

Publikasi Berkala  
Gagasan Konseptual,  
Kajian Teoritis, dan  
Hasil Penelitian

# JURNAL ILMU HUKUM **amanna gappa**

Vol. 18 Nomor 2, Juni 2010

**MENGUNGKAP KARAKTERISTIK  
SENKETA EKONOMI SYARIAH**  
*\* M. Arfin Hamid*

**KEBATALAN DAN PEMBATALAN  
AKTA NOTARIS**  
*\* Ahmadi Miru*

**VALIDITAS KEBIJAKAN PEMERINTAH DAN  
PERTANGGUNGJAWABANNYA**  
*\* Ridwan*

**BERBAGAI KONSEP TENTANG HUKUM  
SEBAGAI SUATU SISTEM**  
*\* Anshori Ilyas*

**RATIFIKASI GENERAL AGREEMENT ON  
TARIFFS AND TRADE (GATT) DAN  
IMPLIKASINYA TERHADAP  
PERKEMBANGAN REGULASI PATEN  
DI INDONESIA**  
*\* Tjohni Najwan*

**PERANAN POLITIK HUKUM DALAM  
MEWUJUDKAN PEMERINTAHAN YANG BERSIH**  
*\* Soerya Respationo*

**PERCEPATAN PEMBANGUNAN DAERAH  
PERSPEKTIF PERATURAN PEMERINTAH  
NOMOR 54 TAHUN 2005 TENTANG  
PINJAMAN DAERAH**  
*\* Abd. Rahman Razak*

**ANALISIS HUKUM INTERAKSI DOKTER  
DENGAN PASIEN DALAM PELAYANAN MEDIS**  
*\* Endang Kusuma Astuti*

**DETERMINAN RETRIBUSI PARKIR DI TEPI  
JALAN UMUM (Studi Analisis Perda Nomor 3  
Tahun 2007 tentang Retribusi Pelayanan Parkir  
di Tepi Jalan Umum di Kota Banjarmasin)**  
*\* Sanusi Fattah*

**ANALISIS YURIDIS PEMASANGAN IKLAN  
PADA RUMAH TINGGAL**  
*\* Marwah*

## **HUBUNGAN PUSAT-DAERAH DAN KONSTELASI DEMOKRASI DI INDONESIA**

**\*Aminuddin Ilmar**

*Mencermati kinerja penyelenggaraan tatanan pemerintahan tentunya memerlukan evaluasi hasil melalui mekanisme pelaporan baku bukan hanya dalam bentuk lakip masing-masing instansi baik vertikal maupun daerah otonom, akan tetapi yang terpenting melalui penataan kewenangan secara kelembagaan.*



**AMANNA GAPPA**

**Amanna Gappa** adalah  
nama kitab hukum terkenal  
yang disusun Matoa  
(Pemimpin) Wajo bernama  
Amanna Gappa tahun 1679  
berisikan hukum laut,  
pelayaran dan hukum  
perdata sebagai pedoman di  
kawasan Nusantara

