# ANALISIS KEBIJAKAN TARIF PARKIR UNTUK MENINGKATKAN TRANSPORT DEMAND MANAGEMENT DI KAWASAN CITYWALK DAN ALUN-ALUN KOTA TEGAL

## *ANALYSIS OF PARKING TARIFF POLICY TO IMPROVE TRANSPORT DEMAND MANAGEMENT IN THE CITYWALK AREA AND TEGAL CITYSQUARE*

**Amelia Indah Safitri, Gloriani Novita Christin, Eko Primadi Hendri**
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia Kementerian Perhubungan
E-mail : ameliasafitri415@gmail.com

***Abstract***

*The Central Business District (CBD) area is an area that has a high level of mobility,so the more privte vehicles are used,the greather the movement to that area.In line with the hih use of private vehicles,the need for parking space is also increasing. Parking is one of the transportation management instruments that influences the effectiveness and efficiency of transportation. Implementing an increase in parking rates is a form of Transport DemandManagement (TDM). The aim of increasing parking rates is to find out the profile of respondents who use private vehicles and what the optimal parking rates are which will result in private vehicle users in Manado City moving to urban transportation modes to increase the effectiveness of transport demand management. In this research, the analysis of parking rates is viewed from Ability to Pay (ATP). Based on the results of the analysis, it can be concluded that parking rates for wheeled vehicles and parking rates for 4-wheeled vehicles in this area need to be adjusted to tariffs accompanied by improvements in urban transport service facilities to increase the public's attractiveness in using urban transport.*

***Keywords:*** *Central Business District (CBD), parking rates, Transport Demand Management (TDM), Ability to Pay (ATP).*

**Abstrak**

Kawasan Central Business District (CBD) merupakan kawasan yang memiliki tingkat mobilitas tinggi, sehingga semakin banyak penggunaan kendaraan pribadi maka semakin besar pergerakan menuju kawasan tersebut. Sejalan dengan tingginya penggunaan kendaraan pribadi, kebutuhan ruang parkir juga semakin meningkat. Perparkiran merupakan salah satu instrumen manajemen transportasi yang berpengaruh terhadap efektivitas dan efisiensi transportasi. Penerapan kenaikan tarif parkir merupakan salah satu bentuk Transport Demand Management (TDM). Kenaikan tarif parkir bertujuan untuk mengetahui profil responden pengguna kendaraan pribadi dan berapa tarif parkir optimal yang mengakibatkan pengguna kendaraan pribadi di Kota Manado akan berpindah ke moda transportasi angkutan perkotaan untuk bisa meningkatkan efektifitas transport demand management. Dalam penelitian ini, analisis tarif parkir ditinjau dari Ability to Pay (ATP). Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa tarif parkir kendaraan roda dan tarif parkir kendaraan roda 4 pada kawasan ini, perlu dilakukan penyesuaian tarif yang disertai peningkatan fasilitas layanan angkutan perkotaan untuk meningkatkan daya Tarik masyarakat dalam menggunakan angkutan perkotaan.

**Kata Kunci** : Central Business District (CBD), Tarif parkir, Transport Demand Management (TDM), Ability to Pay (ATP).

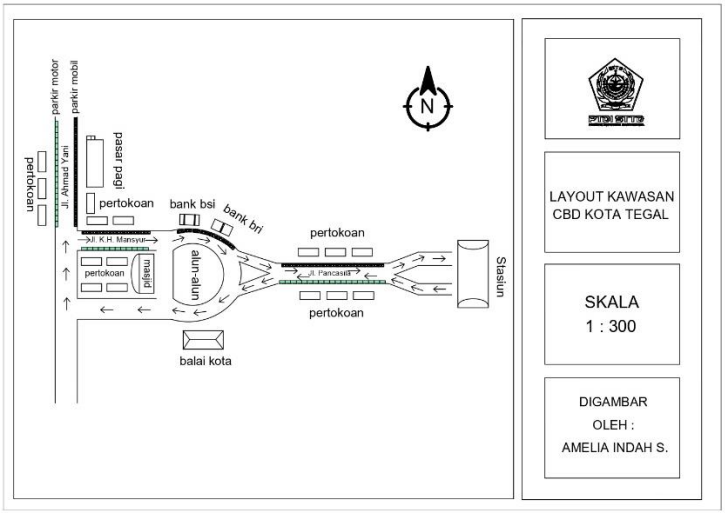
## PENDAHULUAN

Kawasan Citywalk dan alun-alun Kota Tegal merupakan kawasan central business district yang ada di Kota Tegal. Tingginya tarikan perjalanan sebesar 91.017 perjalanan/hari dan tingginya mobilitas pengguna kendaraan pribadi di kawasan pusat kegiatan Kota Tegal menyebabkan menyempitnya ruang milik jalan untuk pergerakan lalu lintas. Semakin besar pergerakan kendaraan yang menuju tempat tersebut maka semakin banyak pula kebutuhan akan ruang parkir. Pergerakan kendaraan yang menuju kawasan Citywalk dan alun-alun Kota Tegal tidak hanya berasal dari masyarakat Kota Tegal melainkan juga dari masyarakat kabupaten sekitarnyayakni Kabupaten Tegal, Kabupaten Brebes, dan Kabupaten Pemalang.
Perpakiran merupakan salah satu instrumen manajemen transportasi yang berpengaruh terhadap efektivitas dan efisiensi transportasi. Kondisi sistem perparkiran yang belum optimal dapat memberikan gangguan untuk sistem lalu lintas.Berdasarkan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, salah satu faktor yang dapat digunakan dalam pembatasan ruang parkir adalah tarif parkir. Penerapan kenaikan pakir merupakan salah satu bentuk strategi transport demand management dengan maksud bisa untuk membatasi pola pergerakan masyarakat Kota Tegal, untuk peralihan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini untuk mengurangi pengguna kendaraan pribadi ke pusat kota dengan kebijakan kenaikan tarif parkir untuk mendorong masyarakat beralih moda transportasi ke angkutan umum.

## METODE PENELITIAN

### A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi dari penelitian yaitu terletak pada kawasan *Citywalk* dan Alun-alun Kota Tegal tepatnya pada ruas Jalan Ahmad Yani, Jalan Pancasila, dan Jalan K.H Mansyur. Tata guna lahan di daerah ini berupa pasar, pertokoan, pemerintahan, perkantoran, dan stasiun Kota Tegal. Waktu penelitian ketika PKL dan Magang yang dilaksanakan oleh TIM PKL Kota Tegal yaitu kurang lebih 4 bulan pada bulan Februari – Mei 2024.




Gambar 1. Layout Lokasi Wilayah Studi Kasus

### B. Metode Pengumpulan Data

Dalam kegiatan pengumpulan data, penulis mengumpulkan data primer dan data sekunder sebagai berikut :

1. **Metode Pengumpulan Data Sekunder**
   Metode ini melibatkan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dan Badan Perencanaan dan Pembangunan Riset dan Inovasi Daerah. Berikut merupakan data

sekunder yang diperlukan:

a. Peraturan Daerah Kota Tegal Nomor 1 Tahun 2024.
b. Rencana Pembangunan Daerah Kota Tegal Tahun 2025 – 2026.
c. Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tegal Tahun 2025 – 2026.

**2. Metode Pengumpulan Data Primer**

Metode ini dilakukan dengan survei pengamatan langsung di lapangan yang dijabarkan sebagai berikut:

a. Penentuan Sampel Responden

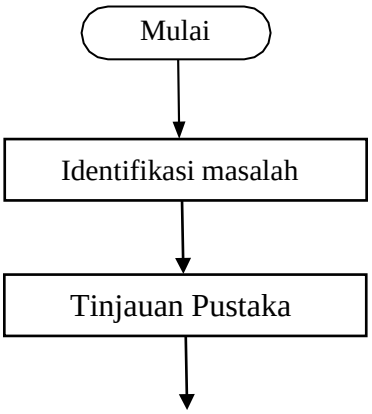
Sampel diambil dari pengguna parkir on street adalah dengan caramemilih sampel dari populasi yang dijadikan sebagai responden penggunaparkir pada 2 area parkir yang telah ditentukan oleh penulis yaitu pada Kawasan Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal. Sampel responden didapatkan 131 responden pengguna sepeda motor dan 145 responden pengguna mobil.

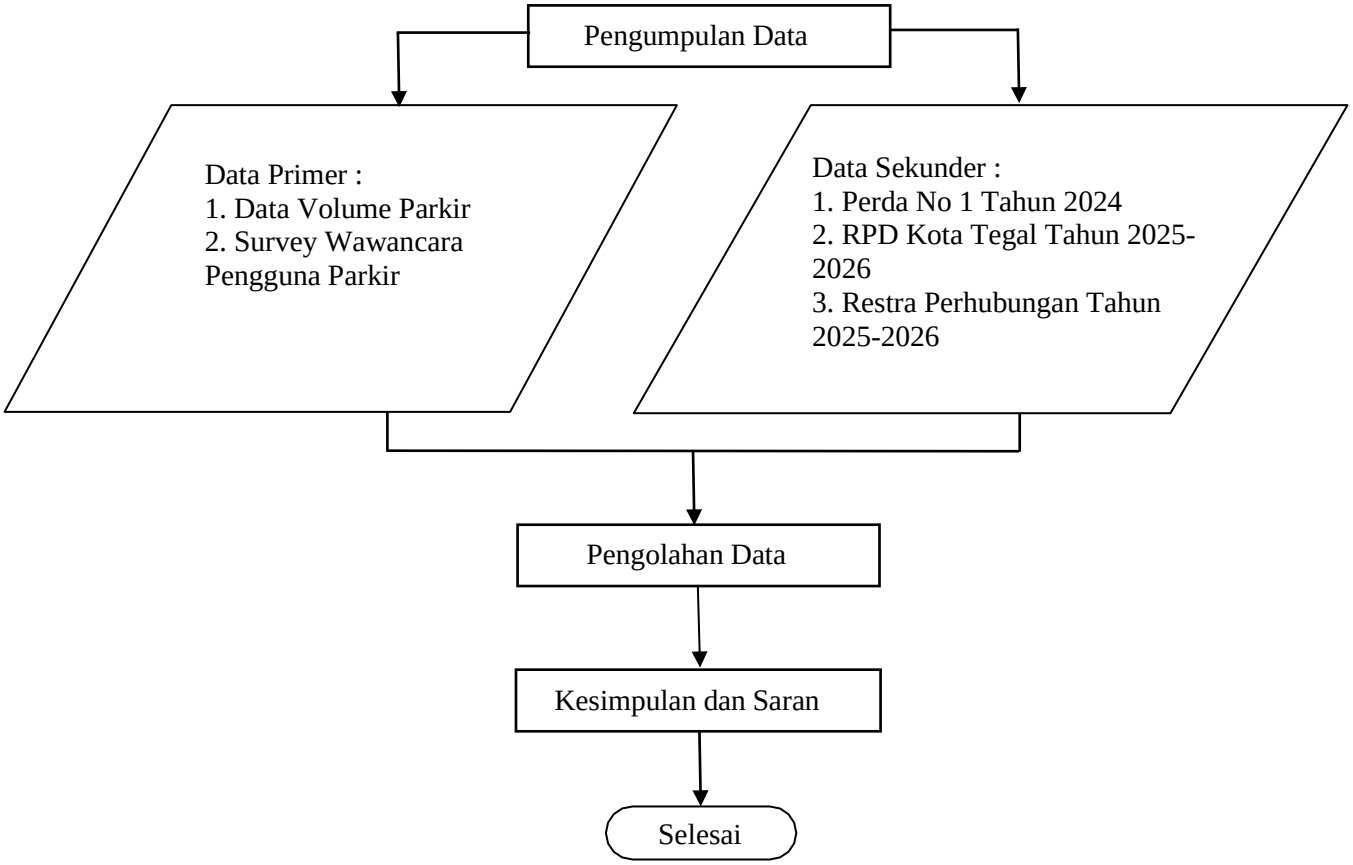
b. Survey Wawancara

Pengumpulan data dari responden dilakukan melalui face to face dengan wawancara dengan penyebaran kuisioner di daerah studi yang akan dijadikan penelitian. Berikut pelaksanaan survei wawancara pengguna parkir yang dilakukan untuk memenuhi datayang diperlukan dalam penulisan penelitian analisis kebijakan parkir untuk meningkatkan Transport Demand Management (TDM) di on street parking Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal sebagai pusat kota. Data yang ditargetkan dalam pelaksanaan survei wawancara pengguna parkir antara lain:

1) Jenis kelamin
2) Usia
3) Pekerjaan
4) Pendidikan terakhir
5) Pendapatan
6) Biaya parkir sehari
7) Durasi parkir sehari
8) Biaya BBM sehari
9) Prioritas perbaikan layanan angkutan umum
10) Kenaikan tarif dengan ataupun tanpa perbaikan layananangkutan umum

## C. Metode Analisis Data




Pengumpulan Data
Data Primer :
1. Data Volume Parkir
2. Survey Wawancara Pengguna Parkir
Data Sekunder :
1. Perda No 1 Tahun 2024
2. RPD Kota Tegal Tahun 2025-2026
3. Restra Perhubungan Tahun 2025-2026
Pengolahan Data
Kesimpulan dan Saran
Selesai

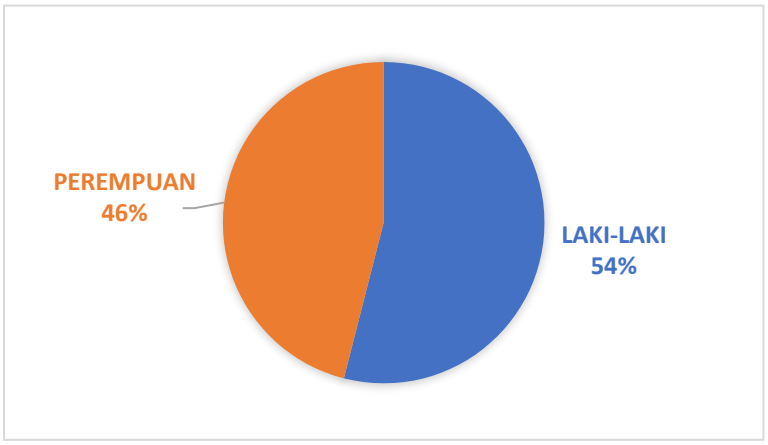
## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Data dan Pemecahan Masalah

### 1. Profil Responden Pengguna Parkir

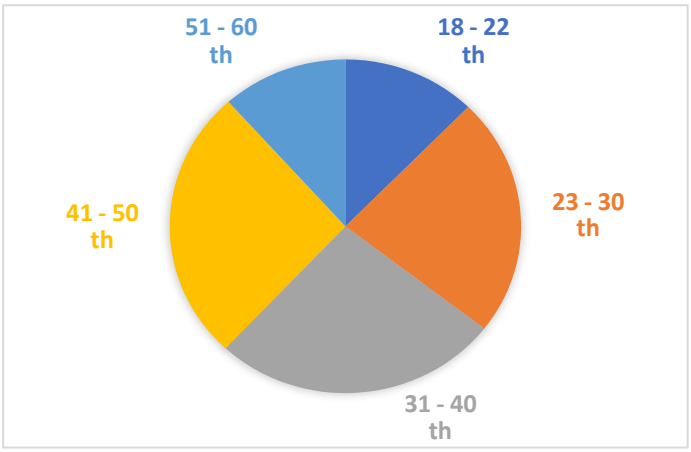
Berdasarkan hasil jawaban dari kuisioner yang diberikan kepada 276 orang pengguna parkir di Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal yang menggunakan moda transportasi sepda motor dan mobil pribadi. Adapun profil responden pengguna parkir di Citywalk dan Alun-alunKota Tegal sebagai berikut :

a. Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



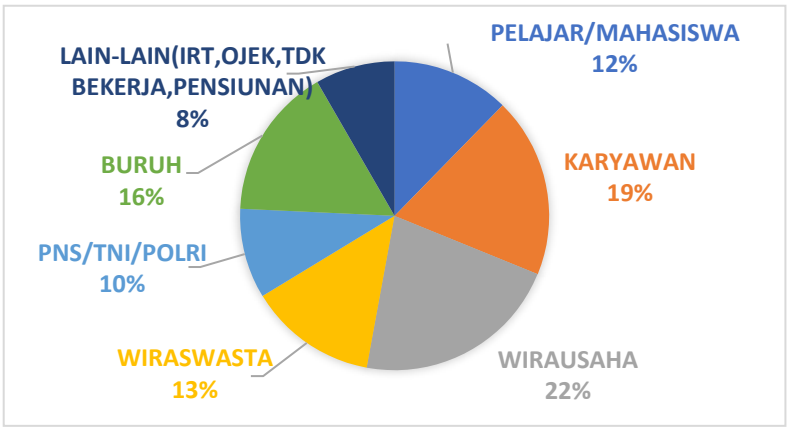

**Gambar 1.** Diagram Profil RespondenBerdasarkan Jenis Kelamin

b. Profil Responden Berdasarkan Usia



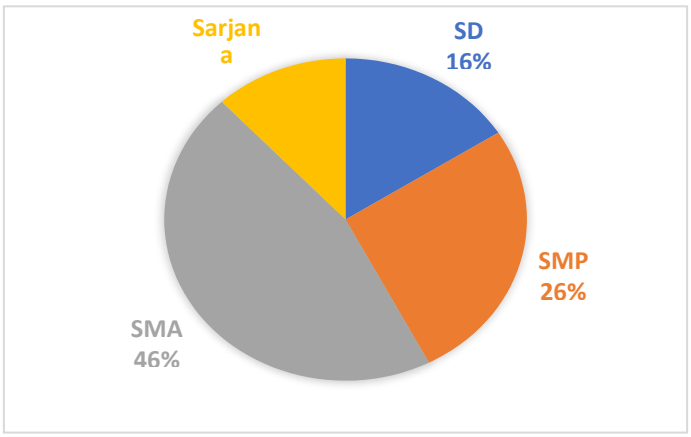

**Gambar 2.** Diagram Profil Responden Berdasarkan Usia

c. Profil Responden Berdasarkan Pekerjaan




**Gambar 3.** Diagram Profil Responden Berdasarkan Pekerjaan

d. Profil Responden Berdasarkan Pendidikan terakhir




**Gambar 4.** Diagram Profil Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

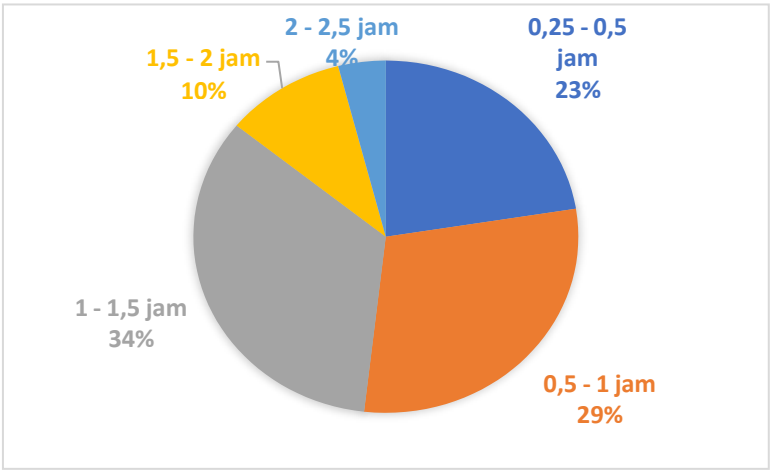
e. Profil Responden Berdasarkan Pendapatan per Bulan

**Gambar V. 5** Diagram Profil Responden Berdasarkan Pendapatan per Bulan

f. Profil Responden Berdasarkan Biaya Parkir dalam Sehari

**Gambar V. 6** Diagram Profil Responden Berdasarkan Biaya Parkir dalam Sehari

g. Profil Responden Berdasarkan Durasi parkir




**Gambar V. 7** Diagram Profil Responden Berdasarkan Durasi Parkir

h. Profil Responden Berdasarkan Biaya BBM dalam sehari

**Gambar V. 8** Diagram Profil Responden Berdasarkan Biaya BBM

## 2. Analisis Ability To Pay (ATP)

Ability to pay terdiri dari rata-rata pendapatan per bulan, persentase alokasibiaya transportasi, dan persentase rata-rata alokasi biaya parkir. Berdasarkankuesioner, data yang didapatkan adalah pendapatan per bulan dan biaya transportasi per hari, maka untuk mencari persentase biaya transportasi per hari sebagai berikut :

Persentase biaya transportasi per hari (Ppt) = $\frac{Total\ biaya\ transportasi\ per\ hari}{Pendapatan\ per\ hari} x\ 100\%$

Contoh perhitungan pada responden 1 dan 2

Responden 1 = $\frac{23.000}{100.000}$ $x$ 100 % = 23%

Responden 2 = $\frac{13.000}{50.000}$ $x$ 100 % = 26%

Selanjutnya menghitung persentase alokasi biaya parkir dari biaya transportasi per hari sebagai berikut :

Persentase biaya parkir per hari (Ptt) = $\frac{Biaya\ \ parkir\ \ per\ \ hari}{Biaya\ transportasi\ per\ hari}$ $x\ 100\%$

Responden 1 = $\frac{8.000}{23.000}$ $x$ 100 % = 34%

Responden 2 = $\frac{3.000}{13.000}$ $x$ 100 % = 23%

Contoh perhitungan besaran ATP menggunakan persentase biaya transportasiper hari dan persentase biaya parkir per hari sebagai berikut :

$$ATP = \frac{Ph\ x\ Ppt\ x\ Ptt}{Ft}$$

dengan :

ATP = ATP tarif parkir berdasarkan pendapatan responden (Rp)
Ph = Pendapatan per hari (Rp/hari)
Ppt = Persentase biaya transportasi per hari dari total penghasilan perhari(%)
Ptt = Persentase biaya untuk retribusi parkir per hari (%)
Ft = Frekuensi parkir per hari

Responden 1 = $\frac{100.000\ x\ 23\%\ x\ 34\%}{3}$ = Rp 2.666,67

Responden 2 = $\frac{50.000\ x\ 26\%\ x\ 23\%}{1}$ = Rp 3.000

Selanjutnya perhitungan dilakukan terhadap 276 responden, sehingga didapatkan nilai rata-rata ability to pay pengguna sepeda motor sebesar Rp 2.647 sedangkan nilai rata-rata ability to pay pengguna mobil sebesar Rp 4.214

3. **Analisis Willingness To Pay (WTP)**

Berikut tarif parkir rata rata berdasarkan kemauan membayar masyarakat akan berpindah moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum sebagai berdasarkan kendaraan :

a. Tarif parkir rata-rata berdasarkan kemauan membayar pengguna sepeda motor akan beralih moda

| NO | TARIF DENGAN PERBAIKANAU | Frekuensi | % | % Komulatif | Tarif | WTP |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rp3.000 | 38 | 29,01 | 29,01 | Rp114.000 | Rp3.930 |
| 2 | Rp4.000 | 68 | 51,91 | 80,92 | Rp272.000 | Rp3.362 |
| 3 | Rp5.000 | 23 | 17,56 | 98,47 | Rp115.000 | Rp1.168 |
| 4 | Rp6.000 | 2 | 1,53 | 100,00 | Rp12.000 | Rp120 |
| 5 | Rp7.000 | 0 | 0 | 100,00 | Rp0 | Rp0 |
| Jumlah Responden | | 131 | 100,00 | | Rp513.000 | |
| **TARIF PARKIR RATA-RATA ORANG AKAN BERALIH MODA** | | | | | | Rp1.716 |

| NO | TARIF TANPA PERBAIKAN AU | Frekuensi | % | % Komulatif | Tarif | WTP |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rp3.000 | 20 | 15,27 | 15,27 | Rp60.000 | Rp3.930 |
| 2 | Rp4.000 | 30 | 22,90 | 38,17 | Rp120.000 | Rp3.144 |
| 3 | Rp5.000 | 53 | 40,46 | 78,63 | Rp265.000 | Rp3.370 |
| 4 | Rp6.000 | 21 | 16,03 | 94,66 | Rp126.000 | Rp1.331 |
| 5 | Rp7.000 | 7 | 5,34 | 100,00 | Rp49.000 | Rp490 |
| Jumlah Responden | | 131 | 100,00 | | Rp620.000 | |
| **TARIF PARKIR RATA-RATA ORANG AKAN BERALIH MODA** | | | | | | Rp2.453 |

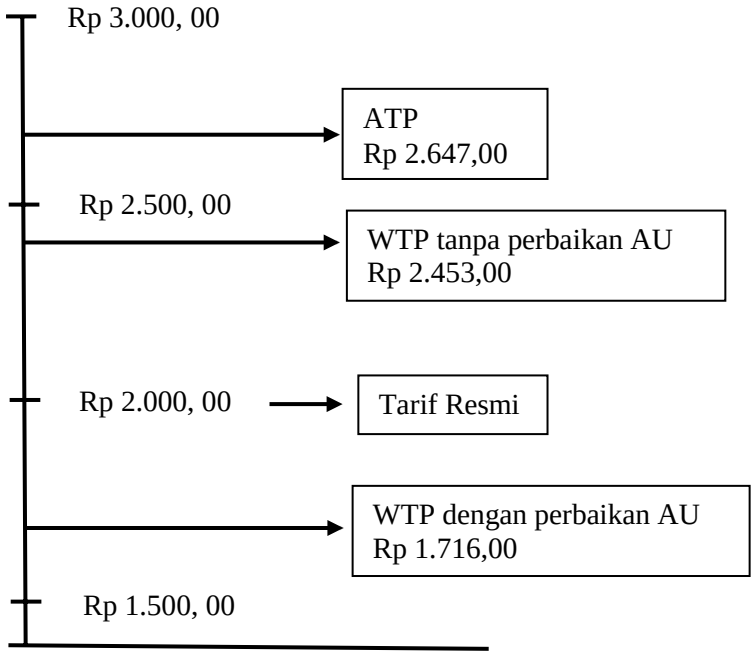
b. Tarif parkir rata-rata berdasarkan kemauan membayar pengguna mobil akan beralih moda

| NO | TARIF DENGAN PERBAIKAN AU | Frekuensi | Persentase (%) | % Komulatif | Tarif | WTP |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rp5.000 | 47 | 32,41 | 32,41 | Rp235.000 | Rp7.250 |
| 2 | Rp6.000 | 59 | 40,69 | 73,10 | Rp354.000 | Rp4.842 |
| 3 | Rp7.000 | 29 | 20,00 | 93,10 | Rp203.000 | Rp2.180 |
| 4 | Rp8.000 | 10 | 6,90 | 100,00 | Rp80.000 | Rp800 |
| 5 | Rp9.000 | 0 | 0 | 100,00 | Rp0 | Rp0 |
| Jumlah Responden | | 145 | 100,00 | | Rp872.000 | |
| **TARIF PARKIR RATA-RATA ORANG AKAN BERALIH MODA** | | | | | | Rp3.015 |

| NO | TARIF TANPA PERBAIKAN AU | Frekuensi | Persentase (%) | % Komulatif | Tarif | WTP |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Rp5.000 | 17 | 11,64 | 11,64 | Rp85.000 | Rp7.300 |
| 2 | Rp6.000 | 47 | 32,19 | 43,84 | Rp282.000 | Rp6.433 |
| 3 | Rp7.000 | 66 | 45,21 | 89,04 | Rp462.000 | Rp5.189 |
| 4 | Rp8.000 | 16 | 10,96 | 100,00 | Rp128.000 | Rp1.280 |
| 5 | Rp9.000 | 0 | 0,00 | 100,00 | Rp0 | Rp0 |
| Jumlah Responden | | 146 | 100,00 | | Rp957.000 | |
| **TARIF PARKIR RATA-RATA ORANG AKAN BERALIH MODA** | | | | | | Rp4.040 |

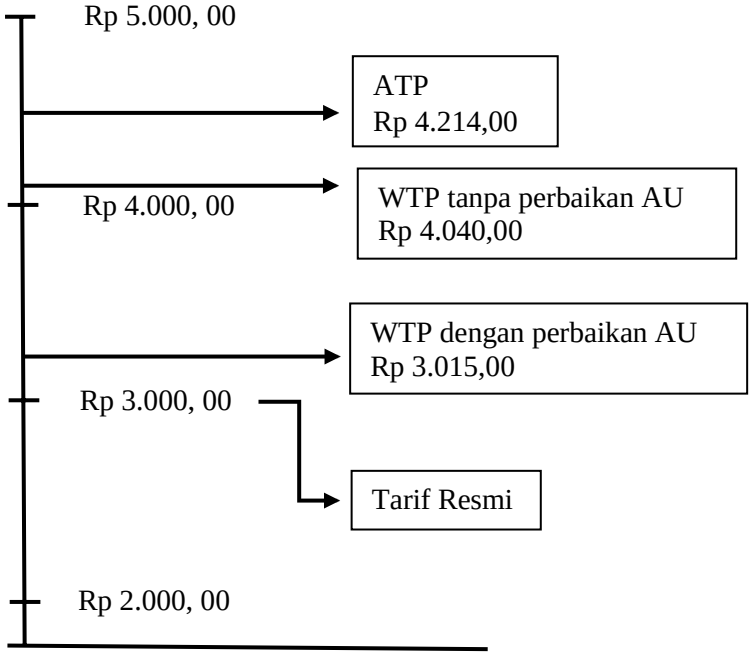
Dari perhitungan ATP dan WTP didapatkan interpretasi dari nilai keduanya sebagai berikut :

a. Interpretasi ATP dan WTP pengguna sepeda motor




**Gambar 9.** Diagram Nilai ATP WTP Pengguna Sepeda Motor

b. Interpretasi ATP dan WTP pengguna mobil




**Gambar 10.** Diagram Nilai ATP WTP Pengguna Mobil

Berdasarkan Gambar 9. dan Gambar 10. menggambarkan bahwa Kemampuan Membayar (ATP) lebih besar daripada nilai kemauan membayar (WTP) jasa tersebut. Hal ini terjadi ketika pengguna memiliki pendapatan yang tinggi namun nilai atau kegunaan jasa tersebut relatif rendah bagi pengguna, sehingga nilai tarif yang diberlakukan sedapat mungkin tidak melebihi nilai ATP-WTP masyarakat.

### 3. Analisis Prioritas Perbaikan Layanan Angkutan Umum

Dengan adanya perbaikan layanan angkutan umum dari anggaran kenaikan tarif parkir yang masuk ke pajak retribusi parkir untuk perbaikan layanan umum di Kota Tegal diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan angkutan umum dan mengurangi mobilitas pengguna kendaraan pribadi.

**Tabel 1.** Prioritas Perbaikan Layanan Angkutan Umum

| PERBAIKAN LAYANAN AU | Prioritas 1 | Prioritas 2 | Prioritas 3 | Prioritas 4 | RANK |
|---|---|---|---|---|---|
| Waktu tunggu angkutan umum yang lebih singkat | 97 | 69 | 69 | 40 | 2 |
| Akses menuju angkutan umumyang lebih dekat | 42 | 88 | 74 | 72 | 3 |
| Tarif angkutan umum yang lebihmurah | 32 | 31 | 75 | 138 | 4 |
| Kenyamanan dankeamanan angkutan umum | 105 | 88 | 58 | 26 | 1 |
| TOTAL | 276 | 276 | 276 | 276 | |

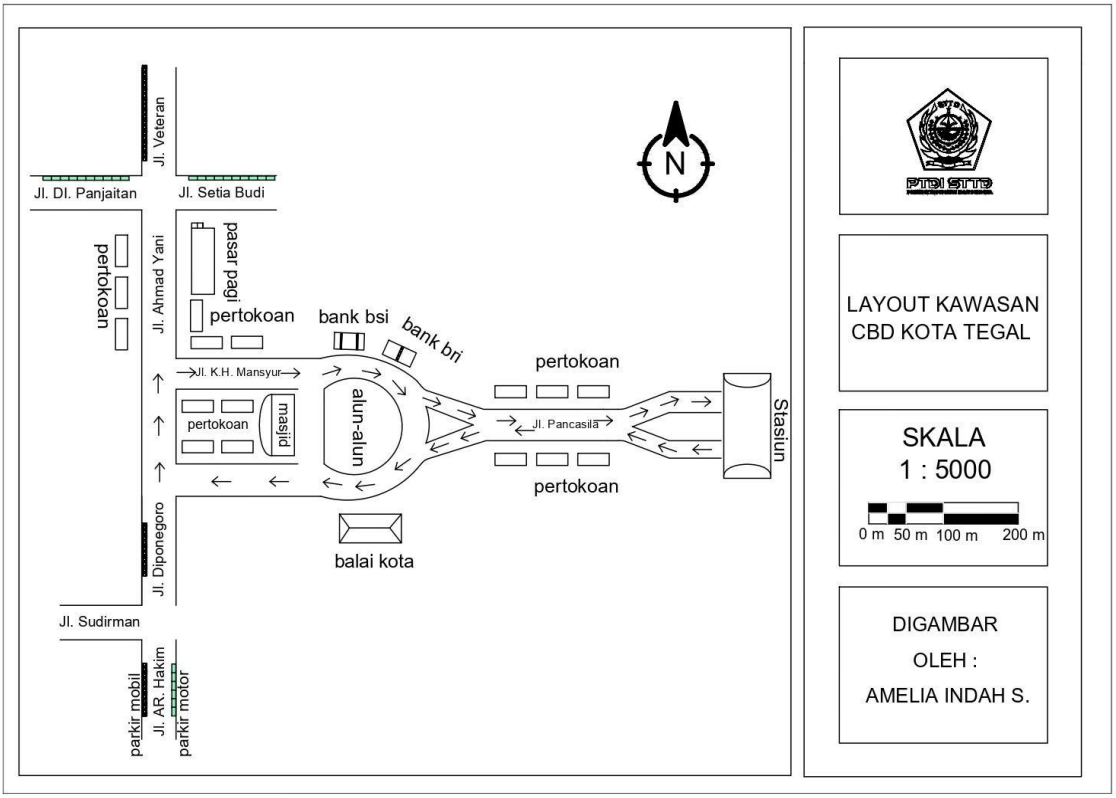
Berdasarkan Tabel 1. didapatkan prioritas 1 paling besar dalam perbaikan layanan angkutan umum yang diharapkan jika adanya kebijakan kenaikan tarif parkir yaitu kenyamanan dan keamanan angkutan. Kenyamanan dan keamanan angkutan perkotaan dinilai dari segi sarana, kebersihan, dan perilaku pengemudi. Kondisi eksisting sarana angkutan perkotaan di Kota Tegal sudah melebihi umur rata-rata kendaraan dan warnamobil yang sudah pudar dan kondisi eksisting fasilitas angkutan perkotaan di Kota Tegal kurang memadai untuk kenyamanan penumpang angkutan. Dari segi keamanan, sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimumuntuk pintu keluar dan pintu masuk penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan, sedangkan kondisi pada angkutan perkotaan di Kota Tegal masih terbuka pada saat kendaraan berjalan sehingga kurang menjamin keamanan bagi penumpang, dan kurangnya kehandalan supir dalam mengemudi.

Dari kebijakan kenaikan tarif parkir dan perbaikan layanan angkutan di Kota Tegal diharapkan dapat meningkatkan daya tarik masyarakat dalam menggunakan angkutan perkotaan di Kota Tegal. Berikut Usulan prioritas perbaikan angkutan umum di Kota Tegal terkait kenyamanan dan keamanan angkutan di Kota Tegal :

a. Dari segi keamanan dengan perbaikan adanya pintu tertutup untuk menjamin keamanan penumpang angkutan Ketika kendaraan berjalan dandengan adanya pelatihan dari pemerintah uji kehandalan supir dalam mengemudi.
b. Dari segi kenyamanan dengan perbaikan kursi penumpang dan penambahan AC guna mempertahankan suhu ruangan penumpang antara $20^{o}$ C - $22^{o}$C sesuai dengan Standar Pelayanan Minimun angkutan perkotaan.

Dari kebijakan kenaikan tarif parkir didapatkan kolerasi antara layanan parkir di Kawasan Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal dengan layanan angkutan umum di Kota Tegal. Untuk layanan parkir on street di Kawasan Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal dipindahkan di daerah sekitarnya dan melanjutkan ke pusat kota dengan jalan kaki ataupun dengan menggunakan

angkutan umum dan untuk perbaikan layanan angkutan umum di Kota Tegal meliputi segi keamanan dan kenyamanan penumpang, waktu tunggu angkutan, rute angkutan yang melayani semua wilayah, dan akses masyarakat menuju angkutan. Berdasarkan Gambar V.13 merupakan layout kawasan parkir on street yang dipindahkan disekitar kawasan pusat kota dan masyarakat dapat melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum yang sudah disediakan.




**Gambar 11.** Layout Parkir Usulan Kebijakan Kenaikan Tarif Parkir di Kawasan Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, makadiperoleh beberapa kesimpulan antara lain :

1. Hasil analisis survey wawancara didapatkan profil responden penggunaparkir di Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal antara lain :
   a. Pengguna parkir lebih banyak didominasi oleh laki-laki sebanyak 54%.
   b. Pelaku perjalanan lebih banyak dari kalangan usia 31-40 tahundengan persentase 27%.
   c. Pekerjaan rata-rata pengguna parkir di Kawasan Citywalk dan Alun-alun Kota Tegal didominasi oleh pekerjaan wirausaha sebanyak 22%.
   d. Pendidikan terakhir pengguna parkir paling banyak yaitu tamatan SMA dengan persentase 46%.
   e. Pendaptan per bulan pengguna parkir didominasi kisaran Rp

2.500.000 – Rp 3.500.000 dengan persentase 32%.

f. Biaya Parkir dalam sehari yang dikeluarkan masyarakat paling banyak kisaran Rp 10.000 – Rp 15.000 dengan persentase 43%.
g. Durasi parkir masyarakat dalam sehari didominasi antara 1 – 1,5 jamdengan persentase 36%.
h. Biaya BBM yang dikeluarkan oleh pengguna parkir dalam sehari paling banyak Rp 15.000 dengan persentase 36%.

2. Untuk kendaraan roda dua diperoleh nilai rata-rata ability to pay pengguna sepeda motor sebesar Rp 2.647 dengan nilai tengah (median) Rp 2.667,nilai tertinggi Rp 3.000 dan nilai terendah Rp 2.000, sedangkan nilai rata-rata ability to pay pengguna mobil sebesar Rp 4.202 dengan nilai tengah(median) Rp 4.333, nilai tertinggi Rp 4.333 dan nilai terendah Rp 3.000.
3. Rata-rata kenaikan tarif parkir berdasarkan kemauan membayar (WTP) masyarakt pengguna sepeda motor yang akan mengubah dalam pemilihan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum dengan adanya perbaikan layanan angkutan umum pada tarif Rp 1.716 dan kenaikan tarif parkir berdasarkan kemauan membayar (WTP) tanpa perbaikan layanan angkutan umum Rp 2.453, sedangkan pengguna mobil terhadap kenaikan tarif parkir berdasarkan kemauan membayar (WTP) dengan perbaikan layanan angkutan umum pada tarif Rp 3.015 dan kenaikan tarif parkir berdasarkan kemauan membayar (WTP) tanpa perbaikan layanan angkutan umum Rp 4.040.
4. Dari prioritas perbaikan layanan angkutan umum yang diperoleh dari survey wawancara didapatkan prioritas 1 terbesar pada perbaikan layanan angkutan umum adalah kenyamanan dan keamanan angkutan. Kondisi sarana angkutan perkotaan di Kota Tegal sudah melebihi umur rata-rata kendaraan dan warna mobil yang sudah pudar. Kondisi fasilitas angkutan perkotaan di Kota Tegal kurang memadai untuk kenyamanan penumpang angkutan dan dari segi keamanan, kondisi pada angkutan perkotaan di Kota Tegal pintu masih terbuka pada saat kendaraan berjalan sehingga kurang menjamin keamanan bagi penumpang, dan kurangnya kehandalan supir dalam mengemudi.

**SARAN**

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat direkomendasikan beberapa saran sebagai berikut :

1. ATP-WTP merupakan fungsi dari kemampuan dan kemauan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan sedapat mungkin tidak melebihi nilaiATP-WTP kelompok masyarakat sasaran.
2. Kebijakan kenaikan tarif parkir akan digunakan sebagai salah satu strategi mengurangi mobilitas pengguna kendaraan pribadi ke pusat kota, disarankan agar pemerintah untuk terlebih dahulu memperbaiki dariangkutan umum yang berkualitas baik, cepat, pelayanan frekuensi tinggi dan handal, dengan biaya lebih murah dari biaya BBM (Bahan Bakar Minyak) yang dapat bersaing dengan kendaraan pribadi. Sehingga meskipun tarif parkir dinaikkan, masyarakat tetap bisa melakukan aktivitas perjalanan dengan mudah, aman, nyaman dengan demikian daya tarik masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dapat meningkat.

3. Peningkatan kualitas pelayanan yang lebih unggul dalam hal keamanan, kenyamanan, kemudahan akses, memiliki rute dan terminal yang berada di lokasi yang tepat, dan waktu tempuh pada angkutan umum yang akan mendorong masyarakat untuk beralih moda transportasi dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.
4. Setelah tersedianya angkutan umum dengan pelayanan yang sudah baik dan diterapkan kenaikan tarif parkir, Park and Ride merupakan salah satustrategi Transport Demand Management (TDM) dengan cara mengalihkan perjalanan menuju pusat kota ke parkiran di pinggir kota atau sekitarnya dan meneruskan perjalanan dengan angkutan umum .

**DAFTAR PUSTAKA**


_____, 2009, Undang – Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

_____, 2011, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

_____, 1996, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/Hk.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

_____, 2021, Peraturan Daerah Kota Tegal Nomor 1 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tegal Tahun 2011 - 2031.

_____, 2024, Peraturan Daerah Kota Tegal Nomor 1 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

_____, 2024, Rancangan Akhir Rencana Pembangunan Daerah Kota Tegal Tahun 2025-2026

_____, 2024, Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tegal Tahun 2025 - 2026.

Badan Pusat Statistik Kota Tegal. (2023). Kota Tegal Dalam Angka Tahun2023 : BPS Kota Tegal.

GIZ-SUTIP. (2015). “Manajemen Parkir di Perkotaan”. Toolkit Mobilitas Perkotaan di Indonesia. Kementrian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan PembangunanNasional (BAPPENAS).

Febriana, R., Semuel, T., Rompis, Y. R., & Timboeleng, J. A. (2019). ANALISIS PENGARUH KENAIKAN TARIF PARKIR TERHADAP PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI DI KOTA MANADO. Jurnal Sipil Statik, 7(7), 797–810.

Safitri, R. (2019). Analisis Tarif Parkir di Kawasan Central Business DistrictTKota Pangkalpinang. Rekayasa Sipil, 8(1), 1. doi: 10.22441/jrs.2019.v08.i1.01

Saputra, I., Herdiana, S., & Oktaviana, W. (n.d.). Penerapan Sistem ParkirProgresif (On Street) dalam Mempengaruhi Efektivitas Transport Demand Management Studi Kasus:

Pusat Kota Bandung (Vol. 3,Issue 1).

Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan pemodelan transportasi. PenerbitITB.

Vien, R. P., Kunci, K., parkir, R., konsumen, hak, & Penelitian, A. (2017). KENAIKAN TARIF RETRIBUSI PARKIR DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PEMENUHAN HAK KONSUMEN (Studi di Kota Surakarta) 1 (Vol. 2, Issue 1).

Waro, A. I. (2011). 1-Analisis Kebijakan Parkir Untuk Meningkatkan Efektifitas TDM - Parkir by UI.

Wulansari, D. N., & Astari, M. D. (n.d.). PENGGUNA JAKARTA LIGHT RAIL TRANSIT (JAKARTA LRT). In ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP) DAN WILLINGNESS TO PAY. WTP.