2023)

⁶³ Christian. 2024. *Ormas Kuasai Lahan Parkir di Kawasan PRJ, Pemprov DK Tak Bisa Berbuat Banyak*. Tersedia di: mediaindonesia.com. (Diakses: 2 Juli 2023)

menganggap hal ini sebagai sumber mata pencaharian⁶⁴. Ketika penertiban dilakukan oleh pemerintah, pelaku parkir liar akan kembali beraktivitas keesokan harinya.

4.3. Masalah Teknologi

Adopsi teknologi ke dalam sistem perparkiran di Jakarta kurang lebih sama pentingnya dengan penegakan hukum yang kuat. Instrumen pendukung seperti teknologi yang tersedia dan terawat dengan baik membantu memastikan keamanan dan transparansi dalam sistem perparkiran.

Berikut ini adalah beberapa isu yang terkait dengan teknologi:

4.3.1. Terminal parkir elektronik yang tidak terawat dengan baik

Idealnya, penggunaan terminal parkir elektronik (TPE) memastikan bahwa pendapatan yang diterima oleh operator parkir akan langsung dikirim ke sistem, sehingga mencegah kebocoran pendapatan. Masalah transparansi yang dibahas pada bagian sebelumnya mungkin juga merupakan akibat dari TPE yang tidak terawat dengan baik sehingga petugas parkir kembali memungut biaya dari pengunjung dengan tiket dan menerima pembayaran secara manual. Akibatnya, pendapatan bocor yang tercermin dari pendapatan/retribusi yang diterima oleh UP Perparkiran tidak mencapai target yang telah ditentukan. Pada tahun 2022, pendapatan yang diperoleh hanya mampu memenuhi 72,88% dari jumlah yang ditargetkan (Rp70,4 milyar)⁶⁵.

TPE juga dapat dimanfaatkan sebagai alat untuk mengevaluasi manajemen parkir di ruang milik jalan dengan mengumpulkan data terkait okupansi, *turnover*, dan lainnya. Jika ditambahkan fitur-fitur tertentu, TPE bahkan juga bisa menjadi alat untuk memperkuat penegakan hukum. Dengan TPE yang berfungsi maksimal, UP Perparkiran dapat mengetahui dan menindak pelanggaran lebih cepat tanpa sepenuhnya bergantung pada keluhan masyarakat yang diterima melalui JAKI.

4.3.2. Tidak adanya informasi kekosongan parkir yang *real time* dan akurat

Tidak adanya informasi yang *real time* dan akurat mengenai ketersediaan parkir di gedung-gedung di Jakarta menyebabkan pengemudi harus mencari-cari tempat parkir tanpa mengetahui apakah masih ada tempat parkir yang tersedia. Hal ini sering terjadi pada jam-jam sibuk atau saat ada acara musiman, sehingga pengemudi sering kali memilih untuk parkir di pinggir jalan, meskipun tidak ada ruang parkir khusus untuk parkir di badan jalan..

⁶⁴ Kuwado dan Farisa. 2024. Ada Ormas hingga Oknum Aparat di Balik Parkir Liar di Jakarta. Tersedia di: megapolitan.kompas.com (Diakses: 2 Juli 2024)

⁶⁵ JawaPos. 2023. *Dishub DK Akui Banyak Mesin Parkir yang Rusak, Kembali Manual Seperti Dulu*. Tersedia di: jawapos.com (Diakses: 9 Januari 2024)

Contohnya, saat Pekan Raya Jakarta di Kemayoran, pengunjung yang datang harus mencari parkir hingga satu jam dan tetap tidak mendapatkan tempat parkir⁶⁶.

Meskipun tersedia informasi ruang parkir yang tersedia, papan informasi terkadang tidak ditempatkan di tempat yang strategis yang dapat dilihat oleh semua pengemudi; terkadang hanya dapat ditemukan tepat di pintu masuk tempat parkir dan tidak menunjukkan tempat yang kosong secara khusus utamanya untuk penyandang disabilitas dan pengemudi lanjut usia. Oleh karena itu, kehadiran sistem informasi digital *real time* dan akurat yang menunjukkan jumlah tempat parkir yang kosong, sangat penting untuk menghindari terjadinya kemacetan dan memungkinkan pengunjung untuk memutuskan dengan cepat apakah mereka harus mencari tempat parkir yang lain atau tidak.

4.4. Masalah Kelembagaan

4.4.1. Ketidakselarasan antara rencana pembangunan Jakarta dan strategi manajemen parkir

Dalam proyek multidisiplin seperti mengelola sistem perparkiran, kesenjangan prioritas antar instansi berpotensi menghambat keberhasilan reformasi perparkiran. Ketika satu lembaga masih belum memahami pentingnya mengapa suatu hal harus dilakukan, maka upaya untuk melaksanakan proyek secara komprehensif akan menjadi lebih sulit.

Masalah ini biasanya ditemukan pada pekerjaan revitalisasi jalur pejalan kaki dengan pendekatan *Complete Street*, di mana ruang parkir dapat dihilangkan atau dikonfigurasi ulang. Pekerjaan *Complete Street* biasanya mencoba meretrofit ruang jalan untuk menyediakan ruang yang lebih besar bagi pengguna jalan yang lebih rentan seperti pejalan kaki dan pesepeda, sehingga ruang untuk kendaraan disesuaikan hingga ke batas minimum yang diperbolehkan, atau bahkan dihilangkan (misal: menghilangkan ruang parkir, mengurangi jumlah lajur lalu lintas, dan lain-lain).

Parkir yang bersudut biasanya dikonfigurasi ulang menjadi paralel untuk menghemat lebih banyak ruang, konsekuensinya, jumlah ruang parkir yang tersedia menjadi berkurang. Hal ini memicu kemarahan pemilik bisnis dan menimbulkan masalah lain seperti membentuk parkir paralel ganda. Mempertimbangkan alasan-alasan tersebut, ide untuk mengubah konfigurasi ruang parkir sulit diakomodasi ketika sebenarnya negosiasi dengan pemilik bisnis dan penguatan penegakan hukum dapat dilakukan.

⁶⁶ Maria, Clara. 2019. *Pengunjung PRJ Membludak, Sulit Cari Tempat Parkir*. Metro Tempo, Jakarta. Tersedia di: metro.tempo.co (Diakses: 20 Desember 2023)

5. Reformasi Parkir

Bab ini memberikan pemahaman mengenai pentingnya reformasi parkir dan mengapa hal tersebut harus dilakukan dalam konteks Jakarta. Reformasi parkir merupakan upaya perbaikan kebijakan dan implementasi perparkiran untuk memastikan manajemen parkir dapat berperan sebagai strategi *push* yang efektif dan membuka peluang tersedianya lebih banyak ruang untuk aktivitas manusia.

Pembahasan tersebut kemudian dilanjutkan dengan penjelasan berbagai pendekatan kebijakan parkir dan pendekatan mana yang sebaiknya diadopsi oleh Pemprov DK Jakarta. Bagian ini juga memberikan panduan untuk memilih strategi reformasi parkir yang tepat, bagaimana menetapkan zona parkir, dan bagaimana pendapatan dari parkir dapat dialokasikan.

5.1. Urgensi Reformasi Perparkiran

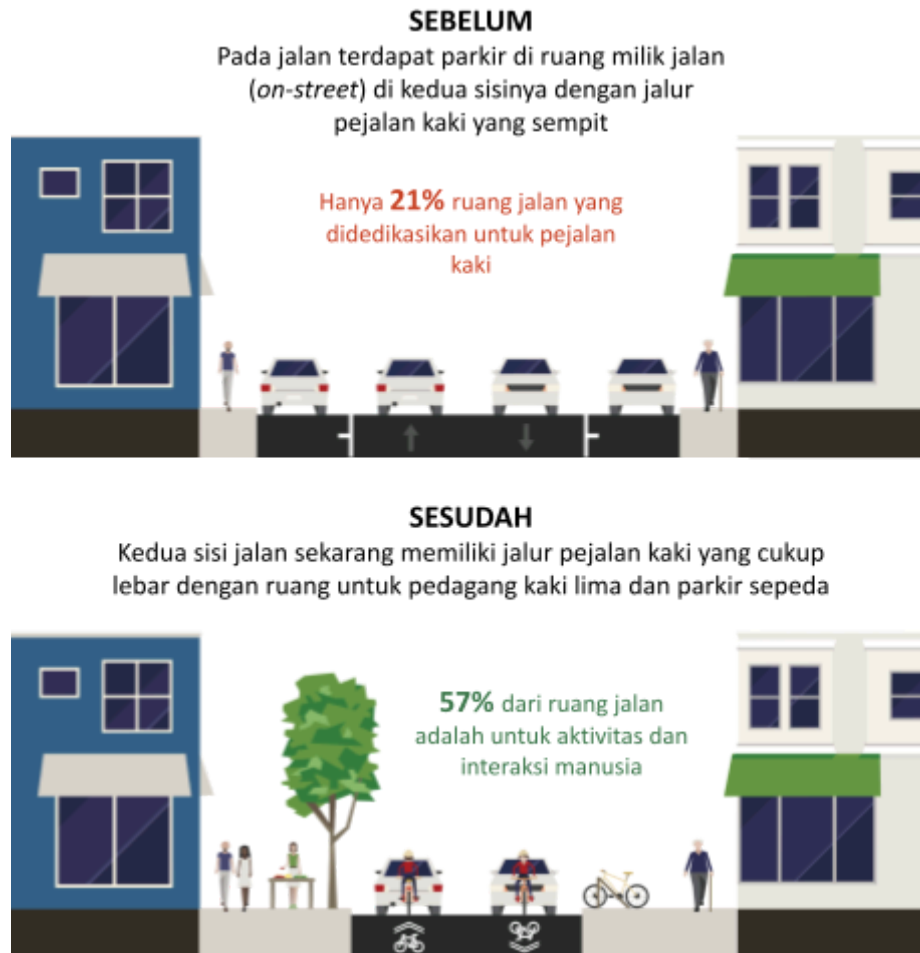
Isu-isu yang dibahas pada [Bagian 4](#) menunjukkan bahwa sistem manajemen parkir di Jakarta menghadapi masalah struktural. Visi Pemprov DK Jakarta yang telah diperbarui yaitu menuju kota yang tidak terlalu bergantung pada kendaraan bermotor, tidak dapat berjalan efektif tanpa memikirkan kembali kebijakan yang saat ini diterapkan. Tarif dan penyediaan parkir ternyata tidak banyak dibahas atau disinggung dalam isu-isu lain.

Penyediaan parkir seharusnya tidak menjadi tanggung jawab pemerintah; parkir adalah komoditas yang harus ada harganya. Reformasi parkir melalui penerapan kebijakan zonasi dengan mengendalikan tarif dan suplai parkir di wilayah tertentu akan menjadi instrumen pengendalian penggunaan kendaraan bermotor pribadi atau manajemen kebutuhan lalu lintas (MKLL) yang efektif dan kuat. Hal ini akan menyelesaikan masalah struktural dengan:

5.1.1. Mempromosikan penggunaan dan mengalokasikan lebih banyak ruang untuk transportasi berkelanjutan

Biasanya, ukuran satu unit ruang parkir adalah $2,5 \times 5 \text{ m}^2$, dengan 2,5 meter sebagai lebarnya. Ketika parkir di ruang milik jalan dihilangkan, ruang yang kosong tersebut dapat menjadi penambahan ruang untuk pejalan kaki dan aktivitas manusia lainnya. Dua setengah meter dapat memenuhi persyaratan minimum jalur pejalan kaki (1,85 meter), jalur sepeda satu arah (1,75 meter), penanaman pohon dan fasilitas lainnya, atau aktivasi ruang jalan seperti pedagang kaki lima. Seperti yang dicontohkan pada [Gambar 23](#) di bawah ini, menghilangkan parkir di ruang milik jalan dapat menambah ruang untuk aktivitas dan interaksi manusia sebesar 36%. Selain menghilangkan, mengurangi unit ruang parkir juga dapat berkontribusi pada penambahan ruang untuk manusia, dengan memperluas trotoar

pada segmen yang tidak ada parkirnya. Parkir bersudut juga dapat digantikan dengan parkir paralel untuk mengurangi ruang jalan yang diambil.



Gambar 23. Penampang melintang jalan sebelum dan sesudah penghapusan parkir di ruang milik jalan

5.1.2. Membuka peluang untuk hunian terjangkau dan penggunaan produktif lainnya yang mendukung prinsip-prinsip pembangunan berorientasi transportasi publik

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, jika gedung-gedung di kawasan Dukuh Atas mematuhi Pergub No. 31 Tahun 2022 (RDTR) tentang pembangunan yang membatasi unit ruang parkir di kawasan TOD hanya 50% dari persyaratan minimum yang ditetapkan saat ini, maka separuh dari ruang parkir mereka dapat dialokasikan secara produktif untuk tujuan lain. Jika dikonversi, lahan seluas 132.500 m² dapat menampung 3.680 unit hunian yang layak, dengan asumsi satu unit berukuran 36 m². Sebuah studi oleh Rujak Center for Urban Studies (2023) yang menganalisis gedung parkir delapan lantai di Jalan MH Thamrin sebagai contoh, menunjukkan gedung parkir tersebut dapat dikonversi menjadi ruang ritel di lantai dasar, dan sisanya dapat menampung 196 unit hunian.

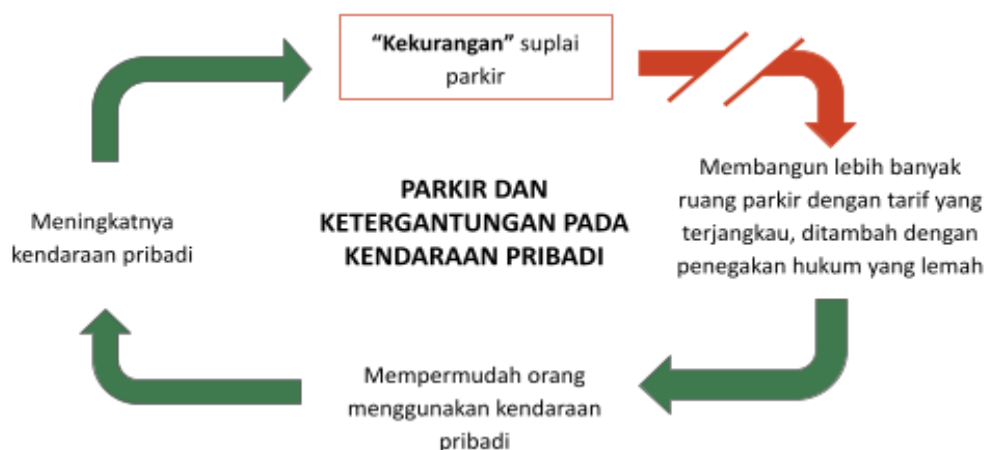
Kawasan TOD diberi insentif dengan tambahan KLB. Alih-alih membangun ruang parkir (termasuk fasilitas *park and ride* yang dekat dengan stasiun), insentif ini dapat dimanfaatkan dengan lebih baik oleh pemerintah dan pihak swasta. Menetapkan zona parkir yang jelas merupakan instrumen yang efektif untuk menyelaraskan dengan prinsip-prinsip TOD yang cenderung mengarah pada pengembangan dengan guna lahan serta aktivitas campuran (*mix*) dan terpadu (*compact*).

5.1.3. Memutus ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan

Pengguna kendaraan pribadi memulai dan mengakhiri perjalanan mereka dengan memarkirkan kendaraannya. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, pengemudi menuntut lebih banyak ruang parkir, yang kemudian menjadi seolah "wajib" bagi pemerintah untuk menyediakannya. Ketika ruang parkir terisi penuh dan pengemudi harus menghabiskan waktu untuk mencari tempat parkir yang kosong, mereka akan merasa bahwa ada "kekurangan" dalam suplai, yang mengakibatkan kebutuhan akan fasilitas parkir lainnya.

Menanggapi situasi ini dengan membangun lebih banyak tempat parkir tidak akan menjadi solusi dan justru akan menimbulkan masalah lain dan malah memberikan rasa nyaman bagi para pengemudi karena mereka tidak perlu khawatir di mana harus memarkir kendaraan mereka. Hal ini hanya akan mempertahankan jumlah atau menarik lebih banyak orang untuk menggunakan kendaraan pribadi. Siklus ini akan terus berlanjut kecuali pemerintah memilih untuk tidak menambah ruang parkir.

Dengan situasi yang terjadi di Jakarta saat ini, yang sebenarnya dibutuhkan adalah mengelola kebutuhan parkir melalui tarif parkir yang tinggi dan suplai parkir yang terbatas. Alih-alih menambah fasilitas parkir, dana yang ada dapat dialokasikan untuk meningkatkan layanan transportasi publik dan memperkuat penegakan hukum. Hal ini akan meningkatkan potensi peralihan masyarakat dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik yang akan berkontribusi pada target pangsa moda transportasi publik di Jakarta sebesar 60%.



Gambar 24. Korelasi antara penyediaan parkir dan ketergantungan pada kendaraan pribadi

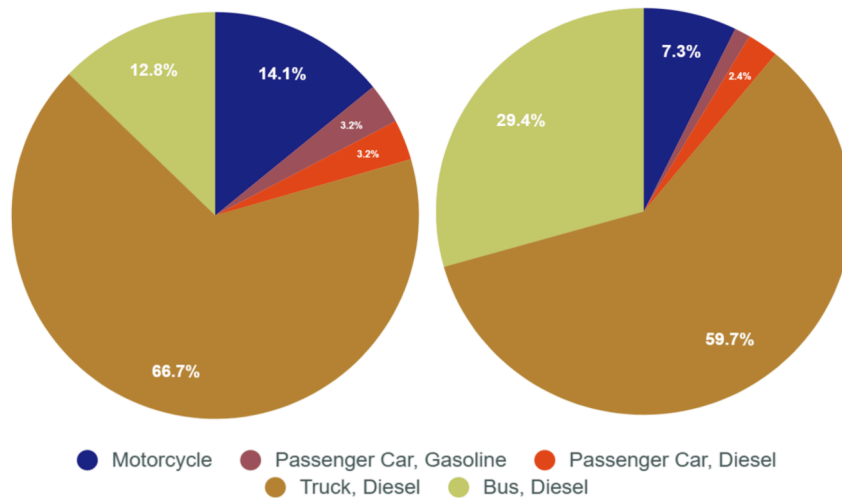


Gambar 25. Korelasi antara perluasan kota, kemacetan lalu lintas, dan kebutuhan fasilitas parkir

Sumber: ITDP (2014)

5.1.4. Mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi udara dalam jangka panjang

Menurut Vital Strategies (2020) dalam *Laporan Inventarisasi Emisi Jakarta*, sumber emisi NOx dan PM 2.5 terbesar berasal dari transportasi darat, masing-masing sebesar 64,4% dan 58,9%, di antara sumber-sumber lain seperti industri manufaktur, industri listrik, transportasi air dan udara, komersial, permukiman, dan komersial. Meskipun lebih lanjut terungkap bahwa sepeda motor dan mobil penumpang (baik berbahan bakar bensin maupun diesel) hanya berkontribusi terhadap 20,5% NOx dan 10,9% PM 2,5 yang dihasilkan, jika digabungkan dengan penerapan langkah-langkah manajemen kebutuhan lalu lintas lainnya terutama Kawasan Rendah Emisi (KRE), maka akan meningkatkan sejumlah besar partikel-partikel ini dari udara. Selain itu, berdasarkan penghitungan pengurangan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) di Kota Ho Chi Minh, Vietnam (ITDP, 2019), penetapan tarif parkir dan pembatasan area parkir termasuk dalam lima besar intervensi yang memberikan dampak paling signifikan dalam mengurangi emisi GRK.



Gambar 26. Persentase emisi NOx dan PM 2.5 di Jakarta berdasarkan jenis kendaraan transportasi darat

Sumber: Vital Strategies (2020)

5.2. Pendekatan Kebijakan Parkir

Dalam reformasi parkir, hal utama yang perlu dicermati adalah pendekatan yang dipilih terhadap penyusunan kebijakan parkir. Hal ini akan menjadi dasar bagi strategi-strategi reformasi parkir yang dijelaskan pada [Bagian 5.3](#), [Bagian 5.4](#), dan [Bagian 5.5](#).

Menurut KonSULT, sebagaimana dijelaskan dalam Asian Development Bank (2011)⁶⁷, terdapat tiga pendekatan dalam kebijakan parkir: 1) Pendekatan konvensional, 2) Pendekatan manajemen parkir multitujuan (*multiobjective*), dan 3) Pendekatan kendala parkir (*parking constraint*). Setiap pendekatan dapat dilakukan dengan pendekatan yang lebih spesifik.

5.2.1. Pendekatan Konvensional

Pendekatan konvensional pada dasarnya melihat parkir di ruang milik jalan sebagai barang publik dan parkir di luar ruang milik jalan sebagai layanan yang perlu disediakan oleh pengembang pada tingkat tertentu⁶⁸. Pendekatan ini memastikan ketersediaan parkir yang memadai yang menghasilkan kebutuhan minimum parkir. Di Asia, pendekatan ini digunakan secara luas di kota-kota yang sangat bergantung pada kendaraan bermotor seperti Jakarta, Bangkok, Kuala Lumpur, dan Manila (Asian Development Bank, 2011).

Ada dua cara yang berbeda untuk pendekatan ini:

⁶⁷ Asia Development Bank. 2011. *Parking Policy in Asian Cities*. ADB. Tersedia di: www.adb.org (Diakses: 16 Januari 2024)

⁶⁸ Barter, Paul. 2019. *The Adaptive Parking approach to municipal parking policy*. Tersedia di: <https://www.reinventingparking.org/2019/09/adaptive-parking.html> (Diakses: 29 Maret, 2024)

- 1) Pendekatan Standar Permintaan. Suplai ruang parkir diatur untuk memenuhi semua permintaan dengan mengasumsikan bahwa setiap pengunjung akan sepenuhnya menggunakan kendaraan pribadi dan parkir di gedung. Pendekatan konservatif ini bertujuan untuk mencegah limpahan parkir.
- 2) Pendekatan Tingkat Aksesibilitas Transportasi Publik. Pada kawasan yang dilayani oleh transportasi publik, kebutuhan parkir diperkirakan dengan mempertimbangkan penggunaan transportasi publik, sehingga tidak akan setinggi ketika kebutuhan parkir ditentukan sepenuhnya dengan asumsi bahwa semua pengunjung menggunakan kendaraan pribadi. Di wilayah-wilayah yang tingkat aksesibilitasnya terhadap transportasi publik lebih rendah, persyaratan penyediaan jumlah parkir minimum lebih banyak diterapkan. Pendekatan ini memperkirakan tingkat permintaan yang realistis, namun tidak selalu membatasi suplai parkir.

5.2.2. Pendekatan Manajemen Parkir Multitujuan (*Multiobjective*)

Pendekatan manajemen parkir multitujuan (*multiobjective*), atau secara khusus Pendekatan Kebutuhan Area, mempertimbangkan berbagai tujuan yang harus dicapai di suatu wilayah. Manajemen parkir tidak semata-mata dilakukan untuk menyelesaikan masalah kecil, tetapi juga untuk menyelesaikan masalah yang lebih luas seperti permintaan lalu lintas, manajemen ruang publik dan desain kota, prioritas pembangunan ekonomi, pertimbangan lingkungan, batasan lokasi dan pertimbangan desain, keseimbangan modal, dan lain-lain.

5.2.3. Pendekatan Kendala Parkir (*Parking Constraint*)

Pendekatan kendala parkir (*parking constraint*) pada dasarnya membatasi suplai parkir untuk memecahkan masalah spesifik yang dihadapi suatu wilayah. Berdasarkan permasalahan yang ingin dipecahkan, pendekatan ini dapat dilakukan dengan tiga cara yang berbeda:

- 1) Pendekatan Penjatahan (*Rationing*) Kapasitas. Pendekatan ini menetapkan standar maksimum untuk seluruh wilayah atau koridor untuk memastikan ketersediaan kapasitas jalan untuk lalu lintas yang baru.
- 2) Pendekatan Target Pangsa Moda. Penyediaan parkir digunakan sebagai alat untuk memodifikasi perilaku perjalanan yang mendukung pilihan transportasi yang berkelanjutan dengan membuat parkir menjadi lebih sulit atau mahal.
- 3) Pendekatan Dua Bagian dan Standar Operasional. Parkir di dalam gedung diatur untuk memenuhi tingkat permintaan operasional (minimal), yang dapat dianggap sebagai kebutuhan parkir pribadi penghuni gedung.

Menempatkan berbagai kebijakan parkir dalam konteks Jakarta, Tabel 10 menunjukkan pendekatan mana yang direkomendasikan untuk diadopsi oleh Pemprov DK Jakarta.

Tabel 10. Pertimbangan pendekatan kebijakan parkir di Jakarta

No.	Kebijakan Parkir	Keterangan untuk Jakarta
1	Pendekatan Konvensional	Pendekatan ini sebaiknya tidak diadopsi untuk daerah perkotaan seperti Jakarta. Pendekatan ini mungkin cocok untuk daerah pinggiran kota, namun tidak cocok untuk daerah perkotaan di mana orang cenderung mengunjungi beberapa tujuan setelah memarkir mobil mereka. Penyediaan parkir berdasarkan kebutuhan penggunaan lahan tertentu dapat berakhir dengan kelebihan suplai dan bahkan kekurangan suplai parkir, terutama di lingkungan perkotaan dengan penggunaan lahan yang beragam.
2	Pendekatan Manajemen Parkir Multitujuan	Pendekatan ini harus diadopsi di Jakarta untuk mencapai tujuan kota dalam mengurangi emisi dan mengalihkan masyarakat dari kendaraan pribadi. Di kota yang sangat bergantung pada mobil, akan sangat membantu untuk mengkomunikasikan urgensi reformasi perparkiran jika hal ini dianggap sebagai cara untuk mencapai tujuan yang dapat dinikmati oleh masyarakat. Ketika manajemen parkir dilakukan di beberapa wilayah, atau bahkan di seluruh kota, dampak yang signifikan dapat terlihat dalam pencapaian tujuan-tujuan tersebut.
3	Pendekatan Kendala Parkir	Pendekatan ini dapat diadopsi di Jakarta untuk mengatasi isu-isu spesifik di suatu wilayah. Namun, pada akhirnya pemerintah tetap harus mempertimbangkan tujuan yang lebih luas yang dapat dicapai dengan pendekatan multitujuan.

5.3. Strategi Reformasi Perparkiran

Dari pendekatan parkir tersebut, terdapat turunan strategi-strategi reformasi parkir yang diimplementasi. Strategi reformasi parkir dilakukan untuk parkir di ruang milik jalan dan parkir di luar ruang milik jalan, meskipun tidak diterapkan dalam waktu yang sama. Hal ini ditujukan agar pengguna kendaraan bermotor pribadi beralih ke moda transportasi berkelanjutan.

Jika dilakukan hanya pada salah satu fasilitas parkir, tujuan beralih moda sulit tercapai. Misal, jika reformasi hanya dilakukan untuk parkir di ruang milik jalan, penggunanya akan beralih ke parkir di luar ruang milik jalan. Sebaliknya, jika reformasi hanya dilakukan untuk parkir di luar ruang milik jalan, akan menambah alasan untuk parkir di ruang milik jalan sehingga membentuk kantong-kantong parkir liar.

5.3.1. Strategi Reformasi Parkir di Ruang Milik Jalan

Secara umum, reformasi parkir di ruang milik jalan dapat dilakukan dengan kombinasi dari empat alat berikut: 1) Mekanisme penetapan tarif, 2) Evaluasi tarif parkir, 3) Desain parkir, dan 4) Sistem manajemen parkir pintar (*smart parking management system*). Penjelasan rinci dari masing-masing alat akan dibahas lebih lanjut di bawah ini.

A. Mekanisme penetapan tarif

Untuk mengatur dan mengendalikan jumlah kendaraan yang parkir atau tingkat okupansi, terutama pada parkir di ruang milik jalan, tarif berdasarkan waktu dapat diterapkan.

Tarif parkir dapat dibedakan berdasarkan waktu dalam satu hari (jam sibuk dan tidak sibuk; siang dan malam) atau dalam satu minggu (hari kerja dan akhir pekan), di mana jumlah kendaraan yang diparkir dapat lebih tinggi pada waktu-waktu tersebut, tergantung dari tata guna lahan. Hal ini mendorong masyarakat untuk memilih waktu lain ketika mengunjungi daerah tersebut dengan kendaraan bermotor pribadi atau beralih menggunakan moda lain pada jam-jam sibuk.

Tarif yang dibedakan berdasarkan waktu dapat dikategorikan ke dalam dua jenis penggunaan lahan, di mana tarif yang lebih tinggi diterapkan pada rentang waktu yang menghasilkan lebih banyak lalu lintas, sebagai berikut:

- a. Area komersial dan wisata. Penggunaan lahan ini biasanya memiliki aktivitas yang lebih tinggi selama jam operasional, biasanya dari pagi hingga malam hari, dan bahkan lebih ramai pada akhir pekan. Pada hari kerja, umumnya lalu lintas akan lebih padat pada jam makan siang dan makan malam.
- b. Area kantor dan layanan. Jam sibuk umumnya terjadi pada jam kerja di pagi hari (sekitar jam 8 pagi), jam istirahat di siang hari (sekitar jam 12 siang), dan jam kerja di sore hari (sekitar jam 5 sore). Namun, tidak menutup kemungkinan ada beberapa gedung perkantoran yang memiliki jam sibuk yang berbeda. Untuk hari kerja, area perkantoran dan layanan akan memiliki aktivitas yang lebih banyak sehingga tarif di waktu ini akan lebih tinggi.

Pengecualian dapat diterapkan pada area permukiman. Di kawasan guna lahan campuran (*mixed-use*), ruang parkir kemungkinan besar akan penuh pada siang hari karena dapat digunakan bersama dengan pengunjung untuk kegiatan lain. Penerapan izin penghuni (*resident permit*) dan tarif insentif untuk penghuni merupakan hal yang umum di area ini. Pada malam hari, ruang parkir dapat dibatasi untuk pengunjung dan hanya diperuntukkan bagi penghuni.

Meskipun permintaan parkir telah dikelola dengan penerapan tarif berdasarkan waktu, langkah lain dapat dilakukan untuk mengendalikan durasi parkir. Hal ini ditujukan untuk memastikan perputaran penggunaan ruang parkir (*turnover*) yang tinggi dan penggunaan

parkir di ruang milik jalan dalam waktu yang singkat. Pemerintah dapat memilih untuk menggunakan tarif progresif atau durasi maksimum parkir, yang dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut.

- **Tarif progresif**

Tarif progresif adalah metode pengendalian parkir dengan mengenakan tarif tambahan yang meningkat secara bertahap setelah satu jam pertama parkir. Ada dua cara yang biasa digunakan untuk menentukan skema tarif progresif:

- Kenaikan menggunakan pengali yang sama. Dengan menggunakan skenario ini, tarif dasar akan naik dalam jumlah yang sama. Kenaikan ini akan memudahkan pengunjung untuk mengatur dan menentukan jam parkir mereka karena ada kenaikan biaya yang jelas dan batas waktu maksimum sebelum kenaikan tarif. Mengambil contoh dari Surabaya, tarif dasar pada dua jam pertama adalah Rp5.000 per jam. Empat jam berikutnya (jam ke-3 hingga jam ke-6), tarif yang dikenakan naik menjadi Rp10.000 per jam. Di atas enam jam, kenaikan tarif menjadi Rp15.000. Dalam hal ini, tarif akan naik dengan faktor pengali Rp5.000.
- Kenaikan menggunakan pengali yang berbeda. Skenario ini memungkinkan tarif naik dengan persentase tertentu sehingga kenaikannya tidak akan sama dengan skenario di atas. Tarif progresif dengan faktor pengali yang berbeda telah diterapkan di beberapa kota di Eropa seperti Zurich, Wina, dan Madrid. Namun, faktor pengali tidak harus lebih besar dari periode sebelumnya. Sebagai contoh, di Zurich, seperti yang diilustrasikan pada Gambar 27, dengan tarif dasar CHF 0,5 per 30 menit, tarif CHF 1,5 ditambahkan pada 30 menit kedua, CHF 2,00 pada 30 menit ketiga, dan CHF 1,00 pada 30 menit keempat. Dapat dilihat bahwa terjadi lonjakan kenaikan harga pada 30 menit kedua, harga menjadi tiga kali lebih tinggi dari tarif dasar. Namun, mendekati durasi dua jam, kenaikannya menjadi lebih rendah.

			5.00 CHF	Price of Parking (CHF)
		4.00 CHF	+1.00	
	2.00 CHF	+2.00	+2.00	
0.50 CHF	+1.50	+1.50	+1.50	
0.50	0.50	0.50	0.50	
30	60	90	120	
Time (minutes)				

Gambar 27. Skenario kenaikan tarif progresif di Zurich, Swiss

Sumber: ITDP China (2015)

Dari contoh yang diberikan, diketahui bahwa tarif yang lebih tinggi dapat diterapkan pada periode waktu yang berbeda, yang berarti perbedaan kenaikan harga tidak harus dilakukan setiap jam. Surabaya menaikkan tarif setiap 2 jam, sedangkan Zurich menaikkan tarif setiap 30 menit dan membuat biaya parkir menjadi lebih mahal. Penting bagi pemerintah untuk menentukan waktu yang tepat untuk menaikkan tarif agar dapat mengontrol permintaan parkir secara efektif—tidak terlalu ketat, tidak terlalu longgar. Namun demikian, skema kedua perlu dipertimbangkan apabila masih banyak pengendara yang parkir lebih dari dua jam⁶⁹.

- **Durasi parkir maksimum**

Di area strategis seperti pusat kota, area komersial, area campuran, dan area padat lainnya, penting untuk menjaga ketersediaan ruang parkir dan memprioritaskan jenis pengguna atau perjalanan tertentu di atas yang lain. Untuk menjaga ketersediaan ruang parkir pada waktu-waktu tertentu, perlu dilakukan pembatasan durasi parkir, misalnya hanya selama 2 jam, 90 menit, 30 menit, atau durasi lainnya. Di Kopenhagen, parkir di beberapa area dibatasi hanya 1 jam, sementara beberapa area lainnya dibatasi hingga 3 jam⁷⁰.

Namun, alat ini perlu didukung dengan penegakan hukum yang mengenakan denda jika pengguna melebihi batas waktu parkir. Selain itu, penegakan hukum ini perlu diintegrasikan dengan sistem *big data* untuk memastikan bahwa pengunjung tidak hanya berpindah-pindah dari satu tempat parkir ke tempat parkir lainnya sepanjang hari⁷¹.

Tabel 11 memberikan catatan mengenai mekanisme penetapan harga dan langkah-langkah tambahan yang dapat dipilih oleh Pemprov DK Jakarta untuk diimplementasikan.

Tabel 11. Pertimbangan mekanisme penetapan tarif parkir di ruang milik jalan di Jakarta

No.	Mekanisme Penetapan Harga	Keterangan untuk Jakarta
Kontrol permintaan		
1	Tarif yang dibedakan berdasarkan waktu	Jakarta dapat memulai reformasi mekanisme harga parkir dengan membedakan tarif berdasarkan waktu. Namun, tarif untuk setiap rentang waktu harus ditentukan dengan hati-hati, terutama pada tahap awal reformasi parkir. Selain itu, pelarangan parkir pada jam-jam tertentu juga dapat

⁶⁹ ITDP China. 2015. *Parking Guidebook for Beijing*. ITDP. Tersedia di : itdp.org (Diakses: 4 April 2024)

⁷⁰ Copenhagen Citizen Service. 2024. *Public Parking in Copenhagen*. Kota Kopenhagen. Tersedia di: international.kk.dk (Diakses: 30 April 2024)

⁷¹ Un, Kit. 2010. *Regulating the Duration of On-Street and Public Parking*. Metropolitan Area Planning Council. Tersedia di www.mpac.org (Diakses: 4 April 2024)

No.	Mekanisme Penetapan Harga	Keterangan untuk Jakarta
		diterapkan, tetapi harus dipastikan bahwa kawasan atau koridor tersebut benar-benar memiliki volume lalu lintas yang tinggi dan sangat potensial untuk dicegat oleh kegiatan parkir.
Kontrol perputaran penggunaan parkir (<i>turnover</i>)/durasi parkir		
2	Tarif progresif	Jakarta dapat memulai dengan menerapkan tarif progresif dengan menggunakan skenario pengali yang sama. Waktu kenaikan tarif harus dipertimbangkan dengan cermat, tetapi kenaikan setiap 30 menit tidak boleh dilakukan pada tahap awal reformasi parkir. Selain itu, seperti yang disarankan oleh ITDP China dalam <i>Buku Panduan Parkir untuk Beijing</i> , tarif progresif dengan menggunakan skenario pengali yang berbeda dapat dipertimbangkan.
3	Durasi maksimum parkir	Sebagai alternatif dari tarif progresif, Jakarta dapat menerapkan durasi maksimum parkir dan mengenakan denda kepada pengemudi yang parkir lebih lama dari yang diperbolehkan. Namun, hal ini tidak direkomendasikan untuk digabungkan dengan tarif progresif karena akan terlalu berlebihan. Denda itu sendiri telah mengambil peran tarif progresif.

B. Evaluasi tarif parkir

Tarif parkir perlu dievaluasi secara berkala untuk menyeimbangkan permintaan antara satu segmen parkir dengan segmen parkir lainnya. Mengambil contoh dari beberapa kota, periode evaluasi parkir dapat berkisar dari setiap 2 minggu, 6 bulan, hingga 12 bulan.

Evaluasi biasanya dilakukan berdasarkan tingkat keterisian (okupansi) ruang parkir. Tarif parkir dengan tingkat okupansi yang tinggi biasanya akan dinaikkan untuk mengalihkan sebagian permintaan ke segmen lain yang tingkat okupansinya lebih rendah. Kenaikan tarif biasanya dipicu oleh tingkat okupansi tertentu; sebagai contoh, di London dan Santa Rosa, California, tarif parkir di ruang milik jalan akan naik ketika tingkat okupansi melebihi 85%, sementara di San Fransisco adalah 80% hingga 100%.

Di sisi lain, mereka yang memiliki tingkat okupansi yang rendah dapat dipertahankan pada tarif yang sama atau diturunkan untuk menarik lebih banyak pengguna. Di San Fransisco, gedung parkir dengan tingkat okupansi 60% hingga 80% tidak akan mengalami perubahan tarif, sementara tarif gedung parkir dengan tingkat okupansi di bawah 60% akan diturunkan. Selain itu, jika pemerintah ingin mengurangi ruang parkir di ruang milik jalan, maka menghapus ruang parkir dengan tingkat okupansi yang rendah juga bisa menjadi pilihan.

Dampak terhadap ketersediaan parkir di ruang milik jalan yang dihasilkan dari evaluasi tarif parkir dapat dilihat dari dua kota berikut⁷² :

- a. Seattle, Washington. Evaluasi berbasis okupansi menghasilkan tarif rata-rata per jam menurun sebesar USD 0,50-1,00 di 55% lingkungan, tetap sama di 27% lingkungan, dan meningkat sebesar USD 1,00-2,00 di 18% lingkungan. Penurunan tingkat okupansi tercatat di wilayah dengan kenaikan tarif, sementara wilayah dengan tarif yang lebih rendah atau sama tidak mengalami peningkatan tingkat okupansi.
- b. San Francisco, California. Setelah peningkatan tarif, tercatat adanya peningkatan ketersediaan ruang parkir di ruang milik jalan sebesar 22% pada jam puncak dan 12% di luar jam puncak. Waktu mencari parkir menjadi 43% lebih singkat dan jumlah waktu di mana ruang parkir terisi penuh (100%) menurun sebesar 16%.

Catatan untuk Jakarta: Pemprov DK Jakarta perlu mengevaluasi parkir di ruang milik jalan lebih sering daripada yang diatur saat ini. Jangka waktu enam hingga dua belas bulan direkomendasikan agar pemerintah lebih responsif terhadap perubahan di lapangan. Selain itu, meskipun saat ini Jakarta menggunakan ambang batas 90% untuk memicu kenaikan tarif, ambang batas 60% hingga 85% direkomendasikan untuk memastikan ketersediaan parkir yang lebih banyak.

C. Desain parkir

Desain parkir memainkan peran penting dalam menyampaikan informasi mengenai kebijakan parkir yang berlaku saat ini. Rambu dan marka yang menunjukkan informasi seperti zona parkir, tarif, durasi maksimum parkir, jam yang dilarang, dan lain-lain, harus dibuat sejelas mungkin. Desain ruang parkir juga perlu diselaraskan dengan desain jalan sehingga lebih ramah terhadap pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya.

Marka dan papan informasi, serta penerapan perluasan jalur pejalan kaki (*curb extension*) adalah dua elemen terpenting dalam desain parkir. Keduanya dijelaskan secara rinci sebagai berikut.

- **Marka dan papan informasi**

Secara hukum, desain parkir yang tepat—biasanya ditandai dengan marka dan rambu parkir—akan membuat pengendara memarkir kendaraan mereka sesuai dengan area khusus. Hal ini juga memungkinkan pengunjung untuk mengidentifikasi di mana mereka diizinkan untuk parkir, menghindari kebingungan yang dapat mengakibatkan pengemudi memblokir jalan dan menyebabkan kemacetan. Tiang pengaman (*bollard*)

⁷² Nelson. 2016. *Progressive Pricing*. Santa Rosa. Tersedia di: <https://www.srcity.org/DocumentCenter/View/13182/Best-Practices-Memo-October-2016-PDF>. (Diakses: 16 April 2024)

dan bentuk pemisahan fisik lainnya juga dapat diterapkan untuk mencegah kendaraan parkir di jalur pejalan kaki atau area yang tidak diperuntukkan.



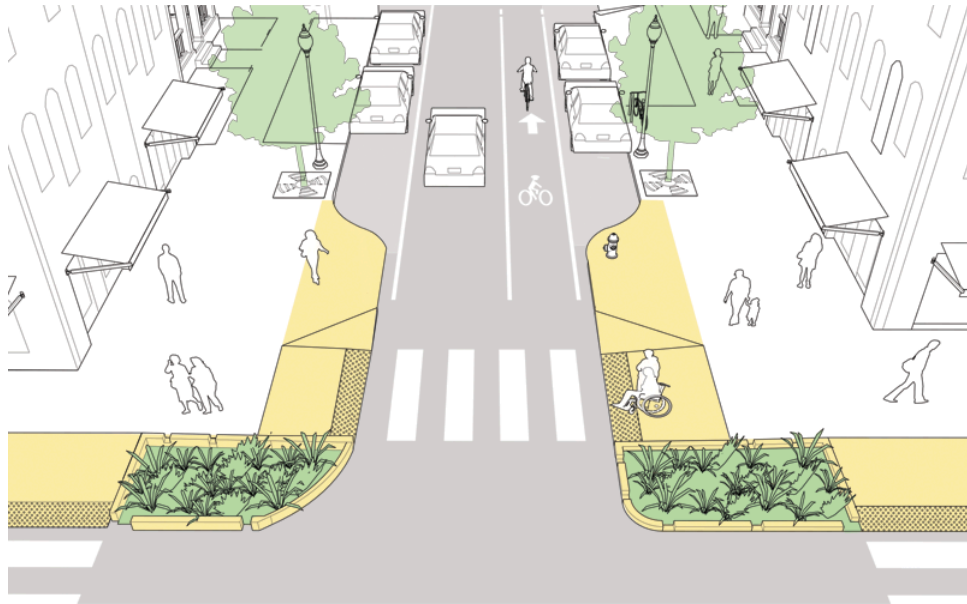
Gambar 28. Ragam rambu dan marka parkir di ruang milik jalan di Taipei, Taiwan

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Informasi yang harus disediakan fasilitas parkir adalah rambu-rambu area parkir mobil atau motor umum, serta rambu-rambu area parkir penyandang disabilitas yang ditempatkan pada posisi yang mudah dibaca dan jelas. Selain itu, rambu-rambu larangan parkir dapat dipasang di area yang tidak diperbolehkan untuk parkir. Pada rambu diizinkan parkir, disarankan untuk mencantumkan waktu parkir dan tarif parkir karena setiap zona memiliki kebijakan yang berbeda. Posisi parkir seperti sejajar, seri, atau serong dapat diinformasikan pada papan informasi. Sebagai tindakan preventif dari pelanggaran parkir oleh pengunjung, papan informasi dapat digunakan untuk menginformasikan sanksi yang diterima jika melanggar aturan yang berlaku.

- **Perluasan jalur pejalan kaki (*curb extension*)**

Di jalan yang memperbolehkan parkir di ruang milik jalan, disarankan agar ruang parkir tidak disediakan di sepanjang jalan. Ruang parkir harus tersegmentasi dan setiap segmen harus dipisahkan dengan perluasan jalur pejalan kaki seperti yang terlihat pada [Gambar 29](#). Perluasan jalur pejalan kaki meningkatkan visibilitas pejalan kaki secara keseluruhan dengan dibuat selebar ruang parkir, mengurangi jarak penyeberangan bagi pejalan kaki, dan memungkinkan peningkatan kenyamanan dengan menambahkan tempat duduk di luar ruangan, penghijauan, titik tambat sepeda sewa, dan penggunaan lainnya. Perluasan jalur pejalan kaki harus diaplikasikan setiap kali ada parkir di ruang milik jalan.



Gambar 29. Contoh desain parkir di ruang milik jalan yang proporsional

Sumber: NACTO (2013)

Setelah parkir di ruang milik jalan dihapus, trotoar harus diperluas untuk menutupi ruang yang sebelumnya digunakan untuk parkir, dengan tujuan memperjelas bahwa ruang tersebut bukan lagi ruang parkir. Jika penghapusan parkir di ruang milik jalan menjadi target, maka ruang parkir di ruang milik jalan akan secara bertahap diubah menjadi perluasan trotoar yang dapat memfasilitasi lebih banyak kegiatan manusia.

Catatan untuk Jakarta: Pada kondisi eksisting, Jakarta telah memasang rambu-rambu parkir dan papan informasi yang menunjukkan tarif parkir berdasarkan jenis kendaraan di ruang milik jalan. Ke depan, Jakarta disarankan untuk mencoba menambahkan rambu-rambu yang menunjukkan kejelasan peraturan, misalnya warna zonasi, waktu yang diperbolehkan untuk parkir, dan sebagainya. Parkir di ruang milik jalan harus disegmentasi dengan perluasan trotoar untuk membuka ruang bagi penataan ruang jalan dan perabot. Hal ini harus menjadi catatan penting dalam desain revitalisasi jalur pejalan kaki di Jakarta.

D. Sistem manajemen parkir pintar (smart parking management system)

Sistem manajemen parkir pintar adalah alat penting untuk mengelola parkir dengan cara yang efisien dan efektif. Sistem ini membantu pemerintah dalam **penegakan hukum, pengumpulan data, dan pengambilan keputusan**. Parkir pintar pada dasarnya adalah *internet of things* (IoT) yang didedikasikan untuk manajemen parkir. Parkir pintar menghubungkan perangkat fisik seperti meteran parkir atau Terminal Parkir Elektronik (TPE) dengan sensor, perangkat lunak, dan konektivitas jaringan untuk menjalankan tujuan sistem perparkiran.

- **Meteran parkir, sensor, dan sistem *big data***

Meteran parkir utamanya digunakan untuk mengumpulkan pendapatan parkir.

Dengan bantuan sensor, meteran parkir dapat mendeteksi keberadaan kendaraan dan secara otomatis mulai menghitung tarif setelah informasi dikirimkan. Dengan bantuan kecerdasan buatan (AI) dan data yang tersimpan, mesin dapat mendeteksi nomor polisi kendaraan untuk mengambil data yang berguna untuk penegakan hukum.

Dengan bantuan perangkat lunak (aplikasi seluler) dan konektivitas jaringan, meteran parkir juga dapat memberikan informasi kekosongan tempat parkir secara *real time* kepada pengemudi sehingga mengurangi waktu pencarian dan perjalanan mereka.

Dengan keseluruhan sistem yang saling terhubung, meteran parkir dapat mengumpulkan data untuk evaluasi dan pengambilan keputusan lebih lanjut. Data tersebut dapat dianalisis oleh pemerintah untuk memahami pola parkir, mengidentifikasi jam sibuk dan jam tidak sibuk, serta menghitung tingkat hunian dan perputaran ruang untuk mengevaluasi mekanisme penetapan harga, termasuk tarif parkir yang dikenakan.

Ada tiga jenis perangkat pendeteksi yang biasa digunakan dalam sistem manajemen parkir pintar:

- 1) Sensor bawah tanah. Mengidentifikasi apakah ruang parkir terisi melalui medan magnet radio yang ditanam di bawah tanah, sehingga menghilangkan masalah genangan air akibat hujan.
- 2) Sensor tanah. Sensor ini tertanam di bawah perkerasan setiap ruang parkir dengan memanfaatkan teknologi radar dan berkomunikasi secara nirkabel dengan meteran parkir saat mendeteksi kendaraan yang masuk.
- 3) Kamera internal. Kamera dapat dipasang pada objek yang berdiri (misalnya tiang lampu) atau menjadi bagian (*built-in*) dari meteran parkir. Biasanya dilengkapi dengan teknologi Kecerdasan Buatan (*Artificial Intelligence/AI*) untuk mendeteksi mobil dan membaca pelat nomor kendaraan.

Kota Tainan, Taiwan telah memasang teknologi meteran parkir dengan sistem parkir pintar di ruang milik jalan yang mengintegrasikan deteksi hunian otomatis, pengenalan pelat nomor, kompatibilitas platform *cloud*, dan teknologi multi-pembayaran. Ketika sebuah mobil memasuki tempat parkir, meteran parkir di pinggir jalan secara otomatis mendeteksi keberadaan mobil dan mengenali pelat nomor mobil tersebut⁷³. Selain Tainan, Taipei juga telah menyediakan 1.500 tempat parkir berbayar yang dilengkapi dengan sensor kendaraan untuk mendeteksi waktu

⁷³ Smart City Online. 2024. *Tainan City Smart Roadside Parking Meter System*. Tainan. Tersedia di: smartcityonline.org.tw (Diakses: 17 April 2024)

masuk dan keluarnya kendaraan sehingga tiket parkir cerdas dapat dikeluarkan. Meteran parkir dilengkapi dengan dua kamera *built-in* di sisi kiri dan kanan mesin sehingga dapat mendeteksi bagian depan dan belakang kendaraan.



Gambar 30. Meteran parkir pada fasilitas parkir di ruang milik jalan di Taipei, Taiwan

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Setelah kendaraan yang diparkir terdeteksi, indikator pada meteran parkir segera menunjukkan bahwa ruang parkir telah terisi dan mulai menghitung durasi parkir. Sebelum pengemudi pergi, mereka akan membayar jumlah yang telah dihitung secara otomatis oleh meteran parkir berdasarkan mekanisme penetapan harga yang diterapkan. Layar kemudian akan menampilkan metode pembayaran yang dapat dipilih oleh pengemudi. Jika pengemudi pergi tanpa membayar, meteran parkir akan mencatat nomor polisi kendaraan yang berisi identitas kendaraan yang tersimpan di pusat data. Nantinya, pemerintah akan menagih pengemudi dengan denda yang seharusnya.

- **Opsi pembayaran**

Metode pembayaran pintar dapat digunakan untuk membayar parkir dengan mudah dan cepat menggunakan beberapa metode yang disediakan oleh operator parkir. Terdapat empat cara untuk membayar parkir, termasuk:

- 1) Kartu debit atau kredit. Hal ini memungkinkan pengguna parkir untuk melakukan pembayaran nirsentuh ke meteran parkir atau petugas parkir yang memiliki perangkat pembayaran.
- 2) Kartu isi ulang. Dengan saldo yang mencukupi, pengemudi hanya perlu menempelkan kartu isi ulang ke meteran parkir untuk membayar.
- 3) Kode QR. Kode QR dapat ditampilkan di layar meteran parkir bersama dengan faktur parkir. Pengemudi dapat memindai kode QR menggunakan aplikasi

perbankan seluler atau melalui aplikasi parkir seluler yang terhubung dengan dompet digital mereka untuk membayar jumlah yang telah dihitung.

- 4) Uang tunai atau koin. Hal ini memberikan pilihan bagi pengemudi yang tidak memiliki akses ke kartu pembayaran atau ponsel untuk memindai kode QR. Pembayaran dengan uang tunai atau koin dapat dilakukan dengan memasukkan uang atau koin ke dalam mesin parkir. Sebaliknya, jika meteran parkir tidak dilengkapi dengan slot uang atau koin, pengemudi dapat membayar secara manual di minimarket dengan membawa tiket parkir yang dikeluarkan oleh mesin.

Tabel 12 menyajikan daftar pernyataan mengenai sistem manajemen parkir pintar untuk fasilitas parkir di ruang milik jalan yang perlu dipertimbangkan oleh Pemprov DK Jakarta.

Tabel 12. Pertimbangan sistem manajemen parkir pintar untuk Jakarta

No.	Elemen Parkir Pintar	Catatan untuk Jakarta
1	Meteran parkir, sensor, dan sistem data besar	<ul style="list-style-type: none"> • Meteran parkir on street yang ada di Jakarta saat ini perlu ditingkatkan dengan sensor dan diintegrasikan dengan sistem <i>big data</i> untuk memungkinkan otomatisasi dalam pembayaran, penegakan hukum, dan pengumpulan data. • Meteran parkir dengan kamera <i>built-in</i> dan fitur AI, mirip dengan kamera <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> (ETLE), direkomendasikan karena efisiensinya yang tidak memerlukan pekerjaan tambahan seperti penggalian material trotoar. Namun, potensi vandalisme perlu diantisipasi.
2	Opsi pembayaran	<ul style="list-style-type: none"> • Jakarta harus menyertakan kartu isi ulang: e-Money, Flazz, Brizzi, dan lain-lain karena saat ini merupakan metode yang paling umum digunakan dalam sistem pembayaran layanan transportasi, termasuk transportasi publik dan tol. • Kode QR, atau dikenal sebagai QRIS (<i>Quick Response Code Indonesian Standard</i>), banyak digunakan untuk transaksi dalam jumlah kecil hingga besar dan terintegrasi dengan aplikasi perbankan seluler atau aplikasi pembayaran lainnya. • Penyediaan opsi pembayaran tunai dapat dipertimbangkan untuk memfasilitasi kelompok yang tidak memiliki akses ke kartu isi ulang dan/atau ponsel pintar untuk memindai Kode QR pembayaran. Skema harus dikembangkan untuk mencegah kebocoran pendapatan.

5.3.2. Strategi Reformasi Parkir di Luar Ruang Milik Jalan

Reformasi parkir di luar ruang milik jalan juga harus dilakukan untuk mengantisipasi pergeseran pengguna parkir di ruang milik jalan, mengingat ruang parkir di ruang milik jalan dihilangkan. Reformasi parkir di luar ruang milik jalan berfokus pada pengelolaan suplai parkir, misalnya dengan mengganti persyaratan parkir minimum menjadi persyaratan parkir maksimum. Dengan terkendalinya suplai, maka pembatasan harga pada umumnya tidak diwajibkan bagi sektor swasta.

Di sisi lain, parkir pintar tidak menjadi perhatian khusus untuk parkir di luar ruang milik jalan karena hal ini sudah tercakup dengan baik dalam praktik yang ada saat ini. Saat ini, sistem manajemen parkir di luar ruang milik jalan dijalankan secara efisien oleh operator besar yang mayoritas mengharuskan pengemudi menggunakan pembayaran non-tunai seperti kode QR dan kartu isi ulang untuk membuat pembayaran menjadi efisien dan terorganisir. Fasilitas parkir juga diakomodasi dengan baik oleh sektor swasta melalui sistem pembayaran parkir otomatis, sensor dan CCTV, serta petugas yang terorganisir.

Reformasi parkir di luar ruang milik jalan yang dibahas dalam dokumen ini akan difokuskan pada perangkat-perangkat berikut: 1) penghapusan syarat jumlah parkir minimum, diikuti dengan penetapan syarat jumlah parkir maksimum; 2) pengurangan syarat jumlah parkir minimum; 3) parkir bersama atau kolektif; dan 4) program-program berskala gedung atau perusahaan.

A. Penghapusan syarat jumlah parkir minimum, diikuti dengan penetapan syarat jumlah parkir maksimum

Syarat jumlah parkir maksimum digunakan untuk membatasi suatu wilayah agar tidak memiliki suplai parkir yang berlebihan. Hal ini secara alami akan mengurangi kebutuhan parkir dan mendorong penggunaan moda transportasi alternatif. Beberapa langkah yang dapat diterapkan dalam penetapan batas maksimum parkir adalah sebagai berikut.

- **Menetapkan syarat jumlah parkir maksimum sama dengan atau kurang dari syarat jumlah parkir minimum sebelumnya**

Parkir maksimum dapat ditentukan dengan angka yang sama dengan parkir minimum sebelumnya. Alih-alih mewajibkan penyediaan ruang parkir dalam jumlah tertentu, kini jumlah tersebut bertindak sebagai batas yang dapat disediakan oleh pengembang.

Mexico City sebelumnya menerapkan persyaratan jumlah parkir maksimum yang tinggi. Namun, setelah tahun 2017, batas jumlah parkir maksimum dikurangi menjadi sama dengan persyaratan minimum yang lama (ITDP, 2023). Di kawasan permukiman, penyediaan ruang parkir dibatasi pada 3 ruang parkir per unit; sebelumnya minimal 1

hingga 3,5 ruang parkir per unit. Meskipun demikian, area parkir tampaknya menggunakan tarif yang lebih tinggi dari ketentuan minimum yang lama—ketentuan minimum yang lama mensyaratkan 1 ruang parkir per 40 m², sedangkan ketentuan maksimum yang baru mensyaratkan 1 ruang parkir per 25 m², setara dengan 1,6 ruang parkir per 40 m².

Syarat jumlah parkir maksimum yang lebih rendah dari syarat jumlah parkir minimum yang lama mungkin juga diperlukan ketika jumlah yang sama tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap permintaan. Hal ini memungkinkan pemerintah untuk menerapkan kebijakan yang lebih ketat pada seluruh wilayah atau pada tata guna lahan tertentu.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, dokumen RDTR telah menetapkan bahwa pada kawasan TOD yang disebutkan dalam dokumen tersebut, parkir harus dibatasi pada 50% dari persyaratan minimum sebelumnya. Angka ini juga digunakan di sepuluh kawasan yang dilayani oleh transportasi publik di Seoul, Korea Selatan. Sementara itu, evaluasi dampak dari Mexico City menunjukkan bahwa pada beberapa tata guna lahan, jumlah parkir maksimum perlu ditetapkan lebih rendah karena saat ini terlalu tinggi untuk mencapai dampak yang signifikan.

Penegakan hukum diperlukan bagi pengembang yang menyediakan parkir lebih dari ketentuan maksimum. Penegakan ini sangat penting untuk memastikan implementasi kebijakan pengurangan kapasitas parkir. Namun, dengan sumber daya teknologi dan petugas yang terbatas, menerapkan parkir maksimum secara penuh di setiap gedung akan menjadi tugas yang menantang.

- **Menerapkan denda untuk penyediaan ruang parkir melebihi ketentuan maksimum**
Untuk meningkatkan kepatuhan pengembang terhadap ketentuan maksimum parkir yang baru, denda atau biaya tambahan dengan nominal tertentu dapat dikenakan untuk setiap penyediaan ruang parkir di luar tarif atau jumlah yang telah ditentukan. Di Mexico City, pengembang yang menyediakan ruang parkir dengan jumlah 50-100% dari ketentuan maksimum parkir harus membayar denda. Nantinya, keuntungan dari denda tersebut akan digunakan untuk perbaikan transportasi publik⁷⁴. Selain itu, pelanggaran juga dapat mengakibatkan pencabutan izin usaha atau kegiatan atau bangunan.

Pengecualian dapat diterapkan pada beberapa jenis tata guna lahan. Hal ini karena menghapuskan batas minimum parkir sepenuhnya dan menggantinya dengan batas maksimum parkir dapat menjadi langkah yang kurang bijak. Di Berlin, batas minimum parkir

⁷⁴ Reinventing parking. 2021. *Mexico City replaced its parking minimums with maximums*. <https://www.parkingreformatlas.org/parking-reform-cases-1/mexico-city-replaced-its-parking-minimums-with-maximums> (Diakses: 5 April, 2024)

telah dihapuskan, tetapi pemerintah setempat masih mempertahankan persyaratan parkir minimum bagi pengguna tertentu, yakni penyandang disabilitas dan parkir sepeda. Oleh karena itu, ada beberapa jenis pengecualian untuk area parkir maksimum yang perlu dipertahankan karena alasan tertentu, antara lain:

- a. Parkir sepeda. Sebagai salah satu moda alternatif pengganti kendaraan pribadi, fasilitas parkir sepeda perlu dimasukkan ke dalam peraturan parkir minimum agar ketersediaan parkir sepeda tetap terjaga di setiap gedung. Dengan ide yang sama seperti peraturan parkir minimum untuk kendaraan pribadi, hal ini diharapkan dapat meyakinkan lebih banyak orang untuk menggunakan sepeda. Tanpa adanya tempat parkir sepeda yang memadai, pesepeda mungkin akan enggan menggunakan sepeda mereka karena khawatir akan pencurian atau kerusakan. Hal ini dapat menghambat upaya untuk mempromosikan transportasi yang lebih berkelanjutan. Selain itu, satu tempat parkir mobil dapat memuat sekitar sepuluh tempat parkir sepeda, sehingga menyediakan tempat parkir sepeda yang lebih banyak dari jumlah minimum tidak akan terlalu mahal.
- b. Parkir untuk penyandang disabilitas. Mempertahankan parkir minimum untuk penyandang disabilitas menjamin ketersediaan tempat parkir untuk penyandang disabilitas, sehingga mempermudah mereka memarkir kendaraan di dekat tempat tujuan dan berpartisipasi dalam kegiatan sehari-hari. Absennya tempat parkir khusus penyandang disabilitas dapat membatasi mobilitas mereka. Tempat parkir khusus penyandang disabilitas biasanya lebih luas dan lebih dekat dengan pintu masuk gedung sehingga memberikan ruang ekstra untuk manuver kursi roda atau menggunakan alat bantu.
- c. Parkir di rumah sakit. Rumah sakit merupakan tempat yang krusial dan melayani kebutuhan yang mendesak. Pengunjung rumah sakit pada umumnya akan menggunakan kendaraan pribadi untuk tiba dengan cepat dan membawa barang dalam jumlah banyak jika diperlukan. Oleh karena itu, ketersediaan lahan parkir dengan jumlah yang cukup dan lokasi strategis sangat dibutuhkan. Pasien dan karyawan yang bekerja di rumah sakit akan membutuhkan tempat parkir yang berdekatan dengan gedung rumah sakit. Jumlah minimum ruang parkir di rumah sakit harus sesuai dengan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96 pada Tabel 3.
- d. Parkir kendaraan logistik. Transportasi logistik yang membawa barang dalam jumlah besar biasanya menggunakan kendaraan seperti truk, truk kecil, dan pikap. Mobil dan sepeda motor juga digunakan untuk pengiriman barang. Oleh karena itu, bangunan yang melayani kegiatan ini tetap perlu menyediakan tempat parkir minimum untuk mendukung kegiatan bongkar muat barang.

B. Pengurangan syarat jumlah parkir minimum

Apabila kemauan politik terbatas, daerah-daerah yang ditargetkan untuk menghilangkan parkir minimum secara menyeluruh dapat mencoba menerapkan ketentuan parkir minimum yang lebih rendah terlebih dahulu. Pengurangan jumlah parkir minimum juga direkomendasikan untuk wilayah-wilayah yang tidak terlayani dengan baik oleh transportasi publik dan banyak dilayani oleh infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda seperti yang telah disebutkan di atas.

Perlu dicatat bahwa pendekatan ini tidak akan membatasi jumlah ruang parkir seperti halnya penghapusan syarat jumlah parkir minimum. Oleh karena itu, pendekatan ini dapat dikombinasikan dengan penerapan tarif parkir yang tinggi di ruang milik jalan untuk mengendalikan kebutuhan parkir. Tarif parkir dapat lebih tinggi dari tarif transportasi publik, tetapi lebih rendah dari tarif parkir di ruang milik jalan.

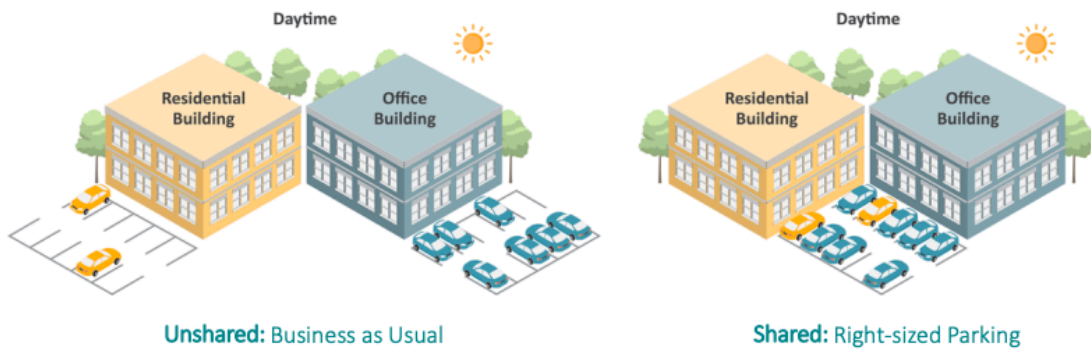
C. Parkir bersama atau kolektif

Parkir bersama atau kolektif adalah sebuah alat yang bertujuan untuk mengoptimalkan lahan dan gedung parkir eksisting yang sering tidak terpakai, serta mengurangi kebutuhan untuk menambah lahan parkir. Pendekatan ini dapat diterapkan untuk parkir di luar ruang milik jalan yang sudah ada dan untuk parkir yang disediakan di pengembangan baru⁷⁵. Area parkir bersama atau kolektif memungkinkan beberapa pengembang untuk berkolaborasi secara terbuka dalam menyediakan fasilitas parkir yang dapat digunakan oleh pengunjung. Parkir bersama atau kolektif banyak diterapkan di daerah perkotaan. Mengambil contoh dari Seattle, hal ini terjadi karena masyarakat cenderung mengunjungi beberapa lokasi di suatu kawasan dalam satu kali perjalanan⁷⁶. Dengan parkir bersama atau kolektif, pengunjung atau penghuni hanya perlu parkir di satu titik untuk mengunjungi beberapa lokasi. Dengan kondisi ini, penyediaan fasilitas parkir oleh setiap gedung tidak lagi diperlukan⁷⁷.

⁷⁵ ITDP China. *Parking Guidebook for Beijing*. Tersedia di: itdp.org (Diakses: 4 April, 2024)

⁷⁶ Paybyphone. *How to Implement Shared Parking Facilities*. <https://www.paybyphone.com/stories/how-untuk-menerapkan-fasilitas-parkir-bersama> (Diakses: 4 April, 2024)

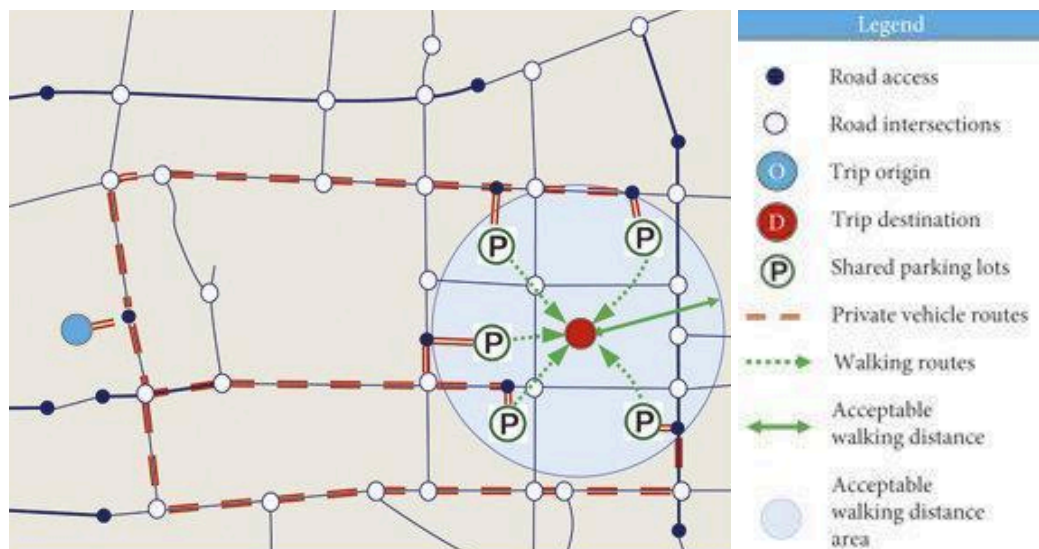
⁷⁷ Alevin. 2022. *San Jose and Sunnyvale create new policies for parking and transportation demand management*. Green Caltrain. Tersedia di: www.greencaltrain.com (Diakses: 5 April 2024)



Gambar 31. Perbandingan parkir bersama (shared parking) dan tidak bersama

Sumber: Green Caltrain (2022)

Untuk kawasan perkotaan yang padat, penerapan struktur parkir bersama atau kolektif telah menjadi terobosan baru dalam strategi manajemen parkir. Strategi ini telah terbukti mengoptimalkan pemanfaatan ruang dan meningkatkan *walkability* lingkungan, di mana penghuni dapat dengan mudah mengakses bisnis lokal⁷⁸. Kota-kota di Tiongkok telah melihat dampak positif dari pendekatan ini, termasuk penggunaan infrastruktur parkir yang ada secara efisien dan optimal, berkurangnya beban pengembang untuk membangun lebih banyak lahan parkir, dan dukungan yang lebih besar untuk pembangunan berorientasi transportasi publik. Parkir bersama atau kolektif dapat mengurangi kebutuhan parkir sebesar 20-40%, menciptakan manfaat ekonomi, sosial, dan lingkungan yang positif.



Gambar 32. Diagram skematik parkir bersama dan rute penghubungnya

Sumber: Journal of Advance Transportation (2022)

⁷⁸ Paybyphone. *How to Implement Shared Parking Facilities*. Paybyphone. Tersedia di: www.paybyphone.com (Diakses: 4 April 2024)

Seperti yang ditunjukkan pada Gambar 32, di area yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, koordinasi dengan setiap pemilik gedung dan integrasi untuk pengumpulan data parkir dapat dilakukan untuk menerapkan kebijakan parkir bersama atau kolektif. Gambar tersebut juga menjelaskan bahwa untuk mencapai tujuan utama di suatu kawasan, masyarakat diperbolehkan untuk memanfaatkan fasilitas parkir yang ada. Hal ini membuat pusat kawasan bebas dari kendaraan pribadi dan fokus pada lalu lintas kendaraan tidak bermotor.

Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam penerapan parkir bersama adalah:

- a. Jam sibuk. Gedung perkantoran dan permukiman memiliki jam sibuk yang berbeda. Dengan mengetahui jam sibuk yang tepat, area perkantoran dan permukiman sebenarnya dapat berkolaborasi untuk menggunakan fasilitas parkir yang ada secara bersama-sama atau kolektif agar tidak terjadi kelebihan suplai dalam penyediaan ruang parkir.
- b. Penggunaan musiman. Beberapa jenis guna lahan, seperti stadion, mengadakan acara musiman di mana ruang parkir hanya digunakan ketika pelaksanaan acara. Dalam hal ini, jika stadion memiliki kapasitas parkir yang besar, gedung-gedung di sekitarnya tidak perlu menyediakan ruang parkir dalam jumlah besar karena dapat berbagi ruang parkir stadion. Sebaliknya, jika gedung-gedung di sekitarnya memiliki banyak tempat parkir, stadion tidak perlu menyediakan tempat parkir. Pada acara tahun baru 2024, pendekatan ini telah diterapkan oleh Dishub Provinsi DKI Jakarta. Mereka bekerja sama dengan pemilik gedung di sekitar Jalan Jenderal Sudirman dan Jalan MH Thamrin untuk menyediakan parkir untuk mendukung acara *Car Free Night*⁷⁹.

D. Program berskala gedung atau perusahaan

Terdapat program-program non-teknis lainnya yang dapat dilakukan untuk mendukung reformasi parkir di luar ruang milik jalan. Untuk mendukung upaya pemerintah, sektor swasta dapat berkontribusi dalam mempromosikan reformasi parkir dengan cara:

- **Memisahkan biaya parkir dari biaya sewa lahan (*unbundling parking*)**
Unbundling parking bertujuan untuk memisahkan biaya parkir dari harga yang dibebankan untuk sewa atau pembelian unit hunian atau komersial. Dengan cara ini, masyarakat akan memiliki pilihan untuk menghemat uang mereka dengan tidak menggunakan dan membayar parkir. Dalam hal ini, parkir menjadi pilihan bagi penyewa untuk menyewa atau membayar parkir yang sebanding dengan tarif parkir di

⁷⁹ Salasah, Rabiyyah. 2023. *Malam Tahun Baru di Jakarta, 24 Kantong Parkir Tersedia*. Kompas.id. Tersedia pada: www.kompas.id. (Diakses: 17 April 2024)

luar ruang milik jalan, bukan dengan harga yang telah didiskon atau dibundel dalam harga sewa lahan⁸⁰.

Saat ini, harga properti yang ditawarkan oleh pengembang di Indonesia sudah termasuk fasilitas parkir. Sebaliknya, program penyediaan parkir di fasilitas hunian *Housing Development Board* (HDB) Singapura mengharuskan penghuni untuk mengajukan permohonan parkir musiman untuk mendapatkan tempat parkir pribadi⁸¹. Program ini sangat berguna untuk menekan biaya properti bagi masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah, di mana orang-orang yang tidak ingin memiliki kendaraan pribadi tidak perlu membayar fasilitas yang tidak akan mereka gunakan.

Parkir tidak berbayar harus diprioritaskan di daerah perkotaan yang memiliki jalur pejalan kaki, jalur sepeda, dan titik akses ke transportasi publik yang dekat. Area ini juga harus memiliki tarif parkir yang tinggi agar pengunjung tidak mencari tempat parkir lain di area tersebut. Aksesibilitas yang tinggi membuat nilai tanah properti residensial dan perkantoran tetap tinggi dan strategis.

- **Memberikan insentif untuk karyawan yang tidak menggunakan kendaraan bermotor pribadi**

Memberikan insentif kepada karyawan, terutama yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi dan menghadapi kemacetan dalam perjalanan sehari-hari, dapat sangat bermanfaat untuk mendorong karyawan mencari rute alternatif, mengganti moda transportasi, mengubah waktu perjalanan, atau bahkan mengurangi kebutuhan perjalanan mereka⁸². Insentif tersebut dapat diberikan dalam berbagai bentuk, seperti kompensasi dan hadiah (misalnya kartu hadiah, uang tunai, dll).

Tabel 13 memberikan catatan bagi Pemprov DK Jakarta untuk dipertimbangkan ketika menerapkan perangkat reformasi parkir di luar ruang milik jalan.

Tabel 13. Pertimbangan strategi reformasi parkir di luar ruang milik jalan untuk Jakarta

No.	Strategi Reformasi Parkir di Luar Ruang Milik Jalan	Catatan untuk Jakarta
1	Menghapus syarat jumlah parkir minimum, diikuti dengan	Pemprov DK Jakarta dapat menetapkan syarat jumlah parkir maksimum, namun hanya di wilayah-wilayah yang telah

⁸⁰ Holmstrom, B., Young, K., Akerman, J. 2022. *Climate-Friendly and Equitable Communities Rulemaking Advisory Committee*. Oregon. Tersedia di: [https://www.oregon.gov/lcd/Commission/Documents/2022-02-Item-6_CFEC_Attachment_E_Draft_TPR_\(Div12\).pdf](https://www.oregon.gov/lcd/Commission/Documents/2022-02-Item-6_CFEC_Attachment_E_Draft_TPR_(Div12).pdf). (Diakses: 4 April 2024)

⁸¹ HDB. 2024. *Application Procedure Season Parking*. Singapura. Tersedia di : <https://www.hdb.gov.sg/cs/infoweb/car-parks/season-parking/season-parking/application-procedure> (Diakses: 17 April, 2024)

⁸² Washington State Department of Transportation (WSDOT). *Employee incentives..* Washington DC. Tersedia di: tsmowa.org. (Diakses: 11 April 2024)

No.	Strategi Reformasi Parkir di Luar Ruang Milik Jalan	Catatan untuk Jakarta
	penetapan syarat jumlah parkir maksimum	terlayani dengan baik oleh transportasi berkelanjutan dan telah memiliki MKLL yang telah direncanakan (pembatasan pelat ganjil-genap, KRE, JBE, dan lain-lain). Seperti yang telah dinyatakan dalam RDTR, syarat jumlah parkir maksimum menggunakan jumlah yang lebih rendah sebesar 50% dari syarat jumlah parkir minimum untuk kawasan TOD yang disebutkan dalam dokumen tersebut. Selanjutnya, hal ini dapat direplikasi di kawasan TOD lain, misalnya yang disebutkan dalam RIT Jabodetabek. Parkir maksimum dengan jumlah yang sama dengan persyaratan minimum lama dapat diimplementasikan di area yang tidak ditetapkan sebagai TOD, tetapi memiliki karakteristik yang sama dengan kawasan TOD. Untuk memastikan terpenuhinya syarat, pemerintah dapat memilih untuk memberlakukan denda bagi penyediaan parkir melebihi batas maksimal atau dengan persentase tertentu dari batas maksimum yang ditetapkan.
2	Mengurangi syarat jumlah parkir minimum	Mengurangi syarat jumlah parkir minimum direkomendasikan untuk area-area yang belum menerapkan/memiliki rencana kebijakan <i>push</i> dan <i>pull</i> sebanyak kawasan TOD, atau sebagai tahap awal sebelum mensyaratkan jumlah parkir maksimum. Strategi ini dapat dikombinasikan dengan penetapan batas bawah dan batas atas tarif parkir. Tarif disarankan untuk lebih tinggi dari tiket transportasi publik dan lebih rendah dari tarif parkir di ruang milik jalan.
3	Parkir bersama atau kolektif	Parkir bersama atau kolektif telah disebutkan dalam RDTR dan dianjurkan untuk diterapkan pada ketiga skala pembangunan (kota, sub-kota, dan lokal). Hal ini direkomendasikan jika pemerintah juga ingin membatasi atau mengurangi jumlah ruang parkir di suatu wilayah. Dengan demikian, pembangunan gedung-gedung baru tanpa fasilitas parkir dapat lebih didorong.
4	Program berskala gedung atau perusahaan	Program-program ini direkomendasikan untuk dilaksanakan sebagai cara tidak langsung untuk mengomunikasikan urgensi reformasi perparkiran. Pemprov DK Jakarta harus terlebih dahulu mensosialisasikan urgensi dan manfaat yang akan diperoleh oleh pemilik gedung atau perusahaan yang menyewa ruang parkir di dalam gedung. Pihak-pihak ini akan menjadi perpanjangan tangan pemerintah kepada masyarakat.

5.4. Zona Parkir

Strategi reformasi parkir pada Bagian 5.3 diterapkan dalam zona-zona parkir di kota. Zona parkir pada dasarnya membedakan tingkat keketatan strategi reformasi parkir untuk kawasan dengan karakteristik dan kelengkapan fasilitas yang berbeda. Sebagai contoh, kawasan yang belum terlayani transportasi publik tidak dapat diperlakukan sama dengan kawasan yang sudah terlayani oleh banyak layanan transportasi publik.

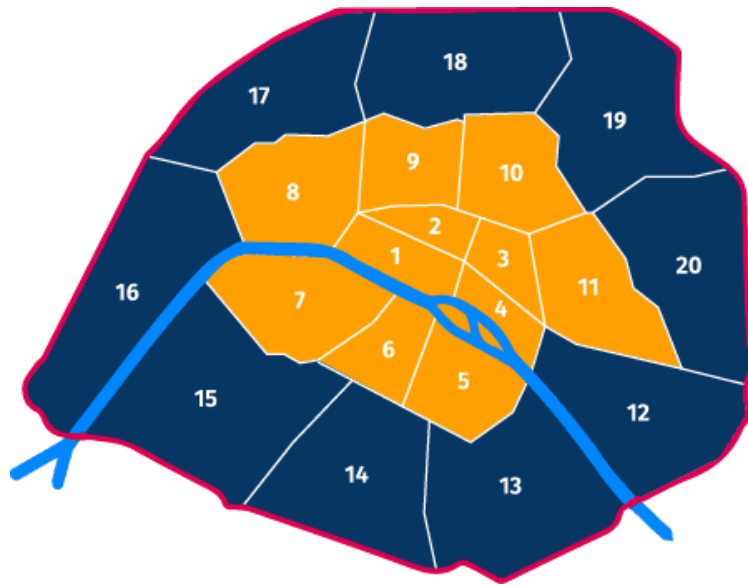
Sebuah kota dapat memiliki beberapa zona parkir berdasarkan berbagai aspek seperti struktur tata ruang (jenis kegiatan atau tata guna lahan), ketersediaan layanan transportasi publik, dan lain-lain. Zona-zona ini membantu menentukan tingkat pembatasan yang paling tepat, sesuai dengan karakteristik kawasan.

Daftar di bawah ini memberikan contoh zona parkir yang mengendalikan tarif parkir (berbasis harga) dan suplai parkir (berbasis kapasitas) dari berbagai kota di seluruh dunia. Namun, baik kebijakan tarif parkir maupun penyediaan parkir dapat digabungkan ke dalam zona parkir yang sama.

5.4.1. Zona parkir berbasis harga

- a. Paris, Perancis. Zona parkir di Paris mengatur tarif parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan yang meningkat secara progresif berdasarkan durasi parkir (Tabel 14). Kota Paris dibagi menjadi dua zona parkir: zona dalam kota dan zona luar kota (Gambar 33). Tarif parkir di ruang milik jalan di zona dalam kota lebih mahal dibandingkan dengan zona luar kota, sementara tarif parkir di luar ruang milik jalan di kedua zona tersebut tidak berbeda. Hal ini bertujuan untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi di pusat kota dan sebagai konsekuensinya, pengunjung yang ingin parkir lebih lama dapat parkir di zona luar kota⁸³. Batas-batas dalam pembagian zona ini dibagi berdasarkan distrik administratif yang ada di Paris sehingga memudahkan penerapannya karena adanya batas-batas yang jelas.

⁸³ Paris France Parking, *On-Street Parking in Paris: Instructions*. Paris. Tersedia di: www.parisfranceparking.com (Diakses: 16 April 2024)



Gambar 33. Zona parkir di Paris, Perancis

Sumber: Paris France Parking

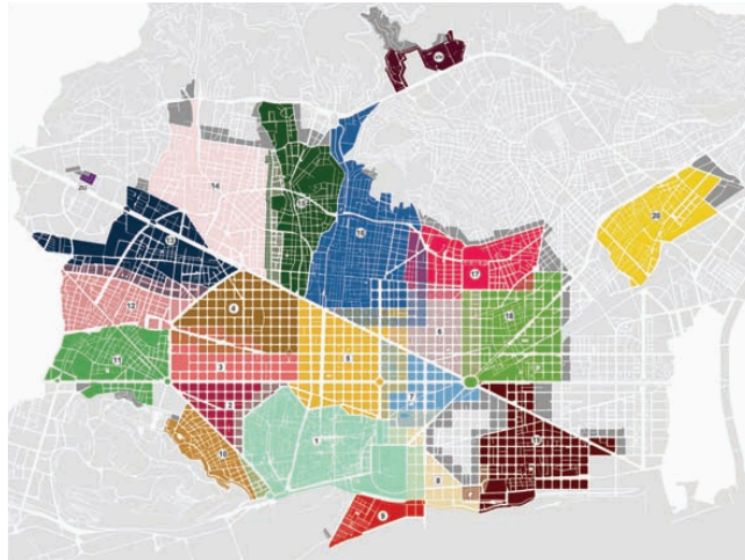
Tabel 14. Perbedaan tarif parkir di ruang milik jalan antara zona parkir dalam dan luar di Paris, Prancis

Distrik 1 - 11			Distrik 12 - 20		
Durasi parkir	Tarif di ruang milik jalan	Tarif di luar ruang milik jalan	Durasi parkir	Tarif di ruang milik jalan	Tarif di luar ruang milik jalan
1 jam	EUR 6.0	EUR 4,1	1 jam	EUR 4.0	EUR 4,1
2 jam	EUR 12.0	EUR 8,5	2 jam	EUR 8.0	EUR 8,5
3 jam	EUR 24.0	EUR 13.0	3 jam	EUR 16.0	EUR 13.0
3,5 jam	EUR 31,5	EUR 15,4	3,5 jam	EUR 21.0	EUR 15,4
4 jam	EUR 39.0	EUR 17,5	4 jam	EUR 26.0	EUR 17,5
5 jam	EUR 57,0	EUR 22.0	5 jam	EUR 38.0	EUR 22.0
6 jam	EUR 75.0	EUR 25.0	6 jam	EUR 50.0	EUR 25.0

Sumber: Paris France Parking

- b. Barcelona, Spanyol. Barcelona mengkategorikan wilayahnya menjadi dua zona utama, yaitu zona hijau ("zona verde") dan zona biru ("zona azul") yang dibagi menjadi tiga sub-zona (B, C, dan D), seperti yang diilustrasikan lebih lanjut pada Gambar 34. Zona-zona ini mengatur tarif parkir per jam dan waktu parkir maksimum yang diperbolehkan untuk memastikan bahwa tidak ada kendaraan yang berada di area parkir terlalu lama (Tabel 15). Zona hijau sebenarnya diperuntukkan bagi penghuni, sehingga pengunjung yang

parkir di zona ini dikenakan tarif tertinggi dan hanya boleh parkir paling lama satu hingga dua jam. Pembatasan yang paling longgar (tarif termurah dan waktu parkir maksimum terlama) diterapkan di sub-zona D dari zona biru.



Gambar 34. Zona parkir di Barcelona, Spanyol

Sumber: Europe's Parking U-Turn (ITDP, 2011)

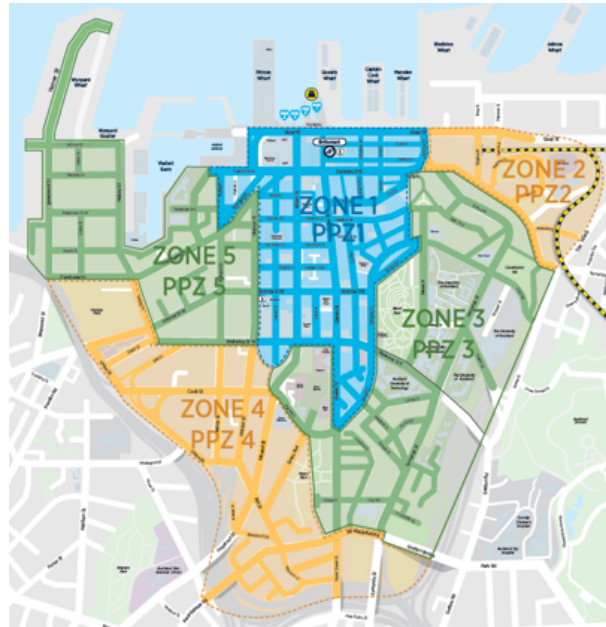
Tabel 15. Tarif parkir di ruang milik jalan dan durasi parkir maksimum pada setiap zona parkir di Barcelona, Spanyol

Zona		Tarif per Jam	Durasi parkir maksimum
A	Zona verde (zona hijau), khusus penghuni hanya membayar EUR 1 per minggu	EUR 2,42	1 jam atau 2 jam
B	Zona azul (zona biru)	EUR 2,26	2 jam
C		EUR 1,96	3 jam
D		EUR 1,08	4 jam

- c. Auckland, Selandia Baru. Zona parkir di Auckland dibagi menjadi tiga zona utama yang mengatur tarif parkir berdasarkan aktivitas di dalamnya (Gambar 35). Penerapan tarif parkir tidak berorientasi pada harga yang lebih tinggi di pusat kota dan lebih murah di zona luar kota, tetapi lebih mengikuti karakteristik dan kegiatan di dalam masing-masing zona⁸⁴. Zona biru (Zona 1) terletak di daerah pusat kota, terdiri dari berbagai pusat kegiatan, fasilitas umum, dan aktivitas. Zona hijau (zona 3 dan 5) sebagian besar terdiri dari universitas dan taman kota sebagai kegiatan wisata, harganya lebih mahal

⁸⁴ Auckland Transport. *Parking in Central Auckland*. Auckland. Tersedia di: at.govt.nz. (Diakses: 16 April 2024)

dibandingkan dengan zona oranye. Sementara itu, zona oranye (zona 2 dan 4) umumnya merupakan area permukiman sehingga tarif di zona ini cenderung lebih murah dibandingkan zona biru dan hijau.



Gambar 35. Zona parkir di Auckland, Selandia Baru

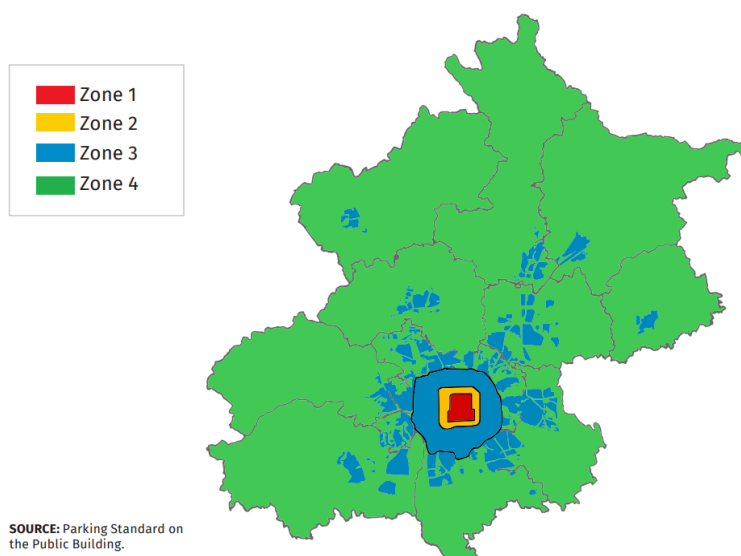
Sumber: Auckland Transport

5.4.2. Zona parkir berbasis kapasitas

a. Beijing, Tiongkok. Saat ini, Beijing mengkategorikan jumlah maksimum dan minimum zona parkir ke dalam empat zona (Gambar 36)⁸⁵. Setiap zona memiliki tarif atau jumlah maksimum parkir yang berbeda berdasarkan tata guna lahan yang ada seperti komersial, kantor administrasi, bisnis, rumah sakit, sekolah, fasilitas budaya, dan fasilitas olahraga. Zona-zona tersebut adalah:

- 1) Zona satu, yang hanya mengatur parkir maksimum dan tidak mengatur parkir minimum;
- 2) Zona dua, yang mengatur parkir minimum dan maksimum parkir rendah;
- 3) Zona tiga, yang mengatur parkir minimum dan parkir maksimum; dan
- 4) Zona empat, yang hanya mengatur parkir minimum.

⁸⁵ ITDP Global. *Breaking the Code: Off-Street Parking Reform*. ITDP. <https://www.itdp.org> (Diakses: 19 April, 2024)



Gambar 36. Zona parkir di Beijing, Tiongkok

Sumber: Breaking The Code: Off-Street Parking Reform (ITDP, 2023)

Persyaratan jumlah parkir maksimum yang direformasi di Beijing adalah seperti yang tercantum dalam Tabel 16.

Tabel 16. Syarat jumlah parkir maksimum dan minimal di Beijing, Tiongkok berdasarkan zonasi

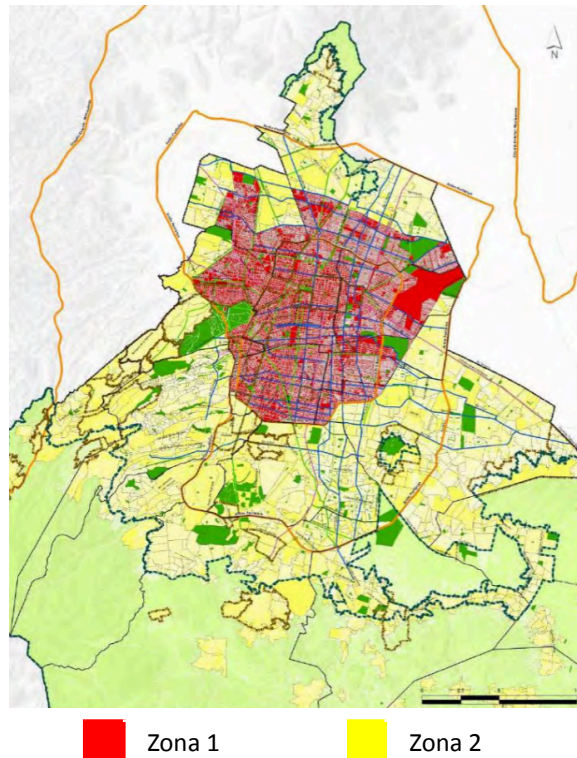
Penggunaan Lahan		Unit / Luas Lantai	Zona 1		Zona 2		Zona 3		Zona 4
			Maks	Min	Maks	Min	Maks	Min	
Perdagangan	Hotel	kamar	0.3	0.4	0.4	0.4	0.6	0.4	
	Katering	100 m ²	1.5	1.5	1.8	1.7	2.2	2	
	Pusat perbelanjaan	100 m ²	0.5	0.5	0.7	0.6	0.8	0.7	
	Supermarket, gudang	100 m ²	0.6	0.6	0.9	1.25	1.75	1.3	
	Pasar umum, petani atau grosir	100 m ²	-	-	-	1.1	1.5	1.3	
Kantor administrasi		100 m ²	0.45	0.4	0.60	0.60	0.85	0.65	
Bisnis		100 m ²	0.35	0.35	0.5	0.5	0.7	0.65	
Rumah Sakit	Umum atau khusus	100 m ²	1.2	1.2	-	1.3	-	1.4	
	Medis komunitas pusat	100 m ²	0.6	0.6	-	0.7	-	0.8	
Sekolah	Primer atau Sekunder	100 staf	5	5	6	10	15	15	

Penggunaan Lahan		Unit / Luas Lantai	Zona 1	Zona 2		Zona 3		Zona 4
			Maks	Min	Maks	Min	Maks	Min
	Universitas, perguruan tinggi	100 staf	10	10	15	20	25	30
Budaya fasilitas	Bioskop, gedung opera	100 kursi	4	4	5	8	10	12
	Museum, perpustakaan	100 kursi	0.4	0.4	0.6	0.6	0.8	0.8
	Pusat konferensi	100 kursi	0.6	0.6	0.8	0.6	0.9	0.8
	Ruang pameran	100 kursi	0.3	0.3	0.5	0.7	0.9	1
Fasilitas olahraga/ stadion	Di luar ruangan (15.000 kursi) Dalam ruangan (3.000 kursi)	100 kursi	1	1	2	2	3	3
	Di luar ruangan (<15.000 kursi) Di dalam ruangan (< 3.000 kursi)	100 kursi	4	4	5	8	10	12

Sumber: Breaking The Code: Off-Street Parking Reform (ITDP, 2023)

- b. **Mexico City, Meksiko.** Mexico City membagi zona parkir menjadi dua zona, zona dalam (zona 1) dan zona luar (zona 2). Zona 1 memiliki area permukiman yang lebih padat dan pusat-pusat kegiatan yang lebih banyak, sementara zona 2 terletak di pinggiran kota dengan banyak lahan pertanian dan ruang terbuka hijau. Di zona 1, jika pengembang menyediakan ruang parkir lebih dari 50% dari kebutuhan maksimum parkir, maka mereka harus berkontribusi pada “*Mobility Fund*”. Sebaliknya, hal ini tidak berlaku untuk zona 2. Selain itu, pengembang di zona 1 harus menyediakan parkir sepeda sebesar 100% dari kebutuhan ruang parkir, sementara pengembang di zona 2 hanya perlu membangun 25% dari kebutuhan ruang parkir sepeda⁸⁶.

⁸⁶ ITDP Meksiko. 2020. *Más ciudad, menos cajones*. ITDP. Tersedia di: <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Mas-Ciudad-Menos-Cajones-Evaluacion-de-impacto-del-cambio-a-los-requerimientos-de-estacionamiento-en-la-Ciudad-de-Mexico-y-recomendaciones-de-politica-publica.-2020.pdf> (Diakses: 19 April, 2024)



Gambar 37. Zona parkir di Mexico City, Meksiko

Sumber: Más ciudad, menos cajones (ITDP Mexico, 2020)

Tabel 17 memberikan beberapa catatan yang perlu dipertimbangkan oleh Pemprov DK Jakarta dalam menentukan zona parkir dan kebijakan yang harus diterapkan di dalamnya.

Tabel 17. Pertimbangan zona parkir untuk Jakarta

No.	Zona Parkir	Catatan untuk Jakarta
1	Secara umum	Jakarta harus mulai menetapkan zona parkir berdasarkan ketersediaan layanan transportasi publik, infrastruktur pejalan kaki, infrastruktur sepeda, dan langkah-langkah manajemen kebutuhan lalu lintas. Bisa jadi ada lebih dari dua zona, tergantung pada berbagai karakteristik yang dimiliki oleh daerah-daerah di Jakarta. Perlu diperhatikan bahwa tidak semua wilayah dapat diperlakukan dengan cara yang sama.
2	Zona parkir di ruang milik jalan	Tarif yang ditentukan harus ditetapkan sebagai tarif dasar terendah, yang diterapkan di zona terluar. Semakin mendekati zona terdalam, tarif dasar akan semakin tinggi untuk setiap zona. Durasi parkir maksimum juga harus lebih pendek ketika memasuki zona terdalam. Perbedaan tarif antara masing-masing zona harus mengacu pada patokan atau studi yang dilakukan oleh Pemprov DK Jakarta.

No.	Zona Parkir	Catatan untuk Jakarta
3	Zona parkir di luar ruang milik jalan	Sama seperti zona parkir di ruang milik jalan, zona terdalam akan memiliki kebijakan yang paling ketat. Tergantung pada hasil studi mengenai kebutuhan jumlah parkir maksimum, zona parkir akan mengikuti.

5.5. Earmarking

Dengan tujuan beralih kepada penggunaan transportasi berkelanjutan dan membuka lebih banyak ruang untuk manusia, reformasi parkir mengharapkan pendapatan dari manajemen parkir dapat dialokasikan untuk menyediakan dan/atau meningkatkan kualitas hal-hal tersebut. Pemerintah dapat memilih untuk mengalokasikan pendapatan parkir secara penuh atau sebagian dengan membentuk rekening khusus yang digunakan untuk menyimpan pendapatan parkir.

Meskipun hal ini utamanya dilakukan untuk penarikan retribusi dari pengguna fasilitas parkir yang dikelola oleh pemerintah, hal ini juga dapat dilakukan untuk denda yang dikenakan pada pelanggaran oleh operator parkir swasta. Misalnya, biaya untuk menyediakan ruang parkir di luar ruang milik jalan yang melebihi batas seperti dalam [Bagian 5.3.2](#).

Kota-kota yang telah menerapkan reformasi parkir mengalokasikan pendapatan parkir mereka untuk:

- a. Mengembangkan sistem sepeda sewa. Barcelona mengalokasikan 100% dari pendapatan parkirnya untuk menyediakan Bicing, sistem sepeda sewa untuk umum⁸⁷. Dalam kurun waktu tiga tahun, Barcelona mengalami peningkatan jumlah perjalanan dengan sepeda hingga lebih dari tiga kali lipat dengan peningkatan layanan sepeda sewa ini⁸⁸.
- b. Meningkatkan layanan transportasi publik. Budapest, dengan menggunakan “*Transport Fund*”, telah mengalokasikan pendapatan parkirnya untuk meningkatkan layanan transportasi publik.
- c. Memberikan insentif bagi kelompok pengguna transportasi publik yang rentan. Wilayah Kensington dan Chelsea di London mengalokasikan 12% dari pendapatan parkirnya untuk memberikan tiket gratis kepada pengguna transportasi publik yang berusia di atas 60 tahun dan/atau penyandang disabilitas melalui program Freedom Pass (Kondrinsky, 2011).

⁸⁷ Far East Mobility. 2021. *Earmarking/ringfencing of parking revenues*. Tersedia di: parking.fareast.mobi. (Diakses: 15 April 2024)

⁸⁸ Kondrinsky, Michael. 2011. *Making Parking Pay*. Institute for Transportation and Development Policy. Tersedia di: www.itdp.org. (Diakses: 15 April 2024)

- d. Merevitalisasi ruang kota. Melalui “*Mobility and Road Safety Fund*”, Mexico City telah mengalokasikan 30% dari pendapatan parkirnya untuk proyek revitalisasi perkotaan yang komprehensif⁸⁹. Proyek ini mencakup rehabilitasi jalur pejalan kaki yang mencakup pemasangan lampu penerangan dan tanaman. Dalam lima tahun, dana sebesar 34 juta USD telah dialokasikan untuk revitalisasi perkotaan di Mexico City.

⁸⁹ ITDP Mexico. 2013. *Impacts of the ecoParq program on Polanco: Preliminary overview of the parking metre system after one year running*. Tersedia di: www.es-ci-ksp.org. (Diakses: 15 April 2024)

6. Peta Jalan Reformasi Parkir di Jakarta

Bab ini akan menyajikan peta jalan bagi Pemprov DK Jakarta untuk mereformasi sistem manajemen perparkiran. Hal ini dimulai dengan memberikan pemahaman lebih lanjut mengenai keperluan Jakarta untuk mereformasi perparkiran mereka dengan mengacu pada tujuan kebijakan publik pemerintah, kemudian dirumuskan secara jelas tujuan reformasi perparkiran di Jakarta. Bab ini juga menyediakan peta zona parkir dan kawasan-kawasan yang termasuk di dalamnya yang akan memberikan panduan bagi pemerintah terkait kawasan mana yang harus direformasi terlebih dahulu. Lebih penting lagi, terdapat pula rekomendasi mengenai tahapan pelaksanaan reformasi parkir yang dapat dilakukan pemerintah dan bagaimana mereka harus berkomunikasi dengan masyarakat. Sebagai penutup bab ini, terdapat daftar peraturan yang perlu ditinjau ulang dan direvisi untuk mendukung semua rekomendasi reformasi perparkiran.

Catatan: Rekomendasi ini perlu diperkaya dengan dialog dengan UP Perparkiran Dishub Provinsi DK Jakarta, perwakilan dari operator swasta, dan pemilik bisnis lokal untuk memahami persepsi mereka. Persepsi masyarakat umum yang diperoleh dari wawancara atau kuesioner juga dapat membantu dalam merumuskan rekomendasi.

6.1. Pelajaran dari Kota Lain

Untuk memulai diskusi mengenai peta jalan reformasi parkir di Jakarta, penting untuk memahami pelajaran dari kota-kota lain di seluruh dunia yang telah berhasil mengimplementasikan reformasi parkir. Kota-kota tersebut telah melakukan reformasi kebijakan parkir selama bertahun-tahun dan beberapa di antaranya telah merasakan dampak yang signifikan dari reformasi tersebut.

Pelajaran reformasi parkir di Tabel 18 di bawah adalah ringkasan dari *Breaking the Code* (ITDP, 2023).

Tabel 18. Pelajaran reformasi parkir dari kota-kota di seluruh dunia

No.	Kota (Tahun Dimulai)	Tantangan	Poin-poin yang Dipelajari
1	San Pedro Garza Garcia, Meksiko (2014)	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya layanan transportasi publik dan buruknya infrastruktur untuk berjalan kaki dan bersepeda Budaya menggunakan mobil 	<p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memberdayakan para ahli teknis untuk berkomunikasi dengan para politisi Mengidentifikasi alasan dan panduan yang jelas untuk reformasi parkir, didukung oleh data dan informasi lokal Belajar dari contoh-contoh reformasi

No.	Kota (Tahun Dimulai)	Tantangan	Poin-poin yang Dipelajari
		<ul style="list-style-type: none"> ● Konsensus teknis tentang reformasi 	yang relevan
2	Beijing, Tiongkok (1990-an)	<ul style="list-style-type: none"> ● Parkir liar 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Menggunakan strategi bervariasi untuk mereformasi parkir di luar ruang milik jalan yang disesuaikan dengan konteks dan kebutuhan lokal ● Membuat rencana reformasi parkir yang jelas dan informasikan kepada warga melalui berbagai saluran komunikasi, seperti: <ul style="list-style-type: none"> ○ Umpan balik (<i>feedback</i>) publik ○ Menjaga komunikasi ○ Media massa, media sosial, poster dan baliho komunitas untuk mengedukasi masyarakat ● Menghubungkan kebijakan dan manajemen parkir dengan visi dan misi kota
3	Kota-kota di Selandia Baru (2008)	<ul style="list-style-type: none"> ● Kekhawatiran tentang dampak terhadap parkir di ruang milik jalan ● Terbatasnya pemahaman lokal mengenai dampak reformasi perparkiran 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Membangun argumen yang kuat dengan menggunakan data dan studi kasus ● Memosisikan parkir sebagai solusi untuk masalah tertentu (keterjangkauan permukiman, bukan mengurangi permintaan untuk bermobilitas) <p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mempertimbangkan opsi-opsi untuk reformasi perparkiran di tingkat negara bagian atau federal ● Membangun momentum reformasi perparkiran sesegera mungkin ● Melibatkan politisi yang termotivasi (sepemikiran) untuk membantu membangun momentum ● Membangun kapasitas staf dinas-dinas terkait untuk reformasi perparkiran
4	Mexico City, Meksiko (2007)	<ul style="list-style-type: none"> ● Pengelolaan tempat parkir permukaan ● Pertumbuhan manajemen parkir di 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Meninjau kembali dan memperkuat kebijakan dari waktu ke waktu

No.	Kota (Tahun Dimulai)	Tantangan	Poin-poin yang Dipelajari
		<p>dalam dan di luar ruang milik jalan yang terputus dan terhenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurangnya transparansi seputar “<i>Mobility and Road Safety Fund</i>” • Beberapa syarat jumlah maksimum parkir ditetapkan terlalu tinggi (masih terlalu banyak) • Komunikasi dan transparansi dengan publik 	<p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan batas maksimum parkir yang rendah (lebih sedikit) untuk mempercepat dampak • Menunjukkan dampak lokal dari reformasi kebijakan dengan data dan pemodelan lokal
5	Minneapolis, Amerika Serikat (1999)	<ul style="list-style-type: none"> • Dampak terhadap penyandang disabilitas • Perubahan permintaan parkir di ruang milik jalan 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membangun dukungan jangka panjang untuk reformasi parkir dengan mengadopsi kebijakan secara bertahap • Memanfaatkan persyaratan desain untuk meminimalkan lahan parkir • Menghapus batas minimum parkir untuk mendorong pembangunan gedung-gedung yang lebih kecil • Memosisikan reformasi parkir di luar ruang milik jalan sebagai mekanisme untuk mencapai tujuan kota yang lebih luas <p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membebaskan kelompok tertentu dari penghapusan syarat jumlah parkir minimum • Menetapkan harga parkir di luar ruang milik jalan lebih tinggi daripada di ruang milik jalan
6	Atlanta, Amerika Serikat (1982)	<ul style="list-style-type: none"> • Syarat jumlah parkir maksimum saat ini mungkin terlalu tinggi • Memperluas reformasi ke seluruh kota • Industri restoran yang kuat di Atlanta 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membangun dukungan jangka panjang untuk reformasi perparkiran dengan mengadopsi kebijakan secara bertahap • Melibatkan publik dalam prosesnya • Mendemonstrasikan dampak lokal dari reformasi perparkiran

No.	Kota (Tahun Dimulai)	Tantangan	Poin-poin yang Dipelajari
			<ul style="list-style-type: none"> • Memosisikan reformasi perparkiran sebagai solusi untuk masalah tertentu <p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mendokumentasikan dan menjaga transparansi selama proses berlangsung
7	São Paulo, Brasil (2003)	<ul style="list-style-type: none"> • Penolakan dari pengembang 	<p>Dari strategi yang sukses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memanfaatkan (dan membangun) kemauan politik • Memperkuat dan meningkatkan advokasi masyarakat sipil <p>Dari tantangan yang dihadapi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membuat rencana reformasi yang jelas, menginformasikan, serta melibatkan warga melalui berbagai saluran komunikasi • Memosisikan reformasi perparkiran sebagai solusi untuk sebuah masalah

Sumber: Breaking The Code (ITDP, 2023)

Berdasarkan pelajaran yang didapat dari kota-kota tersebut, poin-poin berikut harus diantisipasi dalam menyukseskan reformasi parkir di Jakarta:

1. Data dan contoh sukses (*success story*) memainkan peran penting dalam mendorong reformasi perparkiran untuk diimplementasikan di kota;
2. Ketersediaan visi, kebijakan, dan strategi yang jelas untuk melakukan reformasi perparkiran sangat dibutuhkan;
3. Reformasi parkir diposisikan sebagai strategi untuk memberikan manfaat lainnya bagi masyarakat;
4. Proses yang transparan, termasuk kemana pendapatan parkir dialokasikan, serta pelibatan publik yang kuat melalui berbagai saluran komunikasi sangat dianjurkan untuk memperlancar transisi;
5. Evaluasi efektivitas kebijakan reformasi parkir yang diberlakukan harus dilakukan secara berkala agar dampak yang dihasilkan tetap optimal; dan
6. Pengembangan kapasitas dan kesadaran harus ditangani secara paralel dengan seluruh proses transisi baik teknis maupun politis.

6.2. Tujuan Kebijakan Publik Jakarta

Untuk menentukan arah kebijakan reformasi perparkiran di Jakarta, studi ini menggali tujuan kebijakan publik Jakarta yang lebih luas dan dapat dicapai dengan mereformasi sistem manajemen perparkiran saat ini. Berikut ini adalah daftar tujuan kebijakan publik Jakarta:

Tabel 19. Daftar tujuan kebijakan publik Jakarta yang relevan dengan reformasi perparkiran

No.	Dokumen Kebijakan	Tujuan Kebijakan	Program dan Strategi
1	Rencana Pembangunan Daerah 2023-2026	Misi No. 1: Terwujudnya regenerasi kota yang berketahanan dan berkelanjutan	Target No. 2 dari Misi No. 1: Tercapainya perbaikan pola aktivitas dan mobilitas melalui pengembangan kota berorientasi transit <ul style="list-style-type: none"> ● Strategi: Pemutakhiran regulasi perparkiran serta diiringi dengan pembangunan fasilitas <i>park and ride</i> yang terintegrasi dengan moda transportasi publik
2	Pergub No. 90 Tahun 2021	<ul style="list-style-type: none"> ● Mencapai tingkat emisi 30% di bawah dasar pengukuran pada tahun 2030 ● Emisi nol bersih (<i>net zero emission</i>) pada tahun 2050 	<p>Rencana Aksi No. 4: Peralihan menuju dominasi penggunaan transportasi publik</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Poin d: Mengembangkan kawasan berbasis transportasi publik/<i>Transit Oriented Development</i> (TOD) ● Poin f: Menetapkan peraturan mengenai penerapan jalan berbayar elektronik (JBE)/<i>electronic road pricing</i> (ERP) dan tarif parkir tertinggi <p>Rencana Aksi No. 5: Pengarusutamaan pejalan kaki dan pesepeda</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Poin c: Melakukan replikasi kawasan rendah emisi (<i>Low Emission Zone/LEZ</i>) pada kawasan lain di DK Jakarta
3	Rencana Induk Transportasi Jakarta (draft)	<p>Arah kebijakan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Poin b: Mendorong sistem transportasi yang bersih dan sehat 	<p>Rencana Aksi Manajemen Lalu Lintas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Poin e: Pembatasan ruang parkir pada kawasan tertentu

No.	Dokumen Kebijakan	Tujuan Kebijakan	Program dan Strategi
		<ul style="list-style-type: none"> ● Poin c: Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem transportasi dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya ● Poin g: Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi 	dengan batasan ruang parkir maksimum
4	Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (Perpres No. 55 Tahun 2018)	Target: <ul style="list-style-type: none"> ● No. 1: 60% perjalanan yang dilakukan oleh orang-orang harus menggunakan transportasi publik perkotaan ● No. 7: Pusat-pusat transportasi perkotaan harus terhubung dengan fasilitas pejalan kaki dan fasilitas <i>park-and-ride</i>, dengan transfer antar moda kurang dari 500 meter 	Pilar Kebijakan No. 6: Peningkatan kinerja lalu lintas <ul style="list-style-type: none"> ● Strategi 6b: Implementasi sistem transportasi perkotaan dan pengurangan kemacetan transportasi perkotaan melalui manajemen kebutuhan lalu lintas dengan pendekatan push and pull <ul style="list-style-type: none"> ○ Program No. 5: Penerapan sistem meteran parkir elektronik

Dari daftar tujuan kebijakan publik Jakarta di atas, dapat disimpulkan bahwa target Jakarta sebagian besar terkonsentrasi pada pengurangan polusi udara, mendorong mobilitas yang bersih, dan meningkatkan jumlah penggunaan transportasi publik. Manajemen parkir menjadi elemen penting untuk mendorong pencapaian tujuan-tujuan tersebut karena telah disebutkan sebagai salah satu strategi pendukung. Pembatasan dan larangan parkir juga telah disebutkan secara khusus di antara strategi lainnya di dalam peraturan dan dokumen kebijakan.

6.3. Tujuan Reformasi Parkir di Jakarta

Reformasi perparkiran di Jakarta akan dilakukan dengan kombinasi pendekatan multitujuan dan pendekatan kendala parkir. Pendekatan multitujuan utamanya digunakan di daerah-daerah yang diarahkan untuk berorientasi pada transportasi publik dan menerapkan manajemen kebutuhan lalu lintas, di mana manajemen parkir dapat memberikan dukungan. Sementara itu, untuk lebih menekan penggunaan kendaraan pribadi, pendekatan pembatasan parkir lebih dibutuhkan dalam strategi implementasi.

Tujuan reformasi perparkiran di Jakarta dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengendalikan permintaan parkir untuk mengoptimalkan penggunaan ruang untuk ruang publik dan moda transportasi yang berkelanjutan;
2. Mengatasi parkir liar, termasuk parkir di jalur pejalan kaki, yang menghambat penggunaan moda transportasi yang berkelanjutan secara optimal di suatu wilayah;
3. Mengkaji kembali kebutuhan suplai parkir di luar ruang milik jalan dan membatasi penambahan ruang parkir untuk penggunaan lahan tertentu sehingga dapat dialihkan untuk penggunaan yang lebih produktif;
4. Mendorong parkir bersama atau kolektif untuk memfasilitasi ragam aktivitas di suatu kawasan, termasuk bagi penduduk yang tidak dapat menyediakan ruang parkir; dan
5. Berkontribusi pada pengurangan emisi dengan mengalihkan masyarakat dari penggunaan kendaraan bermotor pribadi ke moda transportasi yang berkelanjutan.

6.4. Lokasi Reformasi Parkir

6.4.1. Kawasan Berbasis Transportasi Publik

Jakarta bergulat dengan kemacetan di pusat-pusat kegiatan yang tersebar di seluruh wilayah administratifnya. Oleh karena itu, dengan mengacu pada target Jakarta untuk memprioritaskan penggunaan transportasi yang berkelanjutan dan mencapai nol emisi (*net zero emission*) pada tahun 2050, reformasi parkir harus dimulai dari wilayah-wilayah yang sudah memiliki layanan transportasi publik yang baik, infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang berkualitas tinggi, dan/atau manajemen kebutuhan lalu lintas yang baik. Mengambil pelajaran dari San Pedro Garza Garcia, Meksiko, keberadaan layanan transportasi publik serta infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda akan meningkatkan efektivitas pelaksanaan reformasi parkir.

Dengan mempertimbangkan catatan tersebut, lokasi reformasi parkir dapat berupa:

1. Kawasan berorientasi transportasi publik (*Transit Oriented Development/TOD*);
2. Radius 800 meter di sekitar stasiun transportasi publik massal (yang tidak termasuk dalam rencana kawasan berorientasi transportasi publik).
3. Kawasan rendah emisi (khusus untuk zona dalam yang membatasi kendaraan kecil dan menengah beremisi tinggi); dan/atau
4. Zona jalan berbayar elektronik (khusus untuk skenario berbasis wilayah atau kordon).

Dalam dokumen perencanaan pemerintah, sejumlah area direncanakan untuk dikembangkan sebagai pusat pelayanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik dengan stasiun atau hub transit sebagai titik pusatnya. Konsep ini mirip dengan konsep TOD, sehingga kawasan-kawasan tersebut dapat dipertimbangkan untuk reformasi perparkiran.

Analisis terhadap tingkat prioritas suatu kawasan dapat dilakukan dengan mengetahui apakah kawasan tersebut termasuk ke dalam TOD dan/atau pusat pelayanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik. Meskipun analisis prioritas suatu kawasan berdasarkan jumlah permintaan penumpang transportasi publik dapat lebih meyakinkan karena dapat dikuantifikasi, data yang dimiliki oleh ITDP hanya terbatas pada beberapa layanan transportasi publik. Maka dari itu, tidak adil jika layanan lainnya tidak diperhitungkan.

Kawasan TOD di Jakarta disebutkan dalam dua dokumen: Rencana Induk Transportasi (RIT) Jabodetabek atau Perpres No. 55 Tahun 2018 dan Rencana Detail Tata Ruang Jakarta (RDTR) atau Pergub No. 31 Tahun 2022. Keduanya mencantumkan kawasan TOD yang berbeda, tetapi untuk tujuan studi ini, keduanya digabungkan menjadi daftar TOD potensial di Jakarta. Beberapa kawasan termasuk dalam kedua daftar TOD dalam RIT Jabodetabek dan RDTR.

Dokumen RDTR juga menyebutkan pusat pelayanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik. Karena pada dasarnya pusat pelayanan ini mencerminkan konsep TOD, radius yang dibuat untuk area-area ini juga berjarak 400 dan 800 meter dari setiap stasiun transit yang menjadi pusatnya⁹⁰. Beberapa pusat layanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik yang juga direncanakan sebagai TOD (dalam RDTR dan/atau RIT Jabodetabek), sehingga dapat dianggap memiliki prioritas yang lebih tinggi karena lebih banyak disebutkan.

Tabel 20. Kawasan berbasis transportasi publik yang tercantum dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Rencana Induk Transportasi (RIT) Jabodetabek

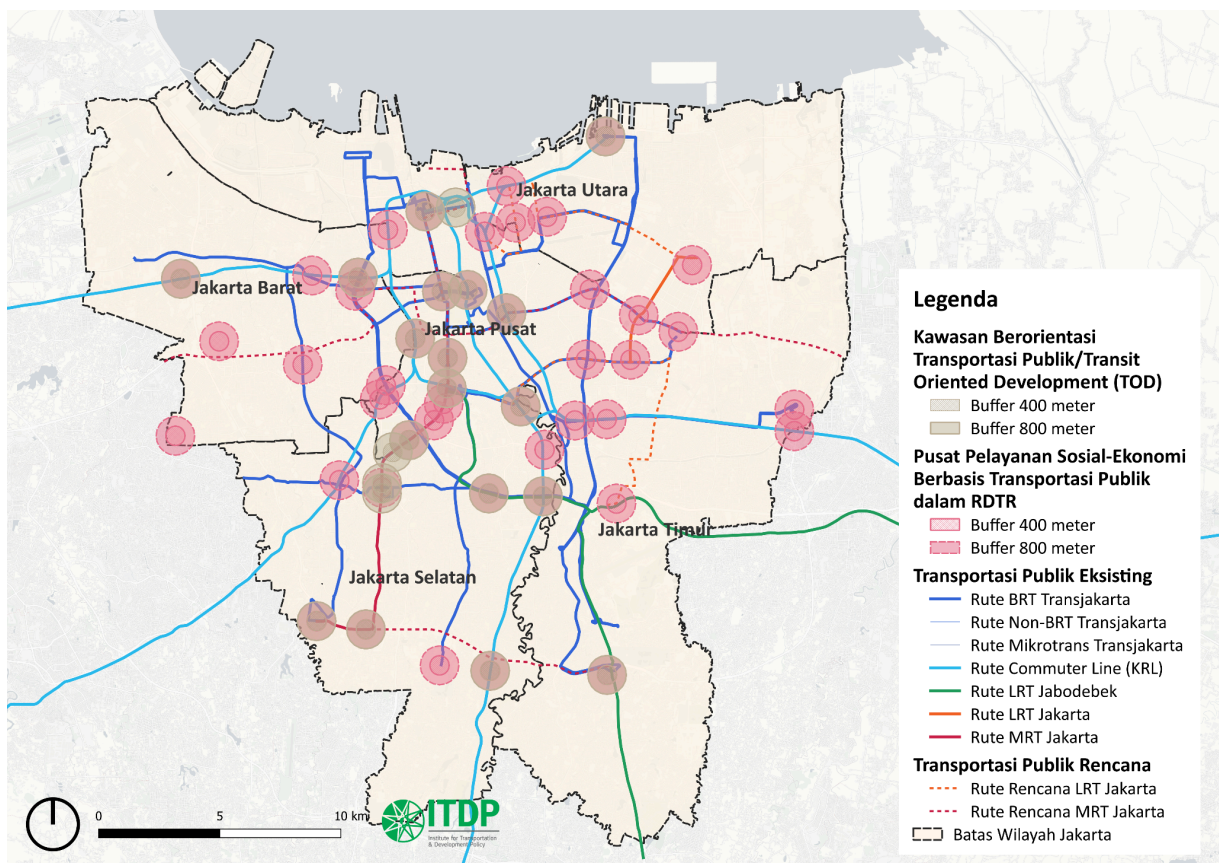
No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan
1	Kampung Rambutan	18	Cibubur ⁹¹	35	Pulomas
2	Blok M	19	Pancoran	36	Halim
3	Lebak Bulus	20	Fatmawati	37	Kemayoran
4	Dukuh Atas	21	Sisingamangaraja	38	Cempaka Mas
5	Tanjung Priok	22	Istora Senayan	39	Bendungan Hilir
6	Grogol	23	Kebon Jeruk	40	Sunter
7	Rawa Buaya	24	Pesing	41	Pegangsaan Dua
8	Jakarta Kota	25	Tebet	42	Palmerah
9	Cawang	26	Sentra Primer Timur	43	Tanjung Duren
10	Pasar Senen	27	Cakung	44	Slipi

⁹⁰ Radius pembangunan berorientasi transit yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang No. 16 Tahun 2017.

⁹¹ Cibubur tidak akan dinilai karena tidak terletak di Jakarta. Stasiun LRT Harjamukti, yang kemungkinan besar akan menjadi titik pusat kawasan, terletak di Kota Depok, Jawa Barat.

No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan
11	Tanah Abang	28	Rajawali	45	Joglo
12	Bundaran HI	29	Ancol	46	Ragunan
13	Tanjung Barat	30	Sentra Primer Barat ⁹²	47	Cipinang
14	Juanda	31	Angke	48	Pramuka
15	Harmoni	32	Kebayoran Lama	49	Jatinegara
16	Mangga Dua	33	Setiabudi	50	Velodrome Rawamangun
17	Manggarai	34	Pulogadung		

Kelima puluh area yang disebutkan di atas tersebar di seluruh Jakarta, seperti yang terlihat pada Gambar 38.



Gambar 38. Kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis

6.4.2. Perumusan Kriteria dan Indikator untuk Daftar Prioritas Reformasi Parkir

⁹² Sentra Primer Barat dan Joglo akan dilayani oleh LRT Pulogebang - Joglo yang direncanakan, tetapi karena lokasi stasiun masih belum diketahui hingga penyusunan studi ini, kedua area tersebut akan dikeluarkan dari analisis.

Setiap kawasan memiliki kesiapan dan karakteristik yang berbeda-beda. Oleh karena itu, kawasan-kawasan tersebut akan diklasifikasikan ke dalam beberapa zona parkir dengan intervensi yang berbeda pula. Selanjutnya, setiap kawasan akan dibagi ke dalam beberapa periode implementasi.

Untuk menentukan zona parkir dari suatu area, setiap area akan dinilai berdasarkan serangkaian kriteria dan indikator. Kriteria tersebut merupakan turunan dari tiga kategori:

1. **Kebijakan pemerintah**, melihat tingkat kepentingan suatu kawasan;
2. **Ketersediaan moda transportasi alternatif yang berkelanjutan**, memastikan adanya akses ke moda transportasi untuk pengguna kendaraan bermotor beralih; dan
3. **Potensi bangkitan perjalanan**, yang menggambarkan potensi volume lalu lintas dan kebutuhan parkir di area tersebut.

Persentase bobot dari setiap kawasan ditentukan oleh seberapa penting satu kriteria dibandingkan dengan yang lain, dengan bobot tertinggi diberikan kepada kriteria-kriteria yang paling berkaitan dengan urgensi reformasi perparkiran: 1) manajemen kebutuhan lalu lintas dan 2) ketersediaan transportasi publik. Nilai tertinggi untuk setiap kriteria adalah 10.

Tabel 21. Kriteria dan indikator untuk penilaian area reformasi parkir

Kategori	Kriteria	Indikator	Sumber Data	Skor
Kebijakan pemerintah (40%)	Frekuensi area disebutkan dalam daftar pembangunan berbasis transportasi publik di Jakarta ⁹³ (10%)	3 daftar	RIT Jabodetabek, RDTR Provinsi DK Jakarta	10
		2 daftar		6
		1 daftar		2
	Skala kawasan berbasis transportasi publik menurut RITJ dan RDTR (10%)	Kota	RIT Jabodetabek, RDTR Provinsi DK Jakarta	10
		Sub-kota		6
		Lokal		2
Rencana manajemen kebutuhan lalu lintas (kawasan rendah emisi/KRE dan jalan berbayar/JBE), berdasarkan studi ITDP	Termasuk dalam area KRE dan JBE	Studi ITDP pada tahun 2023: <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Peta Jalan Kawasan Rendah Emisi Jakarta</i> ● <i>Rencana Penerapan Jalan</i> 	10	
	Hanya disertakan dalam KRE		6	

⁹³ Pembangunan berorientasi transportasi publik dalam Rencana Induk Transportasi Metropolitan Jakarta, pembangunan berorientasi transportasi publik dalam Rencana Detail Tata Ruang Jakarta, dan pusat-pusat layanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik dalam Rencana Detail Tata Ruang Jakarta

Kategori	Kriteria	Indikator	Sumber Data	Skor
	pada tahun 2023 (20%)	Tidak termasuk dalam area KRE maupun JBE	<i>Berbayar Elektronik di Jakarta</i>	2
Ketersediaan moda transportasi berkelanjutan alternatif (50%)	Jumlah stasiun transportasi publik massal dalam radius 800 meter (20%)	Lebih dari 3 layanan	Data stasiun dan halte dari Dishub Provinsi DK Jakarta	10
		2 layanan		6
		1 layanan		2
	Persentase jalan arteri, kolektor, dan lokal dengan infrastruktur pejalan kaki yang direvitalisasi dalam 5 tahun terakhir ⁹⁴ , atau termasuk dalam perencanaan 5 tahun ke depan ⁹⁵ (15%)	> 80%	Studi ITDP pada tahun 2023: <ul style="list-style-type: none"> <i>Peta Jalan Pengembangan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda 2023-2027</i> 	10
		50% - 80%		8
		45% - 50%		5
		30% - 45%		4
		< 30%		3
	Persentase jalan arteri dan kolektor dengan infrastruktur bersepeda yang sudah ada/rencana (15%)	> 80%	RIT Jakarta (draft)	10
		50% - 80%		8
20% - 50%		5		
< 20%		2		
Potensi bangkitan perjalanan (10%)	Penggunaan lahan yang dominan di area tersebut dibandingkan dengan m ² (10%)	Area non-hunian	Data penggunaan lahan dari Dinas Tata Ruang Provinsi DK Jakarta (melalui Jakarta Satu)	10
		Area permukiman		5

Deskripsi setiap kriteria dijelaskan lebih lanjut di bawah ini.

Frekuensi penyebutan dalam RDTR dan RITJ

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, wilayah yang dianalisis untuk reformasi parkir merupakan gabungan dari tiga daftar pembangunan berbasis transportasi publik: 1) kawasan berorientasi transit (*Transit Oriented Development/TOD*) dalam RIT Jabodetabek; 2) TOD dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Jakarta; dan 3) pusat-pusat pelayanan sosial-ekonomi dalam RDTR. Sejumlah area disebutkan dalam lebih dari satu daftar. Hal ini mengimplikasikan bahwa mungkin ada prioritas tinggi untuk pembangunan di area-area tersebut. Oleh karena itu, semakin sering suatu wilayah disebutkan, semakin tinggi skor yang akan diperolehnya.

⁹⁴ Berdasarkan data dari Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta

⁹⁵ ITDP Indonesia. 2023. *Peta Jalan Pengembangan Infrastruktur Pejalan Kaki dan Pesepeda DK Jakarta 2023-2027*.

Tabel 22. Kawasan yang dianalisis berdasarkan frekuensi penyebutan dalam dokumen perencanaan

No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan
1	Kampung Rambutan	18	Cibubur	35	Pulomas
2	Blok M	19	Pancoran	36	Halim
3	Lebak Bulus	20	Fatmawati	37	Kemayoran
4	Dukuh Atas	21	Sisingamangaraja	38	Cempaka Mas
5	Tanjung Priok	22	Istora Senayan	39	Bendungan Hilir
6	Grogol	23	Kebon Jeruk	40	Sunter
7	Rawa Buaya	24	Pesing	41	Pegangsaan Dua
8	Jakarta Kota	25	Tebet	42	Palmerah
9	Cawang	26	Sentra Primer Timur	43	Tanjung Duren
10	Pasar Senen	27	Cakung	44	Slipi
11	Tanah Abang	28	Rajawali	45	Joglo
12	Bundaran HI	29	Ancol	46	Ragunan
13	Tanjung Barat	30	Sentra Primer Barat	47	Cipinang
14	Juanda	31	Angke	48	Pramuka
15	Harmoni	32	Kebayoran Lama	49	Jatinegara
16	Mangga Dua	33	Setiabudi	50	Velodrome Rawamangun
17	Manggarai	34	Pulogadung		

Catatan:

	Disebutkan dalam 3 daftar
	Disebutkan dalam 2 daftar
	Disebutkan dalam 1 daftar
	Tidak dianalisis

Skala aktivitas

Dokumen RDTR dan RITJ menetapkan skala layanan untuk setiap kawasan TOD dan pusat layanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik. Ada tiga skala yang ditetapkan: 1) skala kota, 2) skala sub-kota, dan 3) skala lokal. Berdasarkan RDTR, perbedaan antara skala kota, sub-skala kota, dan skala lokal terletak pada sejumlah kriteria terkait reformasi parkir sebagai berikut:

Tabel 23. Perbandingan antara pusat-pusat pelayanan skala kota, sub-skala kota, dan skala lokal berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Provinsi Daerah Khusus Jakarta

No.	Kriteria	Pusat Pelayanan Skala Kota	Pusat Pelayanan Skala Sub-Kota	Pusat Pelayanan Berskala Lokal
1	Pusat transit	Transportasi publik jarak jauh dan dekat (kereta api berat, kereta api ringan, BRT/truk)	Transportasi publik jarak jauh dan dekat (kereta api berat, kereta api ringan, BRT/truk, dan non-BRT/pengumpan)	Transportasi publik jarak pendek (kereta ringan, BRT, non-BRT/pengumpan)
2	Rencana area	Mengalokasikan ruang untuk pengembangan sistem transportasi publik yang terintegrasi		
3	Fungsi perekonomian dan budaya	Primer & regional	Sekunder & regional	Lokal & komunitas
4	Aktivitas signifikan di area tersebut	18 jam	16 jam	14 jam
5	Proporsi hunian dan non-hunian	20-60% : 40%-80%	30-60% : 40-70%	60-80% : 20-40%
6	Jenis kegiatan	Setidaknya terdiri dari: 1. Hunian 2. Komersial skala regional 3. Kantor 4. Pusat budaya / hiburan 5. Fasilitas umum lainnya	Setidaknya terdiri dari: 1. Hunian 2. Komersial skala regional 3. Kantor 4. Pusat budaya / hiburan	Setidaknya terdiri dari: 1. Hunian dengan fasilitas pendukung bagi penghuni dan pengunjung yang menggunakan transportasi publik 2. Komersial berskala komunitas atau lokal
7	Kepadatan pekerja	> 200 populasi/ha	40-200 populasi/ha	12-40 populasi/ha
8	Strategi pengembangan	Mengintegrasikan hunian dan perkantoran baru dengan intensitas penggunaan lahan yang tinggi ke dalam area terbangun	Mengintegrasikan hunian baru dengan intensitas penggunaan lahan yang tinggi ke dalam hunian dan perkantoran yang sudah ada	Memperluas peluang untuk ritel skala lokal, meningkatkan permukiman dengan kepadatan tinggi/vertikal
		Memprioritaskan pengembangan kendaraan tidak bermotor (KTB)		

Mengacu pada [Tabel 23](#), skala kegiatan yang lebih tinggi pada dasarnya berarti lebih banyak potensi bangkitan lalu lintas. Aktivitas pusat kegiatan skala kota dan sub-skala kota lebih beragam dibandingkan dengan skala lokal. Skala yang lebih tinggi juga menargetkan lebih banyak pekerja, sejalan dengan target persentase penggunaan non-hunian yang lebih tinggi dibandingkan dengan permukiman. Namun demikian, dengan lebih banyak pilihan layanan transportasi publik dan prioritas pengembangan kendaraan tidak bermotor (KTB), lalu lintas yang dihasilkan diharapkan akan lebih banyak menggunakan transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi. Reformasi perparkiran menjadi agenda penting untuk mendukung target ini.

Di bawah ini adalah daftar kawasan yang dianalisis berdasarkan skala aktivitas pusat layanan sosial-ekonomi berbasis transportasi publik. Terdapat beberapa kawasan yang tercantum dalam lebih dari satu daftar, dan digolongkan dalam skala aktivitas yang berbeda. Untuk keperluan studi ini, kawasan tersebut akan digolongkan dalam skala aktivitas yang lebih tinggi untuk mengantisipasi bangkitan lalu lintas yang lebih besar.

Tabel 24. Kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis berdasarkan skala kegiatan

No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan
1	Kampung Rambutan	18	Cibubur	35	Pulomas
2	Blok M	19	Pancoran	36	Halim
3	Lebak Bulus	20	Fatmawati	37	Kemayoran
4	Dukuh Atas	21	Sisingamangaraja	38	Cempaka Mas
5	Tanjung Priok	22	Istora Senayan	39	Bendungan Hilir
6	Grogol	23	Kebon Jeruk	40	Sunter
7	Rawa Buaya	24	Pesing	41	Pegangsaan Dua
8	Jakarta Kota	25	Tebet	42	Palmerah
9	Cawang	26	Sentra Primer Timur	43	Tanjung Duren
10	Pasar Senen	27	Cakung	44	Slipi
11	Tanah Abang	28	Rajawali	45	Joglo
12	Bundaran HI	29	Ancol	46	Ragunan
13	Tanjung Barat	30	Sentra Primer Barat	47	Cipinang
14	Juanda	31	Angke	48	Pramuka
15	Harmoni	32	Kebayoran Lama	49	Jatinegara
16	Mangga Dua	33	Setiabudi	50	Velodrome Rawamangun

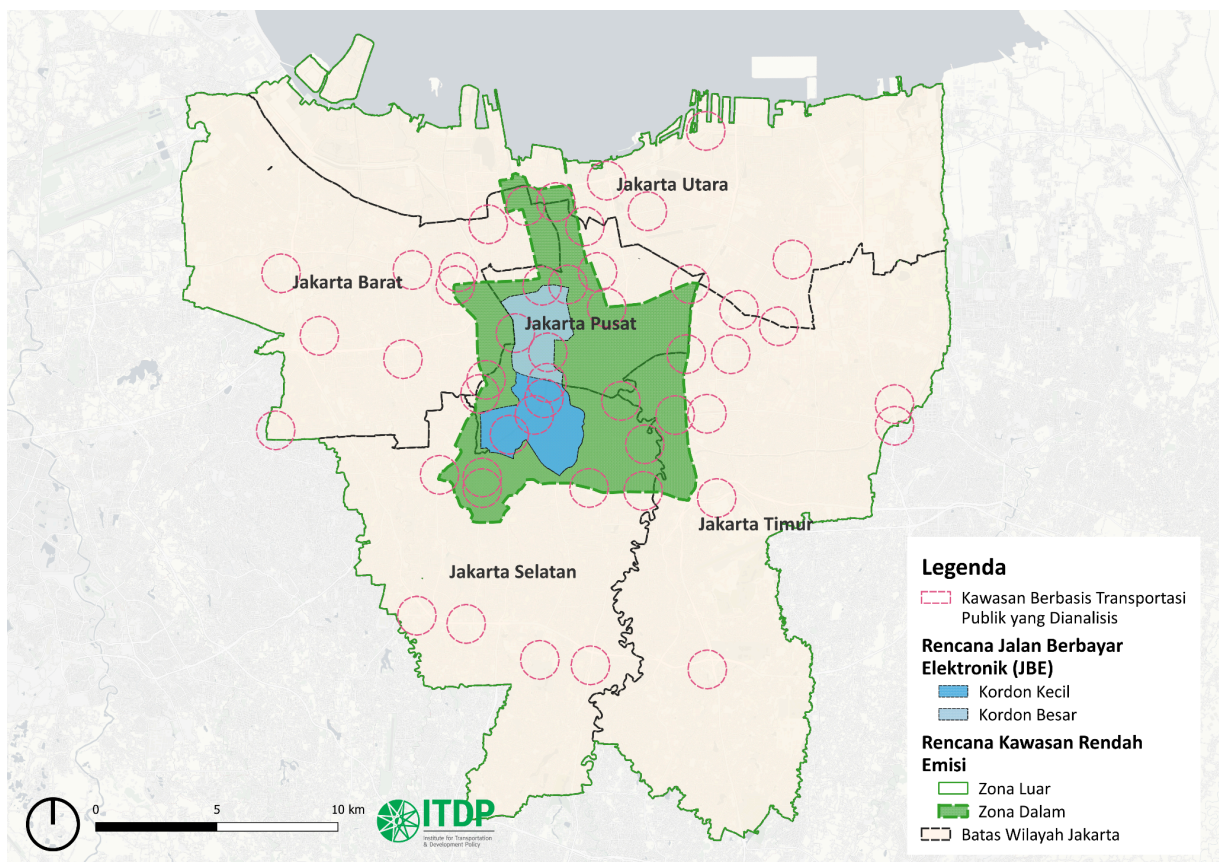
No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan	No.	Nama Kawasan
17	Manggarai	34	Pulogadung		

Catatan:

	Skala kota
	Skala sub-kota
	Skala lokal
	Tidak dianalisis

Rencana Kawasan Rendah Emisi (KRE) dan Jalan Berbayar Elektronik (JBE)

Kawasan berbasis transportasi publik yang berada di dalam kawasan rendah emisi (KRE) dan/atau kawasan jalan berbayar elektronik (JBE) memiliki landasan yang lebih kuat untuk reformasi parkir dibandingkan dengan kawasan yang tidak berbasis transportasi publik. Dengan adanya transportasi publik dan manajemen kebutuhan lalu lintas, menggunakan kendaraan pribadi menuju atau di dalam kawasan ini seharusnya tidak begitu dibutuhkan. Maka dari itu, kawasan-kawasan ini dianggap lebih siap untuk melakukan reformasi parkir.



Gambar 39. Kawasan TOD, Kawasan Rendah Emisi, dan Kawasan Jalan Berbayar Elektronik

Jumlah stasiun transportasi publik massal dan cepat

Untuk menganalisis prioritas kawasan berbasis transportasi publik, hanya layanan transportasi publik massal dan cepat yang disertakan karena hal ini merupakan karakteristik yang dimiliki oleh ketiga skala kegiatan tersebut. Layanan transportasi publik massal dan cepat terdiri dari BRT Transjakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, dan KRL Commuter Line. Selain itu, semua kawasan berbasis transportasi publik ini telah dilayani oleh layanan pengumpan, baik Transjakarta non-BRT (rute pengumpan) maupun Mikrotrans.

Layanan transportasi publik massal dan cepat yang ada saat ini, seperti yang ditunjukkan sebelumnya pada Gambar 16, meliputi:

Tabel 25. Daftar layanan transportasi publik massal yang sudah ada, sedang dibangun, dan yang direncanakan di Jakarta

Layanan Transportasi Publik Massal	Eksisting	Direncanakan/Dalam Konstruksi (Beroperasi dalam 5 tahun)	Direncanakan (Beroperasi dalam waktu lebih dari 10 tahun)
Transjakarta BRT	Koridor: <ol style="list-style-type: none"> 1. Blok M - Kota 2. Harmoni - Pulogadung 3. Kalideres - Pasar Baru 4. Pulogadung - Dukuh Atas 2 5. Ancol - Kampung Melayu 6. Ragunan - Dukuh Atas 2 7. Kampung Rambutan - Kampung Melayu 8. Lebak Bulus - Harmoni 9. Pinang Ranti - Pluit 10. Tanjung Priok - PGC 2 (Cililitan) 11. Kampung Melayu - Pulo Gebang 12. Pluit - Tanjung Priok 13. Ciledug - Kapten Tendean 	Koridor 14: JIS - Senen	-
MRT Jakarta	Fase 1/Lin Utara-Selatan (Lebak Bulus - Bundaran HI)	<ul style="list-style-type: none"> ● Fase 2A (Bundaran HI - Harmoni), diperkirakan 	<ul style="list-style-type: none"> ● Fase 3: Kembangan - Ujung Menteng ● Fase 4: Fatmawati - TMII

Layanan Transportasi Publik Massal	Eksisting	Direncanakan/Dalam Konstruksi (Beroperasi dalam 5 tahun)	Direncanakan (Beroperasi dalam waktu lebih dari 10 tahun)
		selesai pada tahun 2027 ⁹⁶ <ul style="list-style-type: none"> Fase 2B (Harmoni - Kota), diharapkan selesai pada tahun 2029 	
LRT Jakarta	Fase 1A (Pegangsaan Dua - Velodrome)	Fase 1B (Velodrome - Manggarai), diperkirakan akan beroperasi pada tahun 2026 ⁹⁷	<ul style="list-style-type: none"> Fase 2A: Kelapa Gading - JIS Fase 3A: JIS - Rajawali Fase 2B: Velodrome - Klender Fase 3B: Klender - Halim LRT KPDBU Pulogebang - Joglo
LRT Jabodebek	<ul style="list-style-type: none"> Lin Cibubur (Harjamukti - Dukuh Atas) Lin Bekasi (Jatimulya - Dukuh Atas) 	-	-
KRL Commuter Line	<ol style="list-style-type: none"> Lin Lingkar Cikarang Lin Rangkasbitung Lin Bogor Lin Tangerang Lin Tanjung Priok Lin Bandara 	-	-

Cakupan infrastruktur pejalan kaki

Dengan tujuan beralih dari penggunaan kendaraan bermotor, masyarakat diharapkan untuk menggunakan transportasi publik dan kemudian melanjutkan perjalanan mereka dengan berjalan kaki atau bersepeda. Kawasan TOD mengadopsi konsep berjalan kaki selama lima hingga sepuluh menit. Dalam kasus Indonesia, seperti yang ditetapkan oleh Kementerian

⁹⁶ MRT Jakarta. 2024. *Fase 2. Jakarta*. Tersedia di: jakartamrt.co.id (Diakses: 7 April, 2024)

⁹⁷ Prasetyo, Adinda J. 2024. *Proyek LRT Jakarta Velodrome-Manggarai Berlanjut, Mulai Bor 129 Titik Pondasi Layang*. Tersedia di: bisnis.tempo.co (Diakses: 7 April, 2024)

Agraria dan Tata Ruang, lima menit berjalan kaki kurang lebih setara dengan jarak 400 meter dan sepuluh menit adalah 800 meter. Oleh karena itu, sangat penting untuk melihat apakah di kawasan berbasis transportasi publik terdapat infrastruktur pejalan kaki yang memadai untuk menghubungkan orang-orang ke tempat tujuan mereka dalam radius tersebut.

Karena panjang jalan bisa berbeda di setiap wilayah, kriteria ini memperhitungkan cakupan atau persentase infrastruktur pejalan kaki. Dengan cakupan, kriteria ini melihat berapa banyak jalan arteri dan kolektor yang telah memiliki infrastruktur pejalan kaki yang layak terhadap total panjang ruas jalan yang tersedia. Meskipun lebih baik jika jalan-jalan lokal juga direvitalisasi, tetapi saat ini, ketika banyak wilayah di Jakarta bahkan tidak memiliki infrastruktur pejalan kaki yang layak di jalan arteri dan kolektor, lebih baik untuk mengutamakan analisis terhadap kedua kelas jalan tersebut. Penyediaan jalur pejalan kaki yang layak di jalan arteri dan kolektor menjamin aksesibilitas ke layanan transportasi publik.

Infrastruktur pejalan kaki yang diperhitungkan adalah infrastruktur yang direvitalisasi dalam lima tahun terakhir (2018-2023) dan yang direncanakan dalam lima tahun ke depan (2024-2029). Namun, beberapa jalan yang seharusnya dibangun pada tahun 2023 belum direvitalisasi sehingga masih dianggap sebagai rencana.

Cakupan infrastruktur pesepeda

Cakupan infrastruktur pesepeda di sini mengadopsi konsep yang sama dengan cakupan infrastruktur pejalan kaki. Cakupan ini juga hanya memperhitungkan jalan arteri dan kolektor karena pada jalan lokal, jalan lambat tanpa jalur khusus sepeda lebih diutamakan mengingat terbatasnya ruang yang tersedia. Infrastruktur bersepeda yang diperhitungkan adalah infrastruktur bersepeda yang sudah ada (dibangun sebelum tahun 2024) dan infrastruktur bersepeda yang direncanakan (termasuk infrastruktur yang akan dibangun sebelum tahun 2024, tetapi belum dibangun).

Guna lahan dominan

Guna lahan non-permukiman yang diperhitungkan dalam proses penilaian terdiri dari guna lahan yang melayani kegiatan dengan karakteristik:

- a. Menghasilkan perjalanan antarzona (tidak hanya intrazona atau lokal, misalnya rumah sakit bukan puskesmas)
- b. Mayoritas ukuran guna lahan sedang hingga besar (diamati secara kasar) atau dapat termasuk kompleks bangunan homogen dan superblok;
- c. Melayani aktivitas publik, tetapi tidak terlalu spesifik (misalnya lapangan golf, bar, dll.); dan
- d. Tersedia di dalam kawasan TOD.

Dari karakteristik di atas, guna lahan non-permukiman yang dianalisis meliputi area komersial (pusat perbelanjaan dan supermarket), kompleks perkantoran, area *mixed-use*, stadion dan fasilitas olahraga lainnya, rumah sakit, fasilitas rekreasi (bioskop, taman hiburan, museum), aula multifungsi, taman dan hutan kota, stasiun, serta terminal.

Luasan guna lahan non-permukiman dibandingkan dengan luasan guna lahan permukiman. Guna lahan yang memiliki luasan yang lebih besar dianggap sebagai guna lahan yang dominan.

6.4.3. Hasil Penilaian Reformasi Perparkiran

Hasil penilaian pada Tabel 26 akan menentukan zona parkir dari kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis, bukan waktu implementasi reformasi parkir. Kawasan dengan nilai lebih tinggi akan digolongkan dalam zona dengan intervensi yang lebih ketat, tetapi reformasi parkir di kawasan tersebut dilakukan lebih dulu. Penilaian dengan kriteria dan indikator di atas menghasilkan daftar prioritas reformasi parkir yang diurutkan dari nilai tertinggi hingga terendah:

Tabel 26. Hasil penilaian kawasan berbasis transportasi publik

No.	Nama Kawasan	Skor	No.	Nama Kawasan	Skor
1	Dukuh Atas	9.3	26	Sunter	5.2
2	Harmoni	8.3	27	Pulogadung	5.15
3	Cawang	8.2	28	Kemayoran	4.85
4	Istora Senayan	7.9	29	Tanjung Barat	4.8
5	Bundaran HI	7.85	30	Tebet	4.75
6	Juanda	7.5	31	Cempaka Mas	4.75
7	Pasar Senen	7.35	32	Slipi	4.75
8	Tanah Abang	7.35	33	Velodrome Rawamangun	4.75
9	Jakarta Kota	7.25	34	Kampung Rambutan	4.5
10	Setiabudi	7.2	35	Fatmawati	4.5
11	Mangga Dua	6.8	36	Kebon Jeruk	4.3
12	Bendungan Hilir	6.8	37	Tanjung Priok	4
13	Tanjung Duren	6.8	38	Halim	4
14	Blok M	6.65	39	Angke	3.9
15	Grogol	6.2	40	Pesing	3.75

No.	Nama Kawasan	Skor	No.	Nama Kawasan	Skor
16	Pancoran	6.2	41	Rawa Buaya	3.6
17	Manggarai	6.15	42	Sentra Primer Timur	3.3
18	Sisingamangaraja	6.05	43	Cakung	3.3
19	Rajawali	6	44	Ragunan	3.3
20	Jatinegara	6	45	Pegangsaan Dua	3.15
21	Pulomas	5.95	46	Cipinang	3.15
22	Palmerah	5.55	47	Ancol	3.1
23	Pramuka	5.55	48	Sentra Primer Barat	-
24	Kebayoran Lama	5.5	49	Joglo	-
25	Lebak Bulus	5.45	50	Cibubur	-

Hasil penilaian di atas memberikan perspektif yang menarik bahwa tidak semua kawasan yang ditetapkan sebagai TOD siap untuk melakukan reformasi parkir. Beberapa kawasan TOD atau kawasan berbasis transportasi publik masih belum memiliki cakupan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang memadai, meskipun sebagian besar dari kawasan tersebut telah dilayani oleh setidaknya satu layanan transportasi publik cepat dan massal. Beberapa kawasan juga belum memiliki rencana untuk revitalisasi infrastruktur pejalan kaki dan penambahan infrastruktur bersepeda dalam 5 hingga 6 tahun ke depan. Oleh karena itu, perlakuan antar kawasan berbasis transportasi publik dapat berbeda.

Selain itu, hampir setengah dari kawasan berbasis transportasi publik ini hanya memiliki infrastruktur pejalan kaki yang kurang dari 30%. Hal ini menyiratkan bahwa masyarakat hanya dapat berjalan kaki dengan aman dan nyaman sekitar setengah dari radius inti kawasan TOD (400 meter), sementara reformasi parkir ditargetkan untuk seluruh radius TOD (800 meter).

Meskipun infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda masih belum memadai, kemungkinan besar kawasan-kawasan tersebut akan menjadi prioritas utama untuk pembangunan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda lainnya, karena hal ini mendukung prinsip-prinsip TOD. Oleh karena itu, persyaratan utama untuk melakukan **reformasi parkir berskala penuh** adalah memiliki **setidaknya satu stasiun yang melayani transportasi publik massal**. Kawasan TOD yang dilayani oleh lebih dari dua jenis transportasi publik massal akan memiliki pembatasan yang lebih ketat.

Pada Bagian 6.4.4, kawasan-kawasan tersebut akan dibagi menjadi empat zona parkir yang memiliki mekanisme tarif, durasi parkir maksimum, persyaratan parkir maksimum, dan/atau pembatasan untuk bangunan baru yang berbeda.

6.4.4. Lokasi dan Penggambaran Zona Parkir

Dari penilaian pada [Bagian 6.4.3](#), terlihat bahwa kawasan-kawasan yang mendapat rentang skor tertentu memiliki karakteristik yang serupa. Oleh karena itu, kawasan-kawasan ini akan diklasifikasikan ke dalam zona yang sama. Secara keseluruhan, zona parkir di Jakarta akan dibagi menjadi empat zona: 1) zona merah, 2) zona kuning, 3) zona hijau, dan 4) zona abu-abu.

Kriteria setiap zona parkir dijelaskan di bawah ini:

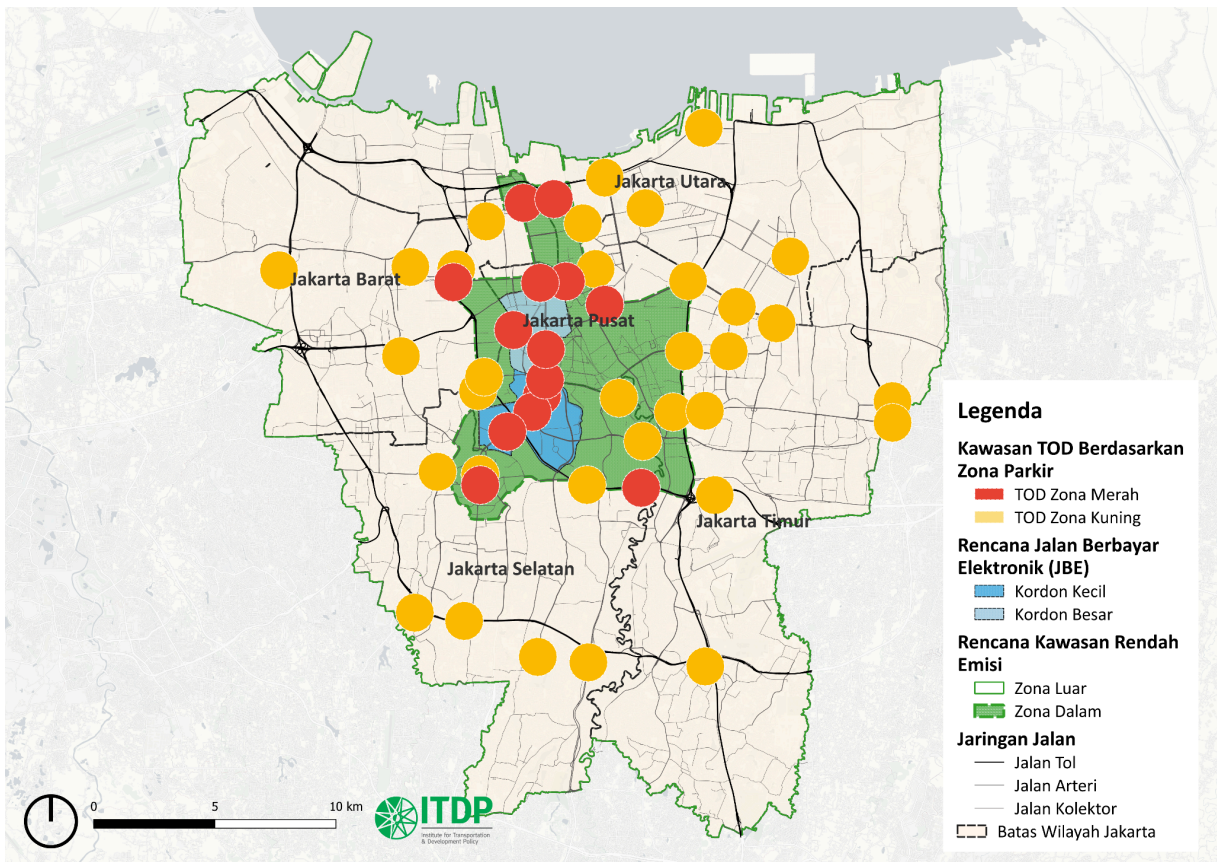
1. **Zona merah**, memenuhi kriteria berikut:
 - Memiliki setidaknya 2 (dua) layanan transportasi publik cepat dan massal
 - Dilayani oleh infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda berkualitas baik (eksisting dan/atau rencana)
 - Ditetapkan sebagai kawasan JBE atau kawasan TOD
2. **Zona kuning**, memenuhi kriteria berikut:
 - Memiliki setidaknya 1 (satu) layanan transportasi publik cepat dan massal
 - Ditetapkan sebagai zona dalam KRE saja (selain dari kawasan JBE) atau kawasan TOD (kemungkinan memiliki prioritas tinggi untuk pengembangan infrastruktur bersepeda dan berjalan kaki di masa depan)
3. **Zona hijau**, memenuhi kriteria berikut:
 - Memiliki setidaknya 1 (satu) layanan transportasi publik cepat dan massal dan/atau pengumpan (*feeder*)
 - Tidak ditetapkan sebagai kawasan TOD (memiliki prioritas yang lebih rendah untuk pengembangan infrastruktur bersepeda dan berjalan kaki di masa depan, yang menyiratkan tidak adanya moda transportasi alternatif yang berkelanjutan di kawasan tersebut)
 - Terletak di dalam zona luar KRE
4. **Zona abu-abu**, memenuhi kriteria berikut:
 - Tidak dilayani oleh transportasi publik massal dan cepat maupun angkutan pengumpan (*feeder*), atau hanya dilayani oleh angkutan pengumpan
 - Tidak dapat diakses dengan berjalan kaki maupun bersepeda
 - Terletak di dalam zona luar KRE

Idealnya, mengacu pada hasil skoring yang mempertimbangkan kondisi eksisting dan rencana pemerintah setidaknya dalam sepuluh tahun ke depan, kawasan berbasis transportasi publik akan dikategorikan ke dalam zona merah dan zona kuning seperti yang ditunjukkan pada [Tabel 27](#).

Tabel 27. Klasifikasi zona parkir kawasan berbasis transportasi publik

Zona Merah	Zona Kuning	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dukuh Atas 2. Harmoni 3. Cawang 4. Istora Senayan 5. Bundaran HI 6. Juanda 7. Pasar Senen 8. Tanah Abang 9. Jakarta Kota 10. Setiabudi 11. Mangga Dua 12. Bendungan Hilir 13. Tanjung Duren 14. Blok M 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grogol 2. Pancoran 3. Manggarai 4. Sisingamangaraja 5. Rajawali 6. Jatinegara 7. Pulomas 8. Palmerah 9. Pramuka 10. Kebayoran Lama 11. Lebak Bulus 12. Sunter 13. Pulogadung 14. Kemayoran 15. Tanjung Barat 16. Tebet 17. Cempaka Mas 18. Slipi 19. Velodrome Rawamangun 	<ol style="list-style-type: none"> 20. Kampung Rambutan 21. Fatmawati 22. Kebon Jeruk 23. Tanjung Priok 24. Halim 25. Angke 26. Pesing 27. Rawa Buaya 28. Sentra Primer Timur 29. Cakung 30. Ragunan 31. Pegangsaan Dua 32. Cipinang 33. Ancol

Kawasan berbasis transportasi publik yang diklasifikasikan berdasarkan zona parkir juga diilustrasikan pada [Gambar 40](#).



Gambar 40. Pembagian kawasan TOD dalam zona parkir

Namun demikian, penentuan zona untuk kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis tidak bersifat mengikat. Di masa yang akan datang, sangat besar kemungkinan munculnya pengembangan baru di kawasan tersebut. Hal ini tentunya akan meningkatkan kesiapan reformasi parkir dari kawasan tersebut. Misalnya, suatu kawasan sebelumnya digolongkan ke dalam zona kuning, tetapi karena terdapat penambahan layanan transportasi publik massal cepat, kawasan tersebut dapat digolongkan ke dalam zona merah.

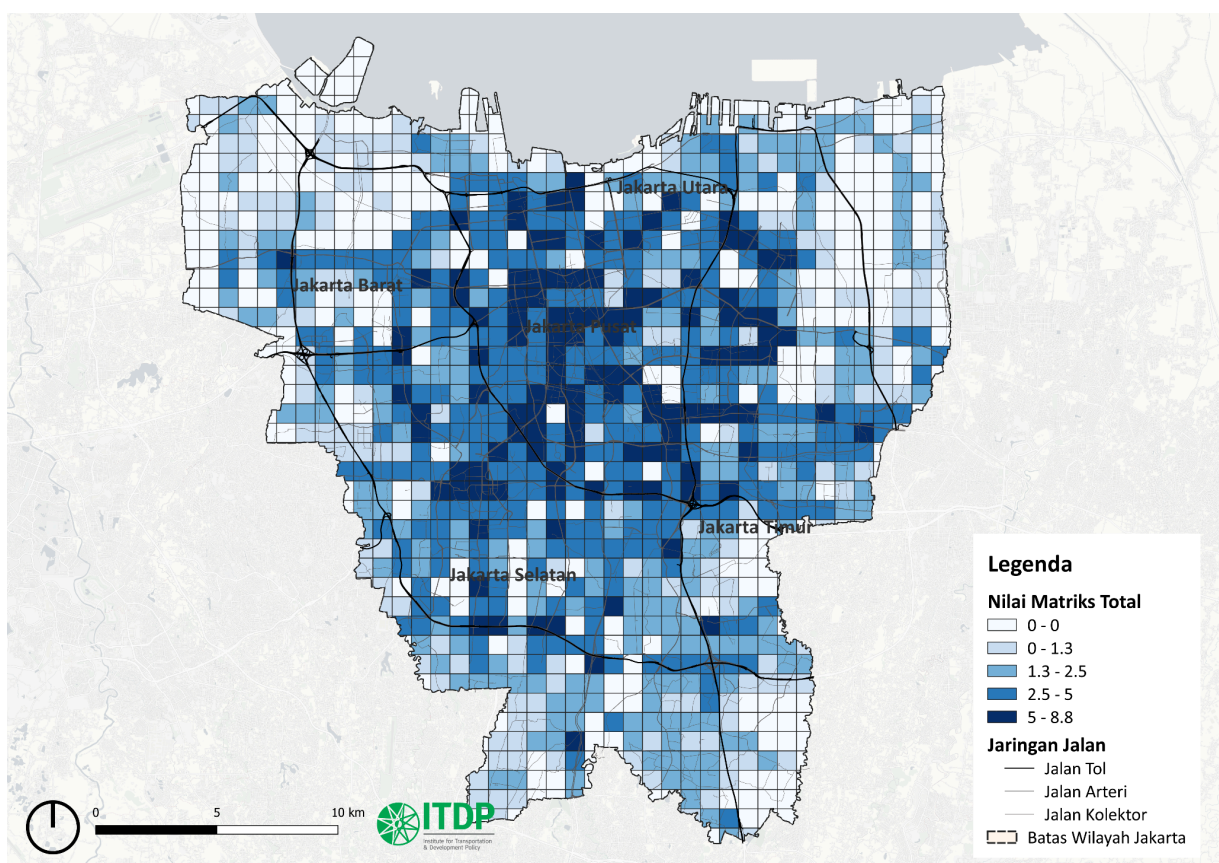
Dari Gambar 40, dapat dilihat bahwa kawasan berbasis transportasi publik yang dikategorikan ke dalam zona merah terkonsentrasi di area jalan berbayar elektronik (JBE). Meskipun beberapa di antaranya berada di luar kawasan JBE, tetapi masih di dalam zona dalam KRE. Sementara itu, zona kuning terletak di dalam zona luar dan zona dalam KRE.

Selain itu, area di antara kawasan berbasis transportasi publik ini juga harus dikategorikan ke dalam zona parkir tertentu. Hal ini karena terdapat kawasan lain yang tidak ditetapkan sebagai kawasan TOD, tetapi memiliki karakteristik yang serupa dengan kawasan TOD. Secara hipotesis, kawasan JBE berpotensi untuk ditetapkan sebagai zona merah, zona dalam KRE sebagai zona kuning, dan sisanya adalah zona hijau. Pada dasarnya, jumlah manajemen kebutuhan lalu lintas (MKLL) akan menentukan tingkat intervensi dalam suatu zona parkir; semakin banyak, semakin ketat intervensinya.

Untuk membuktikan hipotesis tersebut, dilakukan penilaian terhadap area di antara kawasan berbasis transportasi publik dengan menggunakan matriks berukuran 800 x 800 meter dengan kriteria sederhana sebagai berikut:

1. Ketersediaan layanan transportasi publik massal (60%), dikategorikan ke dalam satu layanan, dua layanan, tiga layanan, dan empat layanan;
2. Ketersediaan layanan angkutan pengumpan (25%), dikategorikan menjadi lebih dari enam pemberhentian dan kurang dari enam pemberhentian dalam satu matriks;
3. Ketersediaan infrastruktur pejalan kaki (12,5%), dikategorikan menjadi tersedia atau tidak tersedia; dan
4. Ketersediaan infrastruktur bersepeda (12,5%), dikategorikan menjadi tersedia atau tidak tersedia.

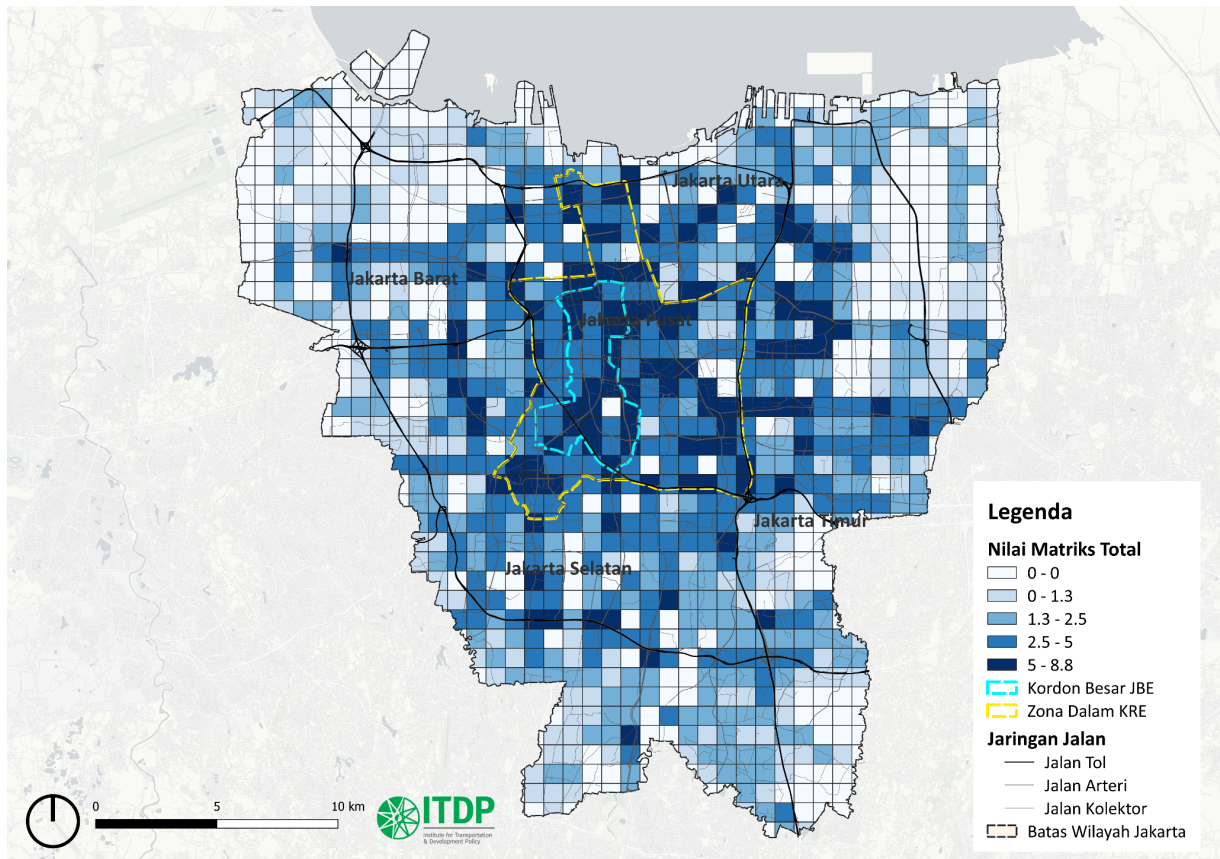
Skor untuk setiap kriteria berkisar antara 0-10, dengan nilai 0 jika suatu area tidak dapat memenuhi kriteria sama sekali. Indikator-indikator di antara kedua nilai ekstrim akan diberikan skor secara merata. Hasilnya diilustrasikan pada gambar di bawah ini.



Gambar 41. Nilai total matriks untuk area di antara kawasan berbasis transportasi publik yang dianalisis

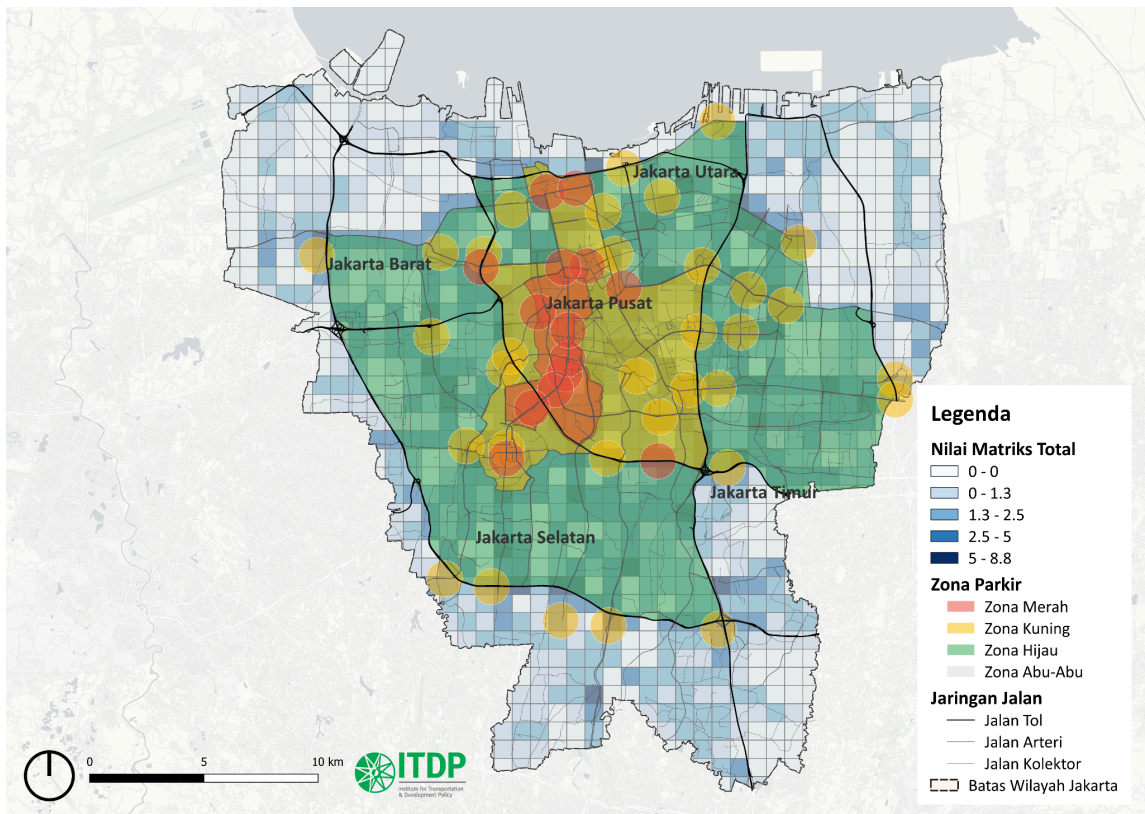
Nilai total matriks menunjukkan bahwa warna biru yang lebih gelap hingga paling gelap terkonsentrasi di bagian tengah Jakarta, meskipun beberapa juga terlihat di pinggiran kota.

Ketika digabungkan dengan deliniasi kawasan JBE dan zona dalam KRE, warna-warna tersebut berada di dalam penggambaran kedua area ini. Hal ini membuktikan bahwa area yang tercakup dalam kawasan JBE dan zona dalam KRE siap untuk melakukan reformasi parkir.

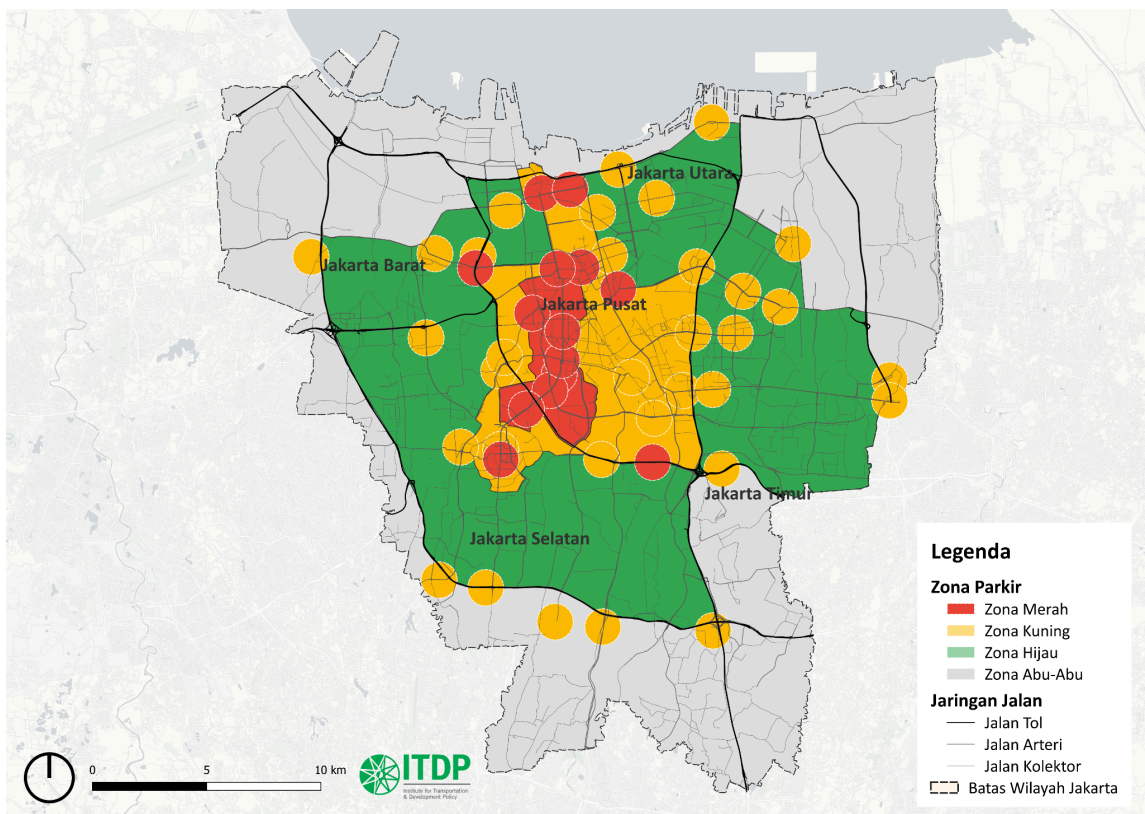


Gambar 42. Kawasan Jalan Berbayar Elektronik (JBE) dan zona dalam Kawasan Rendah Emisi (KRE) terhadap nilai matriks total

Matriks putih menunjukkan bahwa kawasan tersebut tidak memiliki layanan transportasi publik massal dan/atau angkutan pengumpan. Infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda mungkin sudah ada atau telah direncanakan di sini, tetapi aspek utama penilaian kesiapan reformasi parkir suatu kawasan dilihat dari ketersediaan layanan transportasi publik. Sementara itu, kawasan TOD yang diidentifikasi sebagai zona hijau memiliki setidaknya satu layanan transportasi publik cepat dan massal. Oleh karena itu, bagian putih ini harus dibedakan dari zona hijau dan akan diidentifikasi sebagai zona abu-abu. Zona hijau akan dibatasi oleh jalan tol, jalan arteri, dan jalan kolektor yang ada. Deliniasi zona merah, zona kuning, zona hijau, dan zona abu-abu dapat dilihat pada [Gambar 44](#).



Gambar 43. Deliniasi zona parkir berdasarkan nilai matriks total



Gambar 44. Rekomendasi deliniasi zona parkir di Jakarta

6.4.5. Indikasi Waktu Implementasi Reformasi Parkir

Karena beberapa jalur transportasi publik belum beroperasi atau dibangun, demikian pula dengan infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda, maka reformasi parkir dapat diprioritaskan pada kawasan-kawasan yang saat ini telah memiliki transportasi publik, infrastruktur pejalan kaki, dan infrastruktur pesepeda. Dalam hal ini, penilaian berdasarkan kondisi eksisting juga dilakukan.

Hal ini mengimplikasikan bahwa kawasan dengan nilai yang lebih tinggi belum tentu dapat memulai reformasi parkir lebih awal. Tahapan reformasi parkir di suatu wilayah harus dilakukan berdasarkan kapan wilayah tersebut dapat memenuhi karakteristik zona yang bersangkutan.

Reformasi parkir direkomendasikan untuk dilakukan dalam tiga periode waktu yang berbeda: 1) jangka pendek, yaitu dua tahun pertama sejak studi ini dilakukan; 2) jangka menengah, yaitu dua hingga lima tahun ke depan; dan 3) jangka panjang, yaitu lebih dari lima tahun ke depan. Namun demikian, perlu dicatat bahwa jangka waktu ini bersifat fleksibel karena mungkin akan ada perubahan dalam pengembangan infrastruktur transportasi publik, pejalan kaki, dan pesepeda. Beberapa daerah mungkin memulai reformasi parkir lebih awal, atau mungkin juga bergeser ke tahun-tahun berikutnya.

Rekomendasinya adalah sebagai berikut:

Tabel 28. Rekomendasi indikasi waktu implementasi reformasi parkir

Periode Waktu	Jangka pendek (dua tahun pertama)	Jangka menengah (dua hingga lima tahun kemudian)	Jangka panjang (lebih dari lima tahun kemudian)
Zona Merah	<ol style="list-style-type: none"> Dukuh Atas Cawang Istora Senayan Juanda Pasar Senen Setiabudi Bendungan Hilir Blok M 	<ol style="list-style-type: none"> Harmoni Bundaran HI Mangga Dua Tanjung Duren 	<ol style="list-style-type: none"> Tanah Abang Jakarta Kota
Zona Kuning ⁹⁸	<ol style="list-style-type: none"> Grogol Sisingamangaraja Jatinegara Pulomas 	<ol style="list-style-type: none"> Pancoran Manggarai Palmerah Pramuka 	<ol style="list-style-type: none"> Rajawali Lebak Bulus Sunter Pulogadung

⁹⁸ Kawasan yang diberi tanda bintang (*) adalah kawasan yang memiliki prioritas tinggi karena telah dilayani oleh transportasi publik, tetapi infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda masih perlu direncanakan karena cakupannya masih rendah pada kondisi eksisting.

Periode Waktu	Jangka pendek (dua tahun pertama)	Jangka menengah (dua hingga lima tahun kemudian)	Jangka panjang (lebih dari lima tahun kemudian)
	5. Kemayoran 6. Kampung Rambutan* 7. Angke* 8. Pegangsaan Dua	5. Kebayoran Lama 6. Velodrome Rawamangun 7. Fatmawati 8. Kebon Jeruk 9. Pesing 10. Cakung* 11. Ragunan* 12. Cipinang	5. Tanjung Barat 6. Tebet 7. Cempaka Mas 8. Slipi 9. Tanjung Priok 10. Halim 11. Rawa Buaya 12. Sentra Primer Timur 13. Ancol

6.4.6. Kebijakan di Zona Parkir

Setiap zona akan memiliki tingkat intervensi yang berbeda. Intervensi tersebut dapat berupa mekanisme tarif, durasi parkir maksimum, persyaratan parkir maksimum di luar ruang milik jalan, dan penerapan denda untuk bangunan baru. Rekomendasi kebijakan di bawah ini merupakan target yang harus dicapai oleh setiap zona parkir. Pencapaian target ini direkomendasikan untuk dilakukan secara bertahap, misalnya untuk menetapkan persyaratan parkir maksimum, dapat dimulai dengan mengurangi persyaratan parkir minimum (belum membatasi jumlah parkir).

Untuk setiap zona parkir, rekomendasi kebijakannya adalah sebagai berikut:

Tabel 29. Target kebijakan reformasi parkir untuk setiap zona parkir

Zona	Tarif Dasar	Durasi Maksimum Parkir	Persyaratan Parkir Maksimal	Batasan untuk Bangunan Baru
Abu-abu	Tarif yang ditentukan	3 jam	Di ruang milik jalan: Tidak ada pengurangan Di luar ruang milik jalan: Tidak ada pengurangan	Tidak berlaku
Hijau	Tarif yang ditentukan	2 jam	Di ruang milik jalan: Tidak ada pengurangan Di luar ruang milik jalan: Pengurangan syarat jumlah parkir minimum	Tidak berlaku

Zona	Tarif Dasar	Durasi Maksimum Parkir	Persyaratan Parkir Maksimal	Batasan untuk Bangunan Baru
Kuning	1,35 - 1,7 kali lebih tinggi dari tarif yang ditentukan	1 atau 2 jam	Di ruang milik jalan: Tidak ada parkir di ruang milik jalan Di luar ruang milik jalan: Syarat jumlah parkir maksimum dengan jumlah yang sama dengan syarat jumlah parkir minimum sebelumnya	Pengembang berkontribusi pada “dana mobilitas berkelanjutan” untuk penyediaan ruang parkir lebih dari syarat maksimum
Merah	2,2 - 2,9 kali lebih tinggi dari tarif yang ditentukan	30 menit atau 1 jam	Di ruang milik jalan: Tidak ada parkir di ruang milik jalan Di luar ruang milik jalan: Persyaratan jumlah parkir maksimum dengan jumlah yang sama atau jumlah yang dikurangi dari syarat jumlah parkir minimum sebelumnya	Jika jumlah maksimum parkir sama: Pengembang berkontribusi pada “dana mobilitas berkelanjutan” untuk penyediaan ruang parkir 50% hingga 100% dari syarat maksimum Jika jumlah maksimum parkir lebih sedikit: Pengembang berkontribusi pada “dana mobilitas berkelanjutan” untuk penyediaan ruang parkir lebih dari syarat maksimum

Tarif dasar

Tarif dasar terendah harus diterapkan di zona abu-abu dan hijau. Namun demikian, Pemprov DK Jakarta perlu melakukan evaluasi terhadap tarif saat ini dan penilaian terhadap elastisitas permintaan⁹⁹ untuk menentukan apakah diperlukan tarif dasar yang baru.

⁹⁹ Perubahan permintaan (*demand*) relatif terhadap perubahan tarif parkir.

Rentang rasio tarif dasar zona kuning terhadap zona hijau dan abu-abu didapat dari perbedaan tarif antar zona di beberapa kota: Paris, Prancis; Kopenhagen, Denmark; Barcelona, Spanyol; dan Amsterdam, Belanda. Tiga kota pertama memiliki 2 hingga 4 zona parkir dengan perbedaan tarif antarzona yang serupa. Zona parkir di Amsterdam dibagi menjadi delapan bagian, tetapi perbedaan harga di setiap zona lebih kecil, sehingga perbandingan dilakukan antara dua zona. Sementara itu, rentang rasio tarif zona merah terhadap zona hijau dan abu-abu ditentukan dengan membandingkan tarif di zona parkir terluar dan zona parkir terdalam di keempat kota tersebut.

Durasi maksimum parkir

Jika Pemprov DK Jakarta memilih untuk menggunakan durasi maksimum parkir untuk mengendalikan perputaran penggunaan (*turnover*) parkir di ruang milik jalan, maka direkomendasikan bahwa zona yang paling ketat (zona merah) harus mensyaratkan durasi parkir yang paling singkat. Hal ini untuk memastikan tingkat perputaran yang tinggi di dalam zona tersebut. Di zona abu-abu, durasi parkir maksimum dapat lebih lama, tetapi bukan berarti bisa parkir selama mungkin. Parkir di ruang milik jalan ditujukan hanya untuk parkir dalam jangka waktu yang singkat.

Namun, pengecualian dapat berlaku untuk penduduk yang tinggal di daerah dengan guna lahan campuran (*mixed use*). Karena mereka harus berbagi ruang parkir dengan pengunjung kawasan tersebut, pengecualian yang diberlakukan dapat berupa izin untuk parkir lebih lama. Seperti halnya di Barcelona, penduduk harus memiliki izin penduduk (*resident permit*) yang dapat diidentifikasi oleh mesin parkir.

Persyaratan parkir maksimum

Zona dengan layanan transportasi berkelanjutan dan manajemen kebutuhan lalu lintas yang paling banyak ditargetkan memiliki fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang lebih sedikit. Oleh karena itu, penyediaan jumlah parkir di zona merah harus dibatasi hingga 50% dari kebutuhan jumlah parkir minimum yang lama, seperti yang dilakukan di distrik pusat bisnis (*Central Business District/CBD*) di Seoul. Zona kuning, karena sudah dilayani oleh lebih dari satu layanan transportasi publik, harus membatasi kapasitas parkir maksimum dengan jumlah yang sama dengan syarat jumlah parkir minimum sebelumnya.

Zona hijau dan abu-abu belum menerapkan tarif parkir maksimum karena dinilai belum cukup siap. Namun, meskipun kapasitas parkir belum dibatasi, Pemprov DK Jakarta dapat mulai mengurangi jumlah parkir minimum yang harus disediakan.

Denda pelanggaran untuk bangunan baru

Denda pelanggaran untuk bangunan baru bertujuan untuk memperkuat persyaratan parkir maksimum. Hal ini direkomendasikan untuk diterapkan di zona merah dan kuning saja karena zona-zona tersebut menerapkan syarat jumlah parkir maksimum. Di zona kuning, setiap penyediaan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang melebihi syarat maksimal akan dikenakan biaya atau denda. Di zona merah, biaya akan dibebankan pada penyediaan ruang parkir sebesar 50% hingga 100% dari batas maksimum untuk memastikan ketersediaan ruang parkir yang lebih sedikit, seperti yang diterapkan di Zona 1 di Mexico City. Jika syarat jumlah parkir maksimum di zona merah lebih rendah, maka penerapan denda bisa seperti yang dilakukan pada zona kuning.

Lebih lanjut, jika diperlukan, Pemprov DKI Jakarta dapat memilih untuk membatasi penyediaan ruang parkir untuk gedung-gedung baru dan mendorong penggunaan ruang parkir bersama. Keputusan ini harus didasarkan pada hasil pemantauan dan evaluasi rutin atas penggunaan fasilitas parkir yang ada.

6.5. Strategi Implementasi

Mengubah paradigma parkir di sebuah kota tidak dapat dicapai secara cepat. Sangat penting untuk berhati-hati dalam merencanakan strategi seperti di kota-kota yang sangat bergantung pada kendaraan bermotor pribadi (mobil dan sepeda motor) karena akan menghadapi resistensi publik yang besar terhadap perubahan kebijakan ini. Terkait hal ini, implementasi bertahap direkomendasikan agar perubahan tidak terlalu drastis. Sebuah uji coba juga disarankan untuk dilakukan sebelum memulai tahap-tahap implementasi. Kawasan Dukuh Atas, sebagaimana dibuktikan oleh hasil skoring, merupakan kawasan yang direkomendasikan untuk percontohan. Melalui uji coba ini, pemerintah harus mengumpulkan data dampak dan mengembangkan kisah sukses untuk ditiru oleh kawasan lain.

Mexico City misalnya, membutuhkan waktu sekitar tujuh tahun untuk mendapatkan hasil yang diinginkan untuk mereformasi parkir di ruang milik jalan, sementara Minneapolis membutuhkan waktu lebih dari satu dekade (dan masih berlangsung) untuk mencapai hasil yang diinginkan untuk mereformasi parkir di luar ruang milik jalan. Hal ini juga mengimplikasikan bahwa implementasi strategi dapat dilakukan secara bertahap sampai target akhir tercapai. Untuk kota-kota yang bergantung pada mobil dan sepeda motor seperti Jakarta, seperti yang telah dibuktikan di Minneapolis, sangat penting untuk mendapatkan dukungan dari masyarakat umum.

Tabel 30 memberikan gambaran umum mengenai implementasi bertahap dari strategi reformasi parkir di luar ruang milik jalan di Minneapolis, Amerika Serikat sejak dimulai pada tahun 1999.

Tabel 30. Implementasi strategi reformasi parkir di luar ruang milik jalan secara bertahap di Minneapolis, Amerika Serikat

Tahun	Paket Reformasi Perparkiran
1999	<ul style="list-style-type: none"> ● Melarang tempat parkir komersial baru ● Membatasi lahan parkir baru di pusat kota
2004	<ul style="list-style-type: none"> ● Melarang tempat parkir komersial baru di dekat stasiun kereta ringan (<i>light rail</i>)
2009	<ul style="list-style-type: none"> ● Mengurangi kebutuhan parkir untuk penggunaan komersial ● Menerapkan syarat jumlah parkir maksimum di seluruh kota ● Menerapkan persyaratan parkir sepeda minimum ● Menghapus batas minimum parkir di distrik-distrik zonasi pusat kota
2015	<p>Berdasarkan data dampak dari tahun 2009:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Menghilangkan persyaratan parkir untuk bangunan tempat tinggal dengan kurang dari 50 unit di dekat transportasi publik frekuensi tinggi ● Mengurangi jumlah parkir minimum untuk bangunan hunian yang lebih besar hingga 50% ● Mengurangi parkir minimum untuk bangunan tempat tinggal yang terletak di dekat transportasi non-kereta cepat sebesar 10%
2016	Mengidentifikasi koridor-koridor tertentu di mana persyaratan parkir minimum untuk penggunaan non-hunian tidak lagi diperlukan
2017	Menetapkan batas baru pada jumlah diizinkan untuk parkir yang menghadap ke jalan umum, yang berlaku terutama untuk garasi parkir di gedung-gedung yang lebih besar
2019	Minneapolis 2040, sebuah rencana komprehensif jangka panjang untuk Minneapolis, diadopsi
2021	<p>Peraturan reformasi parkir terbaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Menghilangkan syarat jumlah parkir minimum di seluruh kota ● Turunkan maksimum parkir secara bertahap ● Meningkatkan persyaratan untuk parkir sepeda, kamar mandi, dan fasilitas loker

Sumber: ITDP (2023)

Namun demikian, penting untuk dicatat bahwa reformasi parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan harus sejalan satu sama lain. Pemprov DKI Jakarta dapat memulai reformasi pada parkir di ruang milik jalan, mengingat parkir ini dibangun di atas lahan yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah, tetapi pada saat yang sama juga harus mempersiapkan kebijakan baru untuk fasilitas parkir di luar ruang milik jalan. Tidak adanya tindakan (*business as usual*) pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan sambil mengelola parkir di ruang milik jalan hanya akan menimbulkan masalah baru. Pemerintah tidak ingin menambah fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dengan keterbatasan fasilitas parkir di ruang milik jalan.

Reformasi parkir di Jakarta dibagi menjadi **tiga** tahap **implementasi**:

- 1) Menindak parkir liar, merevisi kebijakan parkir, menambah informasi mengenai ketersediaan parkir;
- 2) Menerapkan tarif yang tinggi dan secara bertahap mengurangi jumlah parkir di badan jalan; dan
- 3) Membatasi, mengurangi, dan mengalihfungsikan penggunaan parkir di luar ruang milik jalan.

Ketiga fase di atas tidak dibatasi oleh waktu, karena situasi yang terjadi di setiap wilayah atau seluruh kota dapat bervariasi tergantung pada kemauan politik, penerimaan atau penolakan masyarakat, kemampuan keuangan pemerintah, serta faktor-faktor lainnya. Rekomendasi fase implementasi strategi untuk reformasi perparkiran di Jakarta dibahas secara rinci di bawah ini.

6.5.1. Tahap 1: Menindak parkir liar, merevisi kebijakan parkir, menambah informasi mengenai ketersediaan parkir

A. Parkir di ruang milik jalan

Berlaku untuk: Zona merah, zona kuning, zona hijau, zona abu-abu

Menindak parkir liar: Pemerintah harus menindak tegas parkir liar untuk mereformasi parkir di ruang milik jalan secara efektif. Belajar dari apa yang terjadi di Jakarta, seperti yang juga diamati oleh ADB (2011) di beberapa kota di Asia, juru parkir liar atau mafia parkir muncul karena pemerintah tidak dapat mengelola fasilitas parkir secara efektif. Namun, seperti dijelaskan pada [Bagian 4.3.2](#), parkir liar lebih dari sekedar isu teknis dan banyak menyentuh isu sosial.

Untuk memulai reformasi parkir, pemerintah dapat memulai dengan melakukan inventarisasi parkir legal dan liar di daerah tersebut. Ada dua cara yang dapat dilakukan untuk menertibkan parkir liar, masing-masing memiliki peluang dan tantangan sebagai berikut:

1. Melegalkan atau memformalkan tempat parkir

Peluang:

- + Bermitra dan mengembangkan model bisnis yang potensial dengan sektor informal atau pelaku parkir liar saat ini sebagai bagian dari sistem manajemen parkir untuk menegakkan pelanggaran di fasilitas parkir di ruang milik jalan, yang mana mereka akan memperoleh pendapatan sebagai imbalannya
- + Masyarakat pengguna kendaraan bermotor akan lebih mematuhi peraturan jika tempat parkir resmi tersedia secara memadai

Tantangan:

- Menambah jumlah parkir di ruang milik jalan, sehingga menghambat upaya untuk mengurangi jumlah fasilitas parkir (dengan atau tanpa bermitra dengan sektor informal atau pelaku parkir liar)
- Membutuhkan anggaran yang lebih tinggi untuk memasang lebih banyak meteran parkir
- Fasilitas parkir di luar ruang milik jalan masih kurang dimanfaatkan

2. Memperkuat dan memastikan penegakan hukum secara berkala

Peluang:

- + Menyediakan lebih banyak ruang untuk berjalan kaki, bersepeda, transportasi publik, dan ruang publik yang nyaman (termasuk area berbagi dengan pedagang kaki lima)
- + Memastikan tingkat okupansi sedang hingga tinggi pada fasilitas parkir di luar ruang milik jalan, sejalan dengan adaptasi terhadap kebijakan parkir yang direncanakan

Tantangan:

- Risiko penolakan dari pelaku parkir liar dan pengguna kendaraan pribadi yang terdampak
- Membutuhkan komunikasi jangka panjang dengan mafia parkir dan organisasi yang mengkoordinasikan
- Berpotensi hanya memindahkan parkir liar ke jalur pejalan kaki yang ada saat ini
- Membutuhkan tambahan anggaran untuk teknologi dan sumber daya manusia yang lebih banyak

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta, organisasi lokal, Polisi Lalu Lintas, Satpol PP

Membangun sistem manajemen parkir pintar (*smart parking management*): Meteran parkir atau terminal parkir elektronik (TPE) yang ada saat ini dapat ditingkatkan kualitasnya. Misalnya dengan penambahan kamera atau sensor atau fitur tambahan yang dapat mendeteksi dan mengidentifikasi plat nomor kendaraan dan pelanggaran. Hal ini dapat membantu pemerintah lebih responsif terhadap pelanggaran, misalnya ketika orang tidak membayar fasilitas parkir atau ketika orang memarkir kendaraan di tempat yang dilarang. Nantinya, meteran parkir juga harus fleksibel terhadap perubahan tarif dan zona parkir yang berbeda.

Disarankan juga untuk menyediakan metode pembayaran yang lebih beragam, mulai dari kartu isi ulang, kartu debit atau kredit, aplikasi di ponsel cerdas (*smartphone*), hingga kode QR. Pembayaran manual untuk pengemudi yang tidak memiliki akses ke ponsel cerdas juga dapat dipertimbangkan, tetapi perlu diterapkan skema tertentu sehingga tidak terjadi kebocoran pendapatan. Pemerintah dapat membuka tender untuk sub-operator, yang juga

dapat dilakukan melalui operator meteran parkir untuk mengembangkan sistem pembayaran melalui aplikasi ponsel cerdas. Aplikasi ini juga dapat menunjukkan lokasi parkir di ruang milik jalan dan ketersediaannya.

Lebih lanjut, Pemprov DK Jakarta dapat mencoba jenis teknologi lainnya, seperti aplikasi *mobile* parkir yang dapat melakukan fungsi-fungsi yang disebutkan di atas.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta, operator meteran parkir

Mewajibkan operator untuk mengumpulkan data: Dalam kerja samanya, Pemprov DK Jakarta dapat mewajibkan operator meteran parkir untuk mengumpulkan data selama masa operasinya. Data ini diserahkan kepada pemerintah secara berkala untuk membangun penjelasan mengenai "mengapa" dan "bagaimana" reformasi parkir dilakukan sehingga masyarakat akan memiliki pemahaman yang lebih jelas mengenai urgensi reformasi parkir. Informasi yang harus disampaikan kepada publik untuk setiap tahap akan dibahas kemudian di [Bagian 6.6](#).

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

Mempersiapkan strategi reformasi parkir di ruang milik jalan: Pada tahap ini, Pemprov DK Jakarta dapat mulai merencanakan strategi reformasi parkir di ruang milik jalan. Sebuah studi harus dilakukan untuk menentukan tarif dasar untuk setiap zona.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

B. Parkir di luar ruang milik jalan

Berlaku untuk: **Zona merah**, **zona kuning**, **zona hijau**, **zona abu-abu**

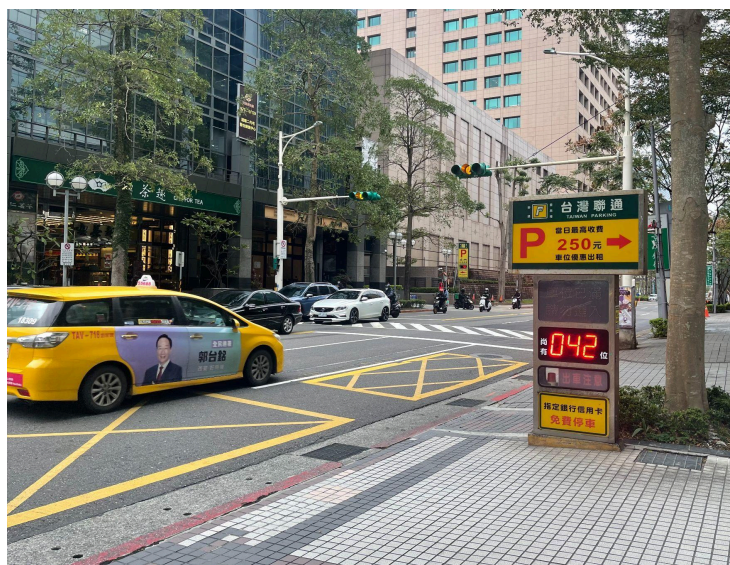
Di sisi lain, berbeda dengan banyaknya parkir liar di ruang milik jalan, fasilitas parkir di luar ruang milik jalan sebagian besar kurang dimanfaatkan. Hal ini dapat terjadi karena tidak tersedianya informasi ketersediaan parkir. Pada tahap ini, strategi yang dapat dilakukan untuk parkir di luar ruang milik jalan meliputi:

Menyediakan papan informasi ketersediaan parkir yang dapat dilihat oleh publik: Hal ini bertujuan untuk memberitahukan bahwa ruang parkir masih tersedia. Ketiadaan informasi mengenai ketersediaan parkir mungkin juga menjadi alasan mengapa orang memilih untuk parkir di luar meskipun tidak di tempat yang seharusnya.

Di kawasan Dukuh Atas, dari 14 fasilitas parkir di luar ruang milik jalan (12 gedung dan 2 tempat parkir khusus) yang diamati oleh ITDP Indonesia pada tahun 2022 dan 2024, terdapat total rata-rata 3.574 ruang parkir kosong per jam. Survei ITDP Indonesia lainnya pada tahun 2022 kemudian mengungkapkan bahwa rata-rata permintaan parkir liar per jam mencapai

292 mobil. Ruang parkir yang kosong tersebut dapat mengakomodasi permintaan parkir liar per jam.

Selain itu, papan informasi disarankan untuk tidak ditempatkan di gerbang masuk ke ruang bawah tanah gedung, melainkan di tempat yang dapat dilihat oleh pengemudi yang lewat, misalnya di pintu masuk gedung. Selain informasi ketersediaan ruang parkir, papan informasi juga dapat menunjukkan biaya parkir. Hal ini sangat membantu masyarakat untuk membandingkan secara langsung antara tarif parkir di ruang milik jalan dan di luar ruang milik jalan.



Gambar 45. Papan informasi ketersediaan parkir di Taipei, Taiwan yang terletak di jalur pejalan kaki

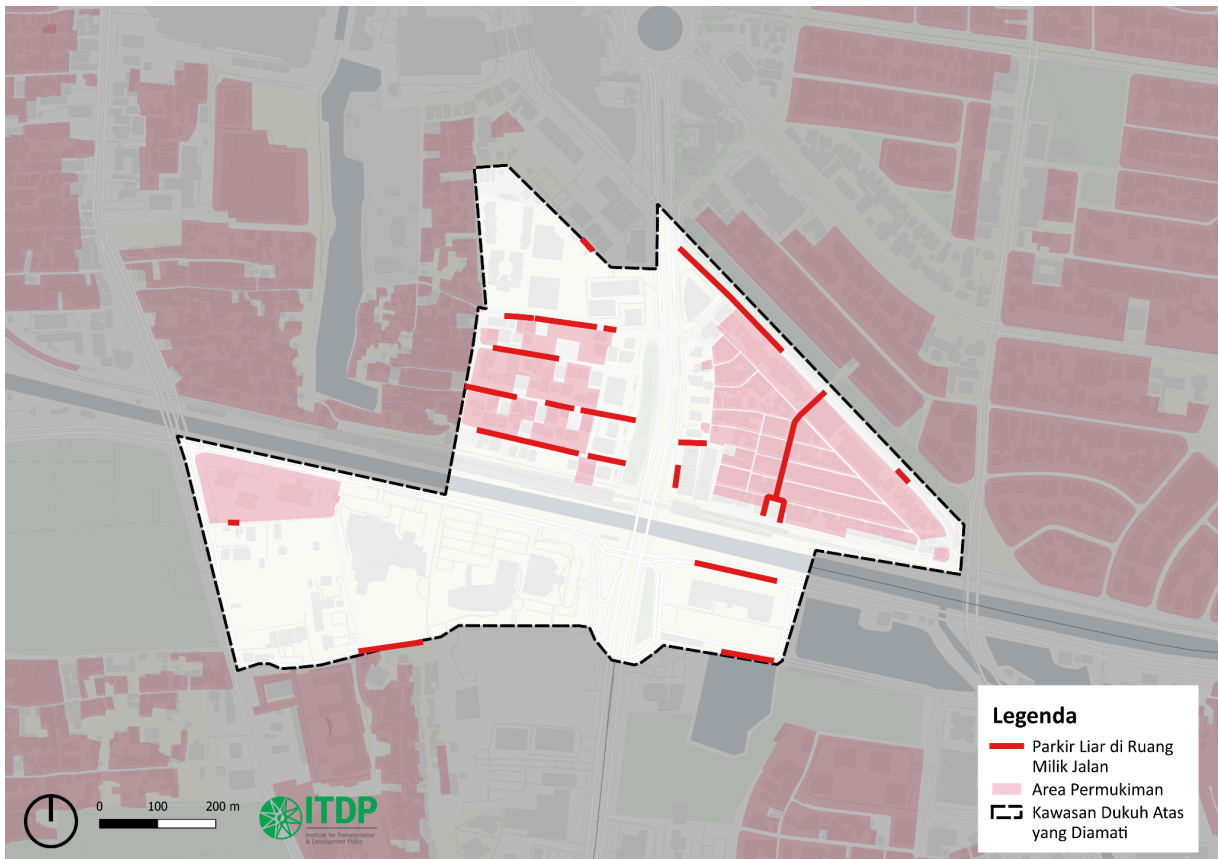
Sumber: ITDP Indonesia, (2024)

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), operator parkir di luar ruang milik jalan, Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta

Mendorong parkir bersama atau kolektif: Parkir liar dapat terjadi karena tidak adanya parkir di ruang milik jalan, ditambah dengan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan di area tersebut yang dibatasi hanya untuk pengunjungnya. Parkir bersama atau kolektif mendorong pengembang untuk mengoptimalkan penggunaan fasilitas parkir mereka dengan mengizinkan masyarakat umum untuk parkir. Memasang papan informasi lowongan parkir seperti yang dijelaskan di atas juga merupakan bentuk dukungan terhadap parkir bersama.

Selain itu, masalah yang terjadi di daerah dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi di Jakarta adalah kurangnya lahan untuk memarkir mobil. Penduduk akhirnya memarkir mobil mereka di depan rumah dan mengambil ruang jalan. Meskipun sebagian besar terjadi di jalan-jalan lokal, tidak menyembunyikan fakta bahwa ini juga dianggap sebagai parkir liar. Dengan mendorong gedung-gedung di sekitar lingkungan untuk menyediakan tempat parkir

bersama atau kolektif, para penghuni dapat memarkir mobil mereka. Di kawasan inti Dukuh Atas, seperti yang terlihat pada [Gambar 46](#), sebagian besar parkir liar terjadi di kawasan permukiman. Skema tarif seperti parkir berlangganan dapat diterapkan oleh operator parkir, terutama yang parkir mobilnya kurang dimanfaatkan.



Gambar 46. Parkir liar di area permukiman di kawasan Dukuh Atas

Sumber: ITDP Indonesia (2024)

Parkir bersama atau kolektif juga berlaku untuk pengunjung antargedung. Parkir liar di Jakarta juga terjadi karena limpahan dari gedung-gedung yang sudah terisi penuh. Hal ini sering terjadi di pusat perbelanjaan pada akhir pekan. Parkir bersama memungkinkan sebuah gedung untuk mengarahkan pengemudi ke tempat parkir lain yang tersedia. Namun, sangat penting untuk diperhatikan bahwa gedung-gedung tersebut harus saling terhubung dengan infrastruktur pejalan kaki yang memadai.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), operator parkir di luar ruang milik jalan, pemilik lahan

Mewajibkan operator untuk mengumpulkan data: Dengan alasan yang sama seperti parkir di ruang milik jalan, UP Perparkiran dapat mensyaratkan operator parkir swasta untuk mengumpulkan data operasional parkir di fasilitas yang dikelola.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (Unit Pengelola Perparkiran), operator parkir di luar ruang milik jalan

C. Prasyarat untuk tahap berikutnya

Untuk melangkah ke tahap berikutnya, setiap area harus memenuhi syarat-syarat tersebut:

- Parkir liar telah ditertibkan dan/atau diubah menjadi parkir resmi sampai batas tertentu;
- Fasilitas parkir di luar ruang milik jalan telah memasang papan informasi ketersediaan parkir dan telah membuka ruang parkir bersama/kolektif; dan
- Pemerintah telah menyiapkan revisi peraturan tentang tarif parkir di ruang milik jalan.

6.5.2. Tahap 2: Menerapkan tarif tinggi dan secara bertahap mengurangi jumlah parkir di ruang milik jalan

A. Parkir di ruang milik jalan

Berlaku untuk: Zona merah, zona kuning, zona hijau, zona abu-abu

Fase ini akan berfokus pada pengelolaan parkir di ruang milik jalan. Pada zona hijau dan abu-abu, keseimbangan antara permintaan dan penawaran parkir akan menjadi target. Pada zona merah dan kuning, tujuan yang ingin dicapai adalah mengurangi jumlah parkir di ruang milik jalan.

Menerapkan tarif yang tinggi berdasarkan zona parkir: Tarif yang tinggi harus diterapkan untuk parkir di ruang milik jalan ketimbang parkir di luar ruang milik jalan untuk mengendalikan permintaan. Hal ini untuk mengalihkan pengguna jangka panjang ke parkir di luar ruang milik jalan dan mempertahankan ruang parkir di ruang milik jalan untuk mereka yang memiliki keperluan mendesak. Menetapkan tarif yang berbeda pada waktu-waktu yang berbeda dalam satu hari, seperti yang dikemukakan oleh Shoup (2005), direkomendasikan agar permintaan parkir dapat disebar merata ke segmen-segmen lainnya (tidak menumpuk di satu tempat).

Tarif yang tinggi jika dikombinasikan dengan skema tarif progresif atau skema durasi maksimum parkir, dapat menjadi alat untuk mengendalikan perputaran (*turnover*) penggunaan ruang parkir. Skema ini memaksa orang untuk mempertimbangkan durasi parkir karena jika melebihi durasi maksimum parkir, mereka akan dikenakan denda; atau jika mereka parkir terlalu lama, harganya akan berlipat ganda karena skema tarif progresif.

Namun demikian, Shoup (2005) berpendapat bahwa tidak perlu menerapkan durasi parkir maksimum untuk menerapkan tarif progresif yang efektif. Hal ini menyiratkan tarif *flat* dapat diberlakukan ketika durasi parkir maksimum diterapkan. Pemerintah dapat melakukan

penilaian untuk setiap skenario untuk mengetahui skenario mana yang paling sesuai dengan kondisi pengguna dan kawasan tersebut.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

Desain yang tegas dan teknologi parkir yang adaptif: Secara paralel, pemerintah harus menyediakan desain yang tegas di lokasi. Informasi mengenai tarif (termasuk pada rentang waktu yang berbeda), zona, dan durasi maksimum parkir harus ditampilkan se jelas mungkin. Hal ini termasuk pemasangan rambu-rambu, papan informasi dan marka.

Selain itu, perubahan tarif yang responsif terhadap tingkat okupansi harus dibarengi dengan teknologi parkir yang adaptif. Jika tidak, maka akan sulit untuk mengakomodasi variasi tarif yang kompleks. Meteran parkir harus dapat mengidentifikasi tarif yang dikenakan untuk setiap zona parkir, mengenakan tarif yang berbeda pada jangka waktu yang berbeda atau denda ketika durasi parkir maksimum terlampaui, dan menyesuaikan tarif parkir sesuai dengan evaluasi. Hal ini harus menjadi kelanjutan dari pengaplikasian sistem manajemen parkir pintar di Tahap 1.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta, operator meteran parkir

Mengevaluasi tarif secara berkala: Tarif parkir harus dievaluasi setiap periode waktu tertentu dengan mempertimbangkan tingkat okupansi. ADB (2011) merekomendasikan evaluasi dilakukan setiap 6 bulan. Periode evaluasi yang lebih pendek juga dapat dilakukan, tetapi akan lebih bijak untuk melihat konsistensi tingkat okupansi dan memberikan waktu bagi masyarakat untuk beradaptasi dengan tarif yang baru. Di sisi lain, periode evaluasi juga tidak boleh terlalu lama. Misalnya, dua tahun, karena mungkin akan ada isu-isu baru yang muncul dan membutuhkan upaya yang lebih besar untuk mengatasinya. Periode evaluasi 6-12 bulan adalah waktu ideal yang memungkinkan pemerintah untuk berhati-hati dalam menerapkan strategi namun tetap sigap dalam menanggapi situasi.

Kota-kota menggunakan ambang batas okupansi yang berbeda-beda untuk menentukan kenaikan tarif, tetapi pada umumnya tingkat okupansi maksimal 60% hingga 85%. Hal ini mengimplikasikan bahwa setidaknya harus ada 15% hingga 40% ruang parkir di ruang milik jalan yang tersedia. Kenaikan tarif dengan mengambil rata-rata dari kota-kota yang telah mereformasi parkir di ruang milik jalan akan berbeda dan terkadang juga dipengaruhi oleh kemauan politik.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

Menghapus segmen dengan tingkat okupansi rendah (zona merah dan kuning): Sementara itu, segmen parkir di ruang milik jalan dengan tingkat okupansi di bawah ambang batas di

atas (60% hingga 85%) akan dihapus hingga jumlah suplainya mencapai persentase tersebut. Sebagai contoh, segmen parkir di ruang milik jalan yang terdiri dari 10 ruang parkir dengan tingkat okupansi 50%, dengan menggunakan ambang batas 60% akan dikurangi menjadi hanya 6 ruang parkir. Hal ini menyiratkan bahwa ruang parkir tidak akan dihapus seluruhnya, tetapi secara bertahap sampai target tercapai. Alih-alih menurunkan harga, penghapusan direkomendasikan untuk menyelaraskan dengan tujuan Jakarta dalam membatasi suplai parkir di ruang milik jalan.

Menurunkan tarif parkir yang tingkat okupansinya rendah dilakukan hanya pada zona hijau dan abu-abu. Jika okupansinya tinggi, tarif akan dinaikkan untuk mencapai keseimbangan permintaan dan ketersediaan parkir.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta

Earmark pendapatan parkir: Sebagian atau seluruh pendapatan yang diperoleh dari pengelolaan parkir di ruang milik jalan dapat dialokasikan untuk menambah ruang publik di dalam zona tersebut. Hal ini mencakup perluasan trotoar untuk menutup parkir di ruang milik jalan yang telah dihapus atau menambahkan pemanfaatan ruang untuk bisnis di sekitar guna meningkatkan interaksi sosial di jalan. Pendapatan juga dapat dialokasikan untuk pengadaan atau peningkatan layanan transportasi publik. Studi lebih lanjut mengenai seberapa besar dan untuk apa saja pendapatan tersebut dialokasikan harus dilakukan oleh pemerintah.

Sebagai unit teknis, UP Perparkiran secara finansial tidak harus bergantung pada Dishub Provinsi DK Jakarta. Artinya, mereka dapat secara langsung mengelola pendapatan parkir mereka tanpa harus menyetorkannya ke kas daerah. Namun, berdasarkan Pergub No. 165 Tahun 2012, pendapatan tersebut hanya dapat dialokasikan untuk membiayai operasional dan kegiatan lain yang terkait kegiatan unit pengelola (UP) tersebut, dalam hal ini terkait perparkiran. Pengalokasian pendapatan untuk proyek-proyek yang dilakukan oleh divisi lain di bawah Dishub Provinsi DK Jakarta atau oleh instansi lain akan membutuhkan mandat Gubernur dalam Pergub.

Pemangku kepentingan utama: Pemprov DK Jakarta, Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

B. Parkir di luar ruang milik jalan

Berlaku untuk: Zona merah, zona kuning, zona hijau

Pada tahap ini, untuk wilayah yang saat ini sudah tidak memiliki parkir di ruang milik jalan, Pemprov DK Jakarta harus fokus pada revisi persyaratan parkir di luar ruang milik jalan sambil tetap mempertahankan penegakan parkir di ruang milik jalan.

Menghapuskan batas minimum parkir, menetapkan batas maksimum parkir: Selama fase ini, parkir di luar ruang milik jalan akan berjalan seperti biasa. Tidak akan ada perubahan yang signifikan karena masyarakat masih beradaptasi dengan tarif parkir di ruang milik jalan yang baru.

Mendekati tercapainya kondisi parkir di ruang milik jalan yang ideal, pemerintah disarankan untuk mempersiapkan revisi peraturan parkir di luar ruang milik jalan. Pemerintah dapat mulai mengkaji potensi tantangan dan dampak dari penghapusan syarat jumlah parkir minimum dan menetapkan syarat jumlah parkir maksimum, terutama di zona merah dan kuning. Peninjauan dan revisi peraturan secara menyeluruh juga dapat dimulai pada tahap ini.

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, jumlah parkir minimum yang berlaku saat ini dapat ditetapkan sebagai syarat jumlah parkir maksimum yang baru, baik dengan jumlah yang sama maupun dengan jumlah yang lebih rendah. Gedung-gedung komersial dan perkantoran merupakan target utama dari batasan yang baru ini. Namun, penting untuk dicatat bahwa beberapa guna lahan perlu menyediakan sejumlah ruang parkir sesuai dengan kebutuhan. Pengecualian harus diberikan pada guna lahan yang perlu mengakomodasi situasi darurat seperti rumah sakit.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Tata Ruang Provinsi DK Jakarta

Program-program berskala gedung atau perusahaan: Karena pada tahap ini pemerintah akan mencoba mengalihkan masyarakat dari parkir di ruang milik jalan, diharapkan masyarakat akan mencari ruang parkir di luar ruang milik jalan. Namun demikian, Pemprov DK Jakarta seharusnya tidak ingin semua orang berpindah ke fasilitas parkir lain. Sangatlah penting untuk mendorong orang untuk menggunakan transportasi publik. Dimulai dari skala gedung atau perusahaan, insentif dapat diberikan kepada karyawan yang memilih untuk menggunakan transportasi publik daripada berkendara dengan kendaraan bermotor pribadi ke kantor.

Pemangku kepentingan utama: Pemilik lahan, pemilik bisnis, perusahaan

C. Prasyarat untuk tahap berikutnya

Untuk melangkah ke tahap berikutnya, setiap area harus memenuhi syarat-syarat tersebut:

- Suplai parkir di ruang milik jalan telah dikurangi hingga mencapai jumlah yang ditargetkan (zona merah dan kuning)
- Keseimbangan antara penawaran dan permintaan parkir di ruang milik jalan telah tercapai (zona hijau dan zona abu-abu)
- Pemerintah telah menyiapkan revisi peraturan mengenai parkir di luar ruang milik jalan, terutama terkait persyaratan suplai parkir

6.5.3. Tahap 3: Membatasi, mengurangi, dan mengalihfungsikan penggunaan ruang parkir di luar ruang milik jalan

A. Parkir di ruang milik jalan

Berlaku untuk: Zona merah, zona kuning, zona hijau, zona abu-abu

Mempertahankan penegakan hukum: Penegakan hukum secara berkala dengan bantuan petugas dan teknologi harus selalu dipertahankan. Dengan kondisi yang ideal, hal yang harus dilakukan adalah menjaga fasilitas parkir di ruang milik jalan pada jumlah yang ditargetkan. Pemprov DK Jakarta harus selalu siap untuk memberlakukan denda untuk parkir liar.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Polisi Lalu Lintas, Satpol PP

Mengaktifkan ruang bekas parkir di ruang milik jalan: Pendapatan yang diperoleh dari parkir dapat dialokasikan untuk mengambil alih ruang parkir di ruang milik jalan. Salah satu hal yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah merevitalisasi jalur pejalan kaki yang berdekatan dengan ruang parkir di ruang milik jalan. Penertiban ruang parkir di ruang milik jalan jika dilakukan setiap tahun, dapat digabungkan dengan rencana revitalisasi jalur pejalan kaki. Trotoar dapat diperlebar untuk menutup parkir di ruang milik jalan yang sudah dihapus sehingga tidak digunakan sebagai untuk parkir kendaraan kembali. Selain dengan pelebaran trotoar, bekas ruang parkir dapat diaktivasi dengan penambahan aktivitas yang menghidupkan ruang pejalan kaki, misalnya dengan akomodasi kegiatan ekonomi. .

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Bina Marga Provinsi DK Jakarta, Dinas Perindustrian Perdagangan Koperasi Usaha Kecil dan Menengah (PPKUKM) Provinsi DK Jakarta

B. Parkir di luar ruang milik jalan

Berlaku untuk: Zona merah, zona kuning

Menerapkan batas maksimum parkir pada gedung-gedung baru: Kebijakan baru ini dapat mulai diberlakukan pada gedung-gedung baru, kecuali beberapa guna lahan yang telah disebutkan sebelumnya. Pada tahap awal reformasi parkir di luar ruang milik jalan, akan lebih

mudah untuk mencegah gedung yang belum dibangun daripada memodifikasi gedung yang telah dibangun.

Pemerintah dapat mulai memberlakukan persyaratan jumlah parkir maksimum secara bertahap, dan mengevaluasi apakah persyaratan ini dipatuhi oleh pemilik gedung-gedung baru. Jika hasil evaluasi selama periode waktu tertentu menunjukkan jumlah ruang parkir yang konsisten yakni, mendekati atau bahkan melebihi angka maksimum, maka pembebanan biaya kepada pengembang untuk mencegah parkir yang berlebihan dapat dipertimbangkan.

Biaya ini kemudian dapat digunakan sebagai "Dana Mobilitas" untuk meningkatkan layanan transportasi publik, membangun atau memperbaiki jalur sepeda, merevitalisasi jalur pejalan kaki, membangun ruang publik, dan lain sebagainya. Hal ini juga selaras dengan tujuan penggunaan dana parkir di ruang milik jalan. Penerapan batas maksimum parkir diperlukan untuk gedung-gedung dengan area yang luas, karena gedung-gedung dengan area yang kecil cenderung menyediakan lebih sedikit daripada kebutuhan minimum. Namun demikian, penyediaan parkir di beberapa gedung yang diamati oleh ITDP (2024) di kawasan Dukuh Atas bahkan tidak memenuhi persyaratan minimum.

Di zona kuning di mana parkir maksimum direkomendasikan sama dengan persyaratan jumlah ruang parkir minimum yang lama, lebih direkomendasikan untuk mengenakan biaya bagi gedung yang menyediakan parkir di antara kisaran persentase tertentu dari persyaratan maksimum. Mexico City mengenakan biaya yang akan masuk ke dalam "Dana Mobilitas" untuk gedung-gedung yang menyediakan 50% hingga 100% dari jumlah maksimum yang disyaratkan. Hal ini mungkin berbeda untuk kasus Jakarta, bahkan untuk setiap area, sehingga disarankan untuk melihat tingkat okupansi rata-rata parkir di luar ruang milik jalan.

Di zona merah di mana parkir maksimum jauh lebih sedikit daripada parkir minimum yang lama, kemungkinan besar penyediaan ruang parkir akan melebihi jumlah maksimum. Oleh karena itu, biaya dapat dibebankan kepada mereka yang menyediakan ruang parkir melebihi jumlah maksimum.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran)

Membatasi jumlah ruang parkir secara keseluruhan di kawasan: Ruang parkir tidak bisa terus bertambah di suatu kawasan. Pada titik tertentu, jumlah parkir di suatu kawasan harus dibatasi secara menyeluruh sehingga tidak ada lagi penambahan ruang parkir. Nantinya, Jakarta dapat membatasi jumlah parkir untuk seluruh area kecuali untuk beberapa penggunaan lahan dan mendorong penggunaan parkir bersama, seperti yang telah didorong pada fase 1. Hal ini dapat merujuk pada *TOD Standard 3.0* (ITDP, 2017) yang menunjukkan persentase area parkir di luar ruang milik jalan dibandingkan dengan total area kawasan TOD.

Pemangku kepentingan utama: Dishub Provinsi DK Jakarta (UP Perparkiran), Dinas Tata Ruang Provinsi DK Jakarta

Mengalihfungsikan ruang parkir yang sudah ada: Penyediaan parkir dari gedung-gedung baru dapat dicegah karena gedung-gedung tersebut belum dibangun. Sementara itu, ruang parkir yang sudah ada hanya dapat dikurangi dengan mengubah fungsi ruang parkir tersebut. Namun demikian, karena sebagian besar fasilitas parkir di luar ruang milik jalan di Jakarta dimiliki oleh pihak swasta, maka ruang parkir yang ada hanya dapat dikonversi sesuai dengan keinginan pemiliknya.

Pemprov DK Jakarta dapat memulai dengan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang mereka miliki. Pemerintah kemudian dapat mengembangkan skema di mana mereka dapat melibatkan, bermitra dengan, dan memberikan insentif kepada sektor swasta untuk mendorong transformasi ruang parkir.

Menggunakan kembali ruang parkir yang ada dapat dimulai dengan jenis ruang yang paling fleksibel terlebih dahulu, seperti yang dijelaskan di bawah ini:

1. Mulailah dengan parkir di luar ruang milik jalan terbuka

Mengubah parkir di ruang terbuka cenderung lebih mudah dan fleksibel karena tidak ada struktur bangunan yang harus dibongkar. Terkadang, mengubah fungsi ruang terbuka tidak membutuhkan dana yang sangat besar, tetapi lebih kepada transformasi kreatif dan inovatif dengan menggunakan bahan atau alat yang terjangkau. Dalam skala yang lebih besar, pemerintah dapat mengubah ruang terbuka untuk tujuan yang bermanfaat untuk mengatasi isu perkotaan lainnya, misalnya kelangkaan hunian terjangkau di pusat kota.

Pengalihfungsian ruang parkir dapat dimulai dengan kegiatan temporer. Misalnya, membuka pasar atau bazaar komunitas di akhir pekan. Hal ini merupakan salah satu cara pemerintah untuk mengomunikasikan kepada masyarakat tentang bagaimana ruang parkir di kota dapat dimanfaatkan dengan lebih baik dan bermanfaat secara sosial dan/atau ekonomi. Nantinya, kegiatan ini dapat digantikan dengan kegiatan yang bersifat permanen.



Gambar 47. Transformasi lahan parkir menjadi pasar komunitas di Manila, Filipina

Sumber: TheSmartLocal Philippines (2023)¹⁰⁰

2. Lanjutkan dengan gedung parkir/garasi yang berdiri sendiri

Jenis fasilitas parkir di luar ruang milik jalan berikutnya yang fleksibel untuk dialihfungsikan adalah gedung atau garasi parkir mandiri. Hal ini dikarenakan bangunan tersebut tidak berfungsi untuk tujuan lain selain parkir. Struktur bangunannya juga tidak menyatu dengan bangunan lain sehingga lebih mudah dibongkar atau diubah fungsinya.

Jika atap gedung juga terbuka untuk parkir, transformasi gedung parkir atau garasi dapat dimulai dari atap seperti yang telah dilakukan oleh Melbourne Skyfarm. Kegiatan ini dulunya hanya bersifat sementara dengan menggunakan dua ruang parkir. Namun, seiring dengan kesuksesan proyek ini, pengelolanya mulai menggunakan seluruh ruang parkir di lantai tersebut dan berencana untuk mengubah seluruh lantai gedung parkir untuk melayani berbagai kegiatan seperti kebun buah, kafe yang ramah lingkungan, pusat pendidikan lingkungan, dan taman bermain anak-anak¹⁰¹.

¹⁰⁰ Tan, Kim Shelly. 2023. *9 Things To Do In Makati From Free To Luxurious To Explore Different Sides Of The CBD*. TheSmartLocal Philippines. Tersedia di : <https://thesmartlocal.ph/makati-attractions/> (Diakses: 31 Maret, 2024)

¹⁰¹ McAskie, Lauren. 2021. *Let's Re-Design to Go Back in Time: How to Re-Purpose Car Space for People*. CityChangers. Tersedia di : <https://citychangers.org/how-to-repurpose-cities-for-people/> (Diakses : 1 April, 2024)



Gambar 48. Transformasi atap gedung parkir menjadi urban skyfarm di Melbourne, Australia

Sumber: GovernmentNews (2019)¹⁰²

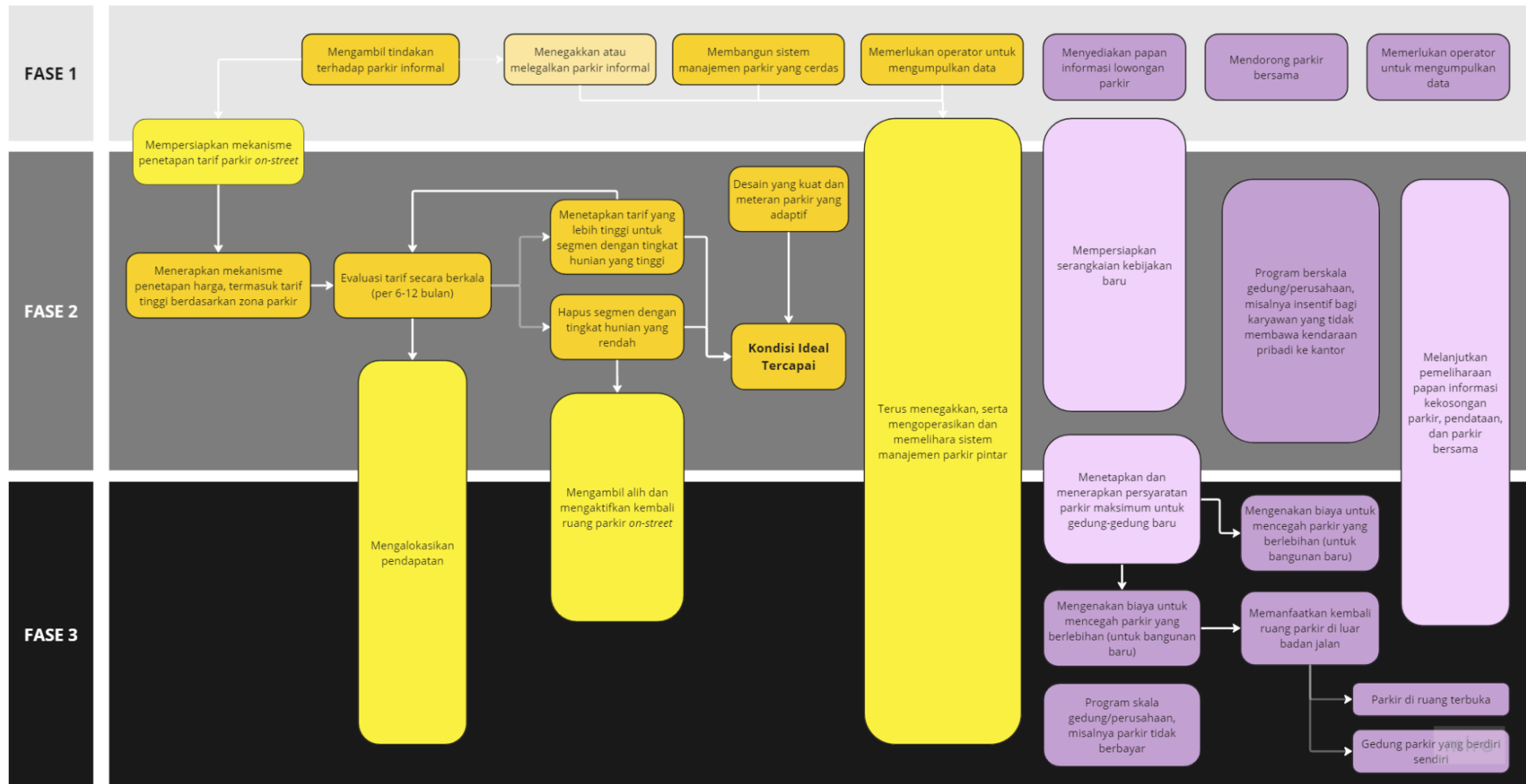
Pemangku kepentingan utama: Pemprov DK Jakarta, Dishub Provinsi DK Jakarta, Dinas Tata Ruang Provinsi DK Jakarta, pengembang lahan

Program berskala gedung atau perusahaan: Pada tahap ini, program-program yang mungkin berdampak pada penyediaan parkir dapat dilakukan. Disarankan untuk mulai memperkenalkan parkir tidak berbayar lebih awal pada fase ini, ketika batas maksimum parkir mulai diterapkan. Hal ini membuka peluang bagi pengembang untuk menggunakan kembali gedung parkir karena permintaan ruang parkir mungkin lebih rendah.

Pemangku kepentingan utama: Pengembang lahan, sektor swasta lainnya

¹⁰² Clark, Georgia. 2019. *Melbourne gives green light to city skyfarm*. GovernmentNews. Tersedia di: <https://www.governmentnews.com.au/melbourne-gives-green-light-to-city-skyfarm/> (Diakses: 1 April, 2024)

Fase-fase implementasi strategi dirangkum dalam diagram berikut ini.



Gambar 49. Diagram fase implementasi strategi reformasi parkir

6.6. Rekomendasi Umum

Sebelumnya, telah disebutkan bahwa zona parkir yang akan menerapkan kebijakan parkir yang telah direformasi harus memenuhi beberapa kriteria yang terkait dengan ketersediaan layanan transportasi yang berkelanjutan dan penerapan langkah-langkah manajemen kebutuhan lalu lintas. Oleh karena itu, sejalan dengan reformasi parkir, penting untuk mempercepat implementasi langkah-langkah berikut ini:

1. Meningkatkan dan mengintegrasikan layanan transportasi publik saat ini dan yang akan datang;
2. Mengembangkan dan menyediakan layanan sepeda sewa;
3. Mempromosikan berjalan kaki dan bersepeda sebagai moda bermobilitas; dan
4. Uji coba kawasan rendah emisi (KRE) dan jalan berbayar (JBE).

UK PACT

HYPERLINK "<http://www.ukpact.co.uk/>" www.ukpact.co.uk

*Untuk pertanyaan apa pun, silakan hubungi kami melalui email di
communications@ukpact.co.uk*