

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Parkir

Parkir adalah keadaan tidak Bergeraknya suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak (Abubakar,1998).

Bagian terpenting dari sistem transportasi komunitas modern salah satunya adalah pengembangan perpajakan dengan penyediaan fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi terutama di tempat-tempat akumulasi seperti pusat perbelanjaan. Hal ini bisa mengurangi jumlah kendaraan yang menggunakan badan jalan untuk parkir. Apabila perencanaan perpajakan mengalami kegagalan dampaknya adalah timbulnya kemacetan dalam area pusat perbelanjaan dan kesulitan mencari tempat parkir

Akibat-akibat yang ditimbulkan dari penggunaan sebagian lebar jalan untuk parkir kendaraan menurut Oglesby & Hicks (1993) adalah sebagai berikut :

1. Kecelakaan yang disebabkan parkir terjadi sewaktu pengemudi hendak memasukkan atau mengeluarkan kendaraan (manuver parkir). Juga saat penumpang kurang berhati-hati membuka pintu mobil pada saat hendak masuk atau keluar dari mobil (terutama pada parkir sejajar dengan tepi jalan).
2. Kemacetan yang disebabkan parkir, akan berakibat pengurangan kapasitas jalan, sehingga pada jam-jam sibuk kecepatan kendaraan akan menurun dan waktu perjalanan akan bertambah. Akibatnya akan menimbulkan kerugian ekonomi bagi pengemudi.
3. Kesadaran-kesadaran yang parkir tentunya akan mengurangi nilai keindahan bangunan disekitarnya. Juga pada saat menghentikan dan menghidupkan akan menimbulkan kebisingan dan asap.
4. Hambatan terhadap operasi mengatasi kebakaran karena kendaraan-kendaraan yang diparkir menghalangi operasi unit pemadam kebakaran, saat terjadi

kebakaran disuatu daerah, kendaraan yang diparkir dipinggir jalan juga menghalangi sambungan air di tepi jalan (hidrant) untuk keperluan kebakaran.

B. Jenis – Jenis Parkir

1. Berdasarkan Penempatannya

Menurut Hoobs (1995) tempat parkir untuk angkutan darat terdiri dari 2 jenis parkir yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Karena penelitian ini membahas tentang gedung parkir maka yang kita bahas disini adalah parkir di luar badan jalan (*off street parking*).

Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) adalah parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Parkir jenis ini menggunakan tempat di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang juga terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas untuk keperluan sendiri, seperti : kantor, rumah sakit, kampus, pusat perbelanjaan dan sebagainya.

Sistemnya dapat berupa pelataran/ taman parkir dan bangunan bertingkat khusus parkir. Secara ideal lokasi yang dibutuhkan untuk parkir harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang ingin dituju oleh pemarkir. Antara 300 - 400 m adalah jarak berjalan yang pada umumnya masih dianggap dekat (Warpani, 1998).

2. Berdasarkan statusnya

Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir atau gedung parkir. Yang dimaksud dengan di luar badan jalan antara lain pada kawasan-kawasan tertentu seperti pusat-pusat perbelanjaan, bisnis, perkantoran, maupun pendidikan yang menyediakan fasilitas parkir untuk umum. Sehingga berdasarkan statusnya parkir dapat dibagi menjadi (Abubakar, 1998) :

a. Parkir Umum

Parkir umum adalah areal parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai pemerintah daerah.

b. Parkir Khusus

Parkir Khusus adalah areal parkir yang menggunakan lahan yang pengelolaannya dikuasai oleh pihak ketiga.

c. Parkir Darurat

Parkir Darurat adalah areal parkir yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

d. Gedung Parkir

Gedung Parkir adalah pembangunan gedung yang akan digunakan sebagai areal parkir yang pengelolaannya dikuasai oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapatkan izin dari pemerintah daerah.

e. Taman Parkir

Areal parkir adalah suatu bangunan atau areal parkir lengkap dengan sarannya yang pengelolaannya dikuasai oleh pemerintah.

3. Berdasarkan tujuan parkir

Berdasarkan tujuan parkir, maka parkir dapat dibagi menjadi (Abubakar, 1998) :

- a. Parkir penumpang yaitu parkir yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang.

Kedua jenis parkir ini dipisahkan demi kelancaran masing-masing kegiatan.

4. Berdasarkan jenis kepemilikan dan pengoperasiannya

Berdasarkan jenis kepemilikan dan pengoperasiannya, parkir dapat dibedakan sebagai berikut (Abubakar, 1998) :

- a. Parkir milik pemerintah dan dioperasikan oleh pemerintah.
- b. Parkir milik daerah dan dioperasikan oleh pihak swasta.
- c. Parkir milik swasta dan dioperasikan oleh pihak swasta itu sendiri.

5. Berdasarkan jenis kendaraannya

Berdasarkan jenis kendaraannya yang menggunakan areal parkir, maka parkir dapat dibagi menjadi (Abubakar, 1998) :

- a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).

- b. Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor).
 - c. Parkir kendaraan roda tiga, roda empat, atau lebih dan bermesin (bemo, mobil).
6. Berdasarkan jenis peruntukkan parkir
- Berdasarkan jenis peruntukkan parkir, dapat dikelompokkan sebagai berikut :
- a. Kegiatan parkir tetap
 - 1. Pusat perdagangan
 - 2. Pusat perkantoran swasta atau pemerintah
 - 3. Pusat perdagangan enceran atau pasar swalayan
 - 4. Pasar
 - 5. Sekolah
 - 6. Tempat rekreasi
 - 7. Hotel dan tempat penginapan
 - 8. Rumah sakit
 - b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
 - 1. Bioskop
 - 2. Tempat Pertunjukkan
 - 3. Tempat olahraga
 - 4. Rumah Ibadah

C. Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truck, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. SRP digunakan untuk mengukur kapasitas ruang parkir. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang (Abubakar dkk, 1998).

Dalam kaitannya dengan keamanan kendaraan terhadap benturan atau goresan kendaraan lain atau bagian bangunan (pilar, dinding, atau kolom) maka diperlukan ruang bebas arah samping dan arah memanjang. Agar didapatkan keseragaman dalam penentuan besarnya daya tampung suatu fasilitas parkir maka

perlu ditetapkan satuan ruang parkir yang dapat digunakan dalam perancangan perpajakan tersebut :

1. Kendaraan Standar

Dimensi Kendaraan standar mobil penumpang dapat dilihat pada gambar 2.1.

Keterangan :

B = Lebar total kendaraan

L = panjang total

O = Lebar bukaan pintu Longitudinal

a_1, a_2 = Jarak bebas

L_p = Panjang SRP

B_p = Lebar SRP

r = jarak bebas arah lateral

2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang Bebas Kendaraan Parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan yang ada di sampingnya.

Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang diparkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan, sedangkan ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Besaran ruang bebas arah samping berkisar 2-20 cm sedangkan arah memanjang berkisar 20-40 cm. Umumnya ruang bebas arah samping diambil 5 cm dan ruang bebas arah memanjang sebesar 30 cm dengan rincian bagian depan 10 cm dan bagian belakang 20 cm (Abubakar dkk, 1998).

3. Lebar Bukaan pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir (Abubakar dkk, 1998). Sebagai contoh lebar bukaan pintu kendaraan dari karyawan kantor pemerintah akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan dari pengunjung suatu pusat kegiatan pertokoan atau perbelanjaan. Untuk pusat kegiatan pertokoan atau perbelanjaan, besaran lebar bukaan pintu umumnya maksimum karena suasana rileks dan adanya barang bawaan, sehingga ukuran lebar bukaan

untuk pintu depan/belakang adalah sebesar kurang lebih 75 cm. Dalam hal ini, karakteristik penggunaan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilah menjadi 3 (tiga) golongan seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.1 dibawah ini.

Tabel 2.1 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Penggunaan/Peruntukkan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	- Karyawan/pekerja kantor - Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, universitas, perdagangan, pemerintahan	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	- Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan /rekreasi, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit dan bioskop.	II
Pintu depan/belakang terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi.	- Orang cacat	III

Sumber : Abubakar dkk, 1998

Berdasarkan Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) golongan, seperti tercantum pada tabel 2.2.

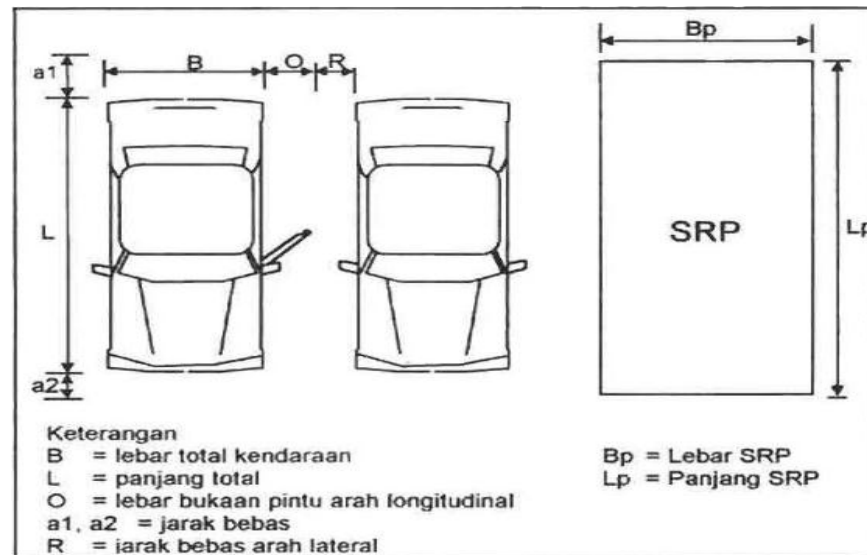
Tabel 2.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m)
1.	a. Mobil penumpang untuk golongan I b. Mobil penumpang untuk golongan II c. Mobil penumpang untuk golongan III	2,30 x 5,00 2,50 x 5,00 3,00 x 5,00
2.	Bus/Truck	3,40 x 12,50
3.	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : Abubakar dkk, 1998

Dari uraian diatas dapat ditetapkan besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan sebagai berikut :

1. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang



Gambar 2.1 Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

Sumber : Abubakar dkk, 1998

Tabel 2.3 Satuan Ruang Parkir untuk Kendaraan Mobil Penumpang

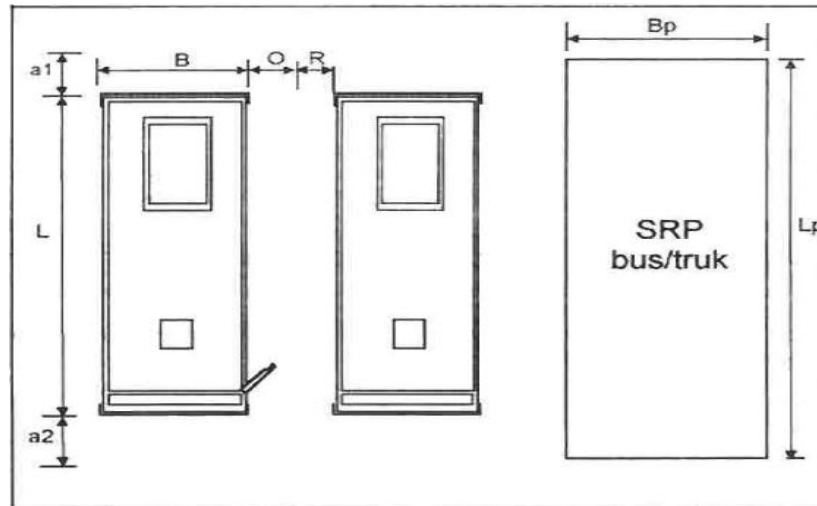
	Golongan I	Golongan II	Golongan III
B	170 cm	170 cm	170 cm
O	55 cm	75 cm	80 cm
R	5 cm	5 cm	50 cm
L	470 cm	470 cm	470 cm
a ₁	10 cm	10 cm	10 cm
a ₂	20 cm	20 cm	20 cm
Bp	230 cm (B+O+R)	250 cm (B+O+R)	300 cm (B+O+R)
Lp	500 cm (L+a ₁ +a ₂)	500 cm (L+a ₁ +a ₂)	500 cm (L+a ₁ +a ₂)

Sumber : Abubakar, 1998

Tabel 2.3. diatas adalah SRP untuk jenis kendaraan roda empat yang dibedakan atas golongan I,II, dan III satuan ruang parkir untuk bus dapat dilihat pada Gambar 2.2 sesuai standar Departemen Perhubungan RI.

2. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus dan Truck

Untuk kendaraan bus dan truck, dapat dibagi ke dalam tiga jenis golongan kendaraan ukuran yakni kecil, sedang dan besar.



Gambar 2.2 Satuan Ruang Parkir untuk Bus dan Truck

Sumber : Abubakar dkk, 1998

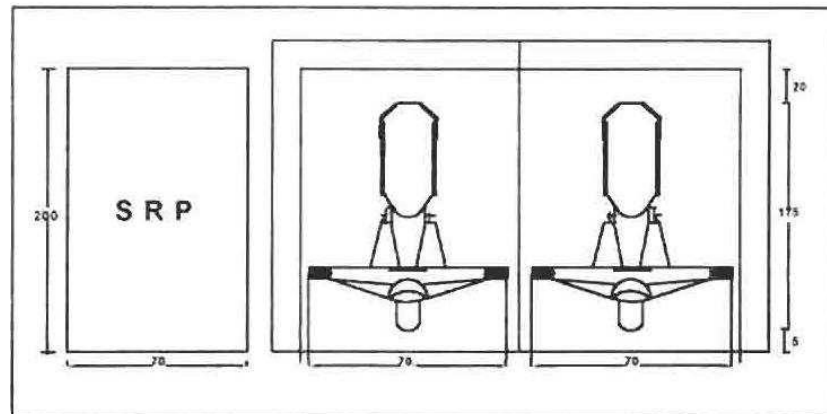
Tabel 2.4 Satuan Ruang Parkir untuk Kendaraan Bus dan Truck

Ukuran Bus dan Truck	Dimensi (cm)		
Kecil	$B = 170$ $O = 80$ $R = 30$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 300 = B+O+R$ $L_p = 500 = L+a_1+a_2$
Sedang	$B = 200$ $O = 80$ $R = 40$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 320 = B+O+R$ $L_p = 500 = L+a_1+a_2$
Besar	$B = 250$ $O = 80$ $R = 50$	$a_1 = 30$ $L = 1200$ $a_2 = 20$	$B_p = 380 = B+O+R$ $L_p = 1250 = L+a_1+a_2$

Sumber : Abubakar dkk, 1998

3. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor

Pada gambar dibawah ini adalah satuan ruang parkir untuk kendaraan roda 2 (dua) menurut ketentuan di departemen Perhubungan RI. Ukuran panjang dan lebar adalah 2 meter x 0,75 meter.



Gambar 2.3 Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Sumber : Abubakar dkk, 1998

D. Survei Kebutuhan Parkir

Survei kebutuhan parkir dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu (Haryono, 2001) :

1. Survei Wawancara

Yang dikumpulkan dari survey wawancara diperlukan. Ada 4 (empat) karakteristik yang biasa digunakan untuk itu, yaitu :

- a. Wawancara Parkir (terhadap pengemudi/pemilik)
- b. Survey kartu pos
- c. Wawancara rumah tangga
- d. Wawancara pada lokasi terbatas

2. Survei Observasi

Teknik yang sederhana akan lebih cocok jika studi parkir tidak dimaksudkan untuk mengetahui proses perjalanan dari pemikir. Dua teknik yang umumnya digunakan adalah (Abubakar, 1998) :

- a. Survei Parkir Kordon (*Strength*)

Survei ini adalah survei keliling yang dibatasi oleh pos-pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Alasan pelaksanaan *survey* parkir kordon adalah :

- 1) Untuk mengukur akumulasi kendaraan pada di daerah studi terutama pada jam puncak akumulasi, agar dapat menentukan presentasi dari tempat parkir tersedia yang digunakan pada saat ini.
- 2) Untuk menentukan akumulasi kendaraan selama jam sibuk ketika arus lalu lintas juga tinggi.
- 3) Untuk menentukan total kapasitas ruang parkir kerja yang dibutuhkan dalam satu hari.

b. Survei Durasi Parkir (*Stiffness*)

Survei ini adalah jenis survei yang paling umum digunakan dan yang paling dapat diandalkan, kadang – kadang disebut sebagai survei patroli parkir atau survei plat nomor kendaraan parkir. Alasan pelaksanaan survei durasi parkir adalah :

- 1) Untuk menentukan karakteristik parkir sepanjang hari dan terutama pada saat puncak penggunaan ruang parkir
- 2) Untuk menentukan besarnya kepadatan parkir (baik waktu maupun daerah) dan bagaimana kepadatan ini disebarkan pada masa akan datang.
- 3) Untuk merencanakan sistem pengendalian parkir yang selektif di jalan, dalam rangka mengefisiensikan penggunaan ruang jalan terhadap persaingan antara lalu lintas dan kendaraan yang parkir.
- 4) Untuk membedakan antara parkir jangka pendek dan parkir jangka panjang dengan tujuan untuk menyediakan fasilitas parkir untuk segala tujuan.
- 5) Untuk memeriksa sistem pengamatan dan pemindahan terhadap sistem pengendalian parkir yang digunakan.
- 6) Untuk mengumpulkan data sebagai dasar dalam memberikan kebutuhan atau permintaan terhadap ruang parkir dimasa akan datang,

dan tempat parkir yang digunakan, serta untuk merencanakan suatu kebijaksanaan perparkiran yang sifatnya menyeluruh.

- 7) Untuk menentukan masalah khusus yang terjadi pada saat memuat dan membongkar barang.

Menurut Munawar (2004), metode survei durasi parkir dibagi menjadi 2 (dua) antra lain :

- a. Survei pada tempat parkir dengan titik akses terbatas

Biasanya tempat parkir yang dengan demikian berada diluar badan jalan (*Off street parking*). Survei dilakukan dengan cara mencatat nomor kendaraan yang masuk atau keluar beserta waktu masuk atau keluar ke atau dari tempat parkir. Pencatatan ini dapat dilakukan secara manual, dengan data *loggers* atau tape recorder.

- b. Survei pada tempat parkir dengan titik akses tidak terbatas

Survei ini cocok dilakukan pada tempat parkir di badan jalan. Wilayah yang disurvei dibagi dalam beberapa zona diamati oleh 1 (satu) orang enumerator tersebut berjalan berkeliling dan mencatat nomor kendaraan yang sedang parkir dalam hal ini dilakukan setiap interval waktu tertentu. Pencatatan dilakukan secara manual (mencatat nomor kendaraan pada saat pertama kali terlihat, dan memberikan tanda bila terlihat pada interval waktu berikutnya), dengan data *loggers* atau dengan tape recorder.

E. Tarif Parkir

Tarif parkir adalah biaya yang harus dikeluarkan atau dibayarkan oleh pemilik kendaraan selama mermarkir kendaraanya pada sautu lahan parkir tertentu. Sistem pentarifan parkir dapat dibedakan sebagai berikut :

- a. Sistem Tetap

Yaitu sistem pembayaran tarif parkir yang tidak membedakan lama waktu parkir dari sautu kendaraan.

- b. Sistem berubah sesuai waktu (*progresif*)

yaitu sistem pembayaran tarif parkir yang memperhatikan lama waktu parkir suatu kendaraan.

c. Sistem kombinasi

Yaitu sistem pembayaran tarif parkir yang mengkombinasikan kedua sistem pembayaran diatas.

Tarif parkir sebagai pemasukan, seperti yang berlaku untuk berbagai jenis pemanfaatan lahan, seperti perumahan dan perkantoran, lahan perparkiran yang membutuhkan luas lahan tertentu mempunyai kewajiban yang sama. Pembayaran atas setiap kejadian parkir dapat merupakan bagian dari pendapatan, di beberapa negara maju, tarif parkir sangat mahal, hal ini dilakukan sebagai alat untuk mengurangi keinginan menggunakan kendaraan pribadi untuk suatu tujuan tertentu dan mendorong penggunaan kendaraan umum.

F. Pemeliharaan Parkir

1. Pelataran Parkir

Untuk menjamin pelataran parkir tetap dalam kondisi baik, pemeliharaan dengan cara (Abubakar dkk, 1998).

- a. Sekurang-kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air yang tergenang.
- b. Pelataran parkir yang sudah berlubang – lubang atau rusak diperbaiki.
- c. Secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (*overlay*) pada perkerasan pelataran parkir perlu dilakukan.

2. Marka dan Rambu Jalan

Marka atau rambu jalan berfungsi sebagai pemandu atau petunjuk bagi pengemudi pada saat maupun akan parkir, bagian marka dan rambu jalan harus dijaga agar tetap dapat terlihat jelas (Abubakar dkk, 1998).

a. Marka Jalan

- 1) Secara berkala marka jalan di cat kembali agar terlihat jelas oleh pengemudi.
- 2) Bersamaan dengan pembersihan pelataran parkir, bagian marka jalan harus dibersihkan secara khusus.

- b. Rambu Jalan
 - 1) Rambu jalan harus diganti apabila tidak terlihat jelas tulisannya atau rusak.
 - 2) Secara rutin rambu jalan harus dibersihkan agar tidak tertutup oleh kotoran.
- 3. Fasilitas penunjang parkir
 - a. Pos petugas
 - b. Lampu penerangan
 - c. Pintu keluar dan masuk
 - d. Alat pencatat waktu elektronik
 - e. Pintu elektronik pada fasilitas parkir dengan pintu masuk otomatis.

G. Analisis Biaya

Dalam perencanaan pembangunan suatu proyek, perlu lebih dahulu dilakukan penelitian (*survey*) dan penilaian (*appraisal*) sebelum berlanjut pada pelaksanaan proyek yang bersangkutan. Biasanya, pekerjaan penilaian dipercayakan kepada suatu lembaga atau badan usaha yang bergerak dalam bidang penelitian rencana pembangunan, yaitu lembaga konsultan (Radiks Purba, 1997).

Untuk rencana pembangunan suatu proyek baru, penelitian perlu dimulai dengan penelitian pendahuluan untuk memperoleh gambaran apakah pembangunan mungkin dilakukan terutama ditinjau dari segi teknis, lokasi, dan keadaan lingkungan sekitar proyek. Untuk rehabilitasi atau perluasan suatu proyek yang telah ada, dapat dimulai dari studi kelayakan. Bila penelitian dan penilaian menunjukkan manfaat yang positif, berarti manfaat yang diperoleh kemudian hari (bila telah beroperasi) melebihi biaya operasional dan investasi, maka dilanjutkan dengan desain teknik kemudian pembangunannya (Radiks Purba 1997).

Aspek yang penting dan perlu sekali dipelajari dalam penelitian dan penilaian suatu proyek adalah aspek biaya (*cost*) dan manfaat (*benefit*). Guna memperoleh gambaran atas manfaat yang akan diperoleh dari pembangunan proyek itu, yaitu apakah ada manfaat finansial atau tidak.

H. Hasil Penelitian Terdahulu

Dadang Mahyudin 2009 melakukan penelitian tentang analisis biaya pengelolaan parkir di Gedung Jogjatronik Yogyakarta. Dalam penelitian tersebut dilakukan analisis terhadap kapasitas ruang parkir, volume parkir, pendapatan tarif parkir, dan analisis biaya payback period parkir.

Penelitian yang dilakukan selama tiga hari yakni hari Kamis, hari Sabtu, dan hari Minggu dengan cara mencatat jumlah kendaraan yang masuk dan keluar lokasi parkir Gedung Jogjatronik Yogyakarta.

Dari hasil penelitian tersebut, diketahui hasil analisis kapasitas ruang parkir yang disediakan untuk kendaraan di area parkir Gedung Jogjatronik Yogyakarta, untuk area parkir kendaraan roda 4 (empat) sebesar 60 kendaraan dengan luas area parkir 1.680 m² dan untuk area parkir kendaraan roda 2 (dua) sebesar 620 kendaraan dengan luas area 1.018 m². Untuk volume parkir pada hari Kamis sebesar 1.389 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 2 (dua) dan 192 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 4 (empat), volume parkir hari Sabtu sebesar 1.350 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 2 (dua) dan 190 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 4 (empat), dan untuk volume parkir hari Minggu sebesar 990 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 2 (dua) dan 183 kendaraan/hari untuk jenis kendaraan roda 4 (empat). Pendapatan parkir pada hari Kamis yaitu sebesar Rp. 1.773.000, hari Sabtu sebesar Rp. 1.730.000, dan hari Minggu sebesar Rp. 1.368.000. Dan yang terakhir adalah analisis Payback period parkir, didapat hasil analisis dengan investasi pengelolaan area parkir sebesar Rp. 4.328.824.000, pendapatan parkir sebesar Rp. 591.300.000,-/tahun, biaya operasional dan pemeliharaan sebesar Rp. 48.000.000,-/tahun. Jangka waktu pengembalian biaya pengelolaan parkir atau titik impas dengan tingkat suku bunga 7 % terjadi pada tahun ke 11,10 atau (11 tahun + 1 bulan + 24 hari) lebih rendah dari umur rencana pembangunan parkir yaitu 15 tahun. Jika payback period parkir pada tahun ke 7 maka tarif parkir untuk kendaraan roda 4 (empat) sebesar Rp. 4.800,-/kendaraan dan kendaraan roda 2 (dua) sebesar Rp. 2.400,-/kendaraan.