JURNAL ILMU HUKUM

# AMANNA GAPPA

# JURNAL ILMU HUKUM

Amanna Gappa

Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

ISSN : 0853-1609

Akreditasi B No. 108/DIKTI/KEP/2007

- Penanggung Jawab : Prof. Dr. Syamsul Bachri, S.H., M.S.  
Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
- Ketua Pengarah : Prof. Dr. Faisal Abdullah, S.H., M.Si.
- Wakil Ketua Pengarah : Prof. Dr. Musakkir, S.H., M.H.
- Penyunting Pelaksana : Prof. Dr. M. Arfin Hamid, S.H., M.H.
- Sekretaris Penyunting : Winner Sitorus, S.H., M.H., LL.M.
- Dewan Penyunting : Prof. Dr. M. Guntur Hamzah, S.H., M.H.  
Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H.  
Abdul Rasal Rauf, S.H., M.Phil.  
Dr. S. M. Noor, SH., M.H.  
Dr. Muhammad Ashri M., S.H., M.H.
- Penyunting Penyelia (Ahli) : Prof. Dr. Achmad Ali, S.H., M.H.  
Prof. Dr. M. Laica Marzuki, S.H.  
Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H.  
Dr. Sudirman Saad, S.H., M.H.
- Mitra Bestari : Prof. Dr. Hikmahanto Juana, S.H., LL.M. (UI Jakarta)  
Prof. Dr. Syafri Nugraha, S.H., LL.M., PhD. (UI Jakarta)  
Denny Indrayana, S.H., LL.M., PhD. (UGM Yogyakarta)  
Dr. Jazin Hamidi, S.H., M.H. (UNIBRAW Malang)
- Bidang Pengembangan & Informasi : Dr. Farida Patittingi, S.H., M.H.  
Hamzah Halim, S.H., M.H.  
Iin Karita Sakharina, S.H., M.A.
- Tata Usaha dan Distribusi : Muhammad Hasrul, S.H.  
Zulkifli Aspan, S.H., M.H.  
Marwah, SH., M.H.
- Tata Letak/Lay Out : Syamsul Zulkarnain
- Alamat Redaksi : Kantor Fakultas Hukum Unhas Tamalanrea  
Jl. Perintis Kemerdekaan KM/10 Makassar, 90245  
Telp. 0411-584000; 085242888818, Fax 0411-587219
- Email : [agappa@fh.unhas.ac.id](mailto:agappa@fh.unhas.ac.id) /  
[agappajurnal@yahoo.com.uk](mailto:agappajurnal@yahoo.com.uk)
- Rekening : 0064606948 Bank BNI Capem Unhas Tamalanrea

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang  
Dilarang keras mengutip atau memperbanyak Sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa  
izin tertulis dari penerbit

All right reserved  
Confidential Information - Not to be without written permission from publisher  
isi diluar tanggung jawab Percetakan UMITHOHA UKHUWAH GRAFIKA

# DETERMINAN RETRIBUSI PARKIR DI TEPI JALAN UMUM

(Analisis Implementasi Perda Nomor 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Banjarmasin)

Sanusi Fattah<sup>1</sup>

## ABSTRACT

*This research is executed in Town Banjarmasin by using time series secondary data of eleven year, between 1997 until 2007. Analysis method used by multiple regression model. The Result of the research show that (1) income per capita and park worker have a positive effect and signifikan to retribution revenue on street parking, while park location park and the era of autonomy didn't have significamce influence; (2) there is no difference of retribution revenue on street parking before and after autonomy era; (3) Park worker have more dominant influence than the other variable.*

**Key Words: Retribution, Parking, Multiple Regression Model**

### I. LATAR BELAKANG

Esensi dari Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggungjawab kepada daerah secara proporsional sesuai dengan prinsip demokratis dan berkeadilan, yang diikuti dengan perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 33 tahun 2004, maka timbul hak dan kewajiban daerah yang dapat dinilai dengan uang sehingga perlu dikelola dalam satu sistem pengelolaan keuangan daerah.

Pemberlakuan Undang-undang tersebut juga telah menempatkan Kabupaten dan Kota sebagai titik berat otonomi nampaknya akan memberi harapan yang lebih baik bagi daerah untuk dapat mengembangkan diri.

Otonomi penuh yang diberikan kepada daerah

kabupaten/kota merupakan bentuk desentralisasi kewenangan dari unit yang lebih tinggi dalam hal ini pemerintah pusat. Otonomi daerah memberikan kesempatan lebih besar bagi daerah untuk mengatur dan mengurus daerahnya sesuai dengan aspirasi yang berkembang dalam masyarakat. Hal ini karena desentralisasi dipandang dapat mendorong pengambilan keputusan yang lebih cepat dan luwes, atau dengan kata lain memberikan dukungan yang lebih konstruktif di dalam proses pengambilan keputusan.

Kota Banjarmasin mempunyai kedudukan yang sangat strategis untuk mengembangkan sektor-sektor perekonomiannya dalam rangka meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) karena selain sebagai pusat pemerintahan atau ibukota provinsi Kalimantan Selatan, juga mempunyai potensi yang sangat

baik bagi perdagangan dan pelayanan jasa.

Seiring dengan pesatnya kemajuan perkembangan pembangunan di daerah, dengan mobilitas penduduk dan pertumbuhan ekonomi yang semakin membaik menyebabkan masyarakat memiliki kemampuan dan juga kemudahan untuk memiliki alat transportasi kendaraan bermotor terutama roda dua yang peningkatannya cukup signifikan dan kondisi tersebut sudah tentu dapat mendatangkan keuntungan bagi Pemerintah Daerah dalam rangka meningkatkan penerimaan terutama kebutuhan akan parkir kendaraan. Konsekuensi logisnya harus tersedia lahan atau lokasi parkir. Padahal diketahui bahwa pertumbuhan kendaraan roda dua jauh melebihi dari ketersediaan lahan atau lokasi parkir. Oleh sebab itu untuk menampung kebutuhan parkir tersebut maka suatu hal yang tidak bisa dihindari adalah memanfaatkan tepi jalan sebagai tempat parkir yang disebut sebagai parkir di badan/tepi jalan umum (*on street parking*).

Potensi penerimaan retribusi dari parkir di badan/tepi jalan umum sendiri bagi Kota Banjarmasin diharapkan dapat memberikan masukan yang lebih baik bagi Pendapatan Asli Daerah.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dimengerti beberapa pertimbangan pemerintah Kota Banjarmasin melakukan pengelolaan parkir di tepi jalan umum antara lain :

1. Sehubungan dengan meningkatnya jumlah kendaraan

terutama roda dua yang dewasa ini sering menimbulkan permasalahan lalu lintas, maka salah satu upaya untuk mengatasinya adalah melakukan pengaturan/penertiban parkir kendaraan di tepi jalan umum.

2. Kegiatan perparkiran di tepi jalan umum tersebut tidak dapat dipisahkan dengan penyelenggaraan pelayanan umum, pengaturan lalu lintas jalan, penataan lingkungan, keamanan, ketertiban dan sebagai Pendapatan Asli Daerah.

Dari latar belakang yang dikemukakan di atas, maka menarik untuk diteliti bagaimana pengaruh penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Banjarmasin.

## II. KAJIAN PUSTAKA

### A. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

Dalam kamus umum Bahasa Indonesia parkir didefinisikan menghentikan kendaraan beberapa lamanya. Sedangkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tahun 1996 dikatakan parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Selanjutnya dinyatakan bahwa tempat parkir di badan jalan (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi atau bahu jalan.

Iskandar (1995), mengemukakan bahwa lajur di sisi tepi pada jalan digunakan untuk arus

lalu lintas, akses dan juga diperkenankan untuk parkir. Menggunakan sisi jalan untuk parkir adalah murah, namun dapat menimbulkan permasalahan-permasalahan lalu lintas karena dapat mengakibatkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Penggunaan tepi jalan untuk fasilitas parkir dapat dilakukan dengan pertimbangan yang cermat.

Warpani (2002), mengatakan parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu lama atau sebentar tergantung kebutuhan. Pada dasarnya parkir adalah tempat memberhentikan kendaraan yang sangat erat hubungannya dengan kebutuhan waktu dan fungsi tataguna lahan dalam wilayah perkotaan. Fasilitas parkir yang baik tidak akan menimbulkan konflik pada ruas jalan pada lokasi parkir tersebut. Masalah yang timbul pada fasilitas parkir apabila kebutuhan parkir tidak sesuai atau melebihi kapasitas parkir yang tersedia, sehingga kendaraan yang tidak tertampung pada tempat parkir akan mengganggu kelancaran arus lalu lintas pada ruas jalan.

Selanjutnya Pahala (2005), mengemukakan bahwa pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan pemerintah daerah. Karena jalan menyangkut kepentingan umum, penetapan jalan umum sebagai tempat parkir mengacu kepada ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Yani (2002), mengemukakan bahwa retribusi pelayanan parkir di

tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah.

Menurut Abubakar (1998), mengemukakan sasaran utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah :

- a. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan.
- b. meningkatkan PAD yang dikumpulkan melalui retribusi parkir.
- c. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya.
- d. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas lainnya
- e. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya

Jadi retribusi parkir di tepi jalan umum adalah pungutan terhadap kendaraan baik kendaraan roda dua, roda tiga atau roda empat yang ditempatkan pada lokasi atau tempat yang berada di badan/tepi jalan untuk beberapa lama dalam keadaan tidak bergerak dan tidak bersifat sementara yang telah ditentukan oleh pemerintah daerah dimana keberadaanya diupayakan tidak mengganggu arus lalu lintas daerah serta dalam rangka meningkatkan Pendapatan Asli Daerah yang berasal dari retribusi tersebut.

## **B. Lokasi Parkir**

Patmadjaja, et.al (2004), menyatakan bahwa lokasi atau lahan parkir adalah suatu area yang disediakan dan diberi suatu tanda

tertentu yang dimaksudkan atau diharapkan sebagai tempat parkir.

Selanjutnya O'Flaherty (1997), mengatakan beberapa hal yang diperhatikan dalam penentuan suatu lahan atau lokasi parkir adalah :

- Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman.
- Jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan umumnya berhubungan dengan tujuan perjalanan.
- Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan sistem jalan di sekitarnya.

Menurut Iskandar, dkk (1995), mengungkapkan bahwa pada umumnya kota-kota di Indonesia menggunakan sistem parkir di sisi jalan (*on street parking*) karena mempunyai beberapa keuntungan, antara lain:

1. Tidak memerlukan biaya untuk membangun ruang parkir karena jalan sudah tersedia.
2. Praktis, mudah dicapai oleh kendaraan dalam waktu yang relatif singkat.
3. Pada umumnya pusat-pusat kegiatan dan daya tarik perkotaan berkumpul di sepanjang jaringan jalan.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tahun 1996 menyatakan bahwa syarat desain parkir yang menggunakan bahu

jalan harus dilihat dari berbagai sudut yaitu :

1. Penentuan sudut parkir yang akan digunakan, umumnya ditentukan oleh :

- a. Lebar jalan;
- b. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan;
- c. Karakteristik kecepatan;
- d. Dimensi kendaraan;
- e. Sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan

2. Pola Parkir, dibedakan atas 2 pola yaitu :

- a. Pola parkir paralel, yang dibedakan pada tiga daerah yaitu daerah daerah, tanjakan dan turunan.
- b. Pola parkir menyudut.

3. Larangan Parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m
- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan
- d. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang
- e. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan
- f. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung
- g. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis

h. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya

Jika ditinjau dari pernyataan di atas maka suatu lokasi parkir terutama yang berada di badan/tepi jalan mempunyai beberapa keuntungan tetapi idealnya harus melihat pada sisi kepentingan keamanan dan ketertiban lalu lintas.

Tamin, O. Z. et. Al (1999), mengungkapkan Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir jelas memperkecil kapasitas jalan tersebut.

Dapat pula dimengerti bahwa sektor parkir merupakan salah satu sumber pendapatan daerah, namun kebijakan perparkiran yang diambil seharusnya diarahkan untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan memperhatikan kepentingan pemarkir kendaraan dan pengguna jalan pada lokasi tersebut. Salah satu faktor utama yang perlu diperhitungkan dalam perencanaan penyediaan parkir adalah kebutuhan untuk meminimalkan gangguan akibat parkir di tepi jalan (*on street parking*) terhadap arus lalu lintas, karena parkir di tepi jalan (*on street parking*) memberikan kontribusi sekitar 10%, terjadinya konflik.

Selanjutnya Patmadjaja, et.al (2004), menyatakan bahwa Kegiatan perparkiran di badan jalan dapat mengurangi kapasitas jalan, kerugian yang dialami oleh pengguna jalan akibat kemacetan tidak sebanding dengan pendapatan yang diterima dari sektor parkir.

### C. Petugas Parkir

Nawawi (1998), menjelaskan 3 (tiga) pengertian dari sumber daya manusia sebagai berikut :

- a. Sumber daya manusia yang bekerja di lingkungan suatu organisasi sering disebut juga personil, tenaga kerja, pegawai atau karyawan.
- b. Sumber daya manusia adalah potensi manusia sebagai penggerak organisasi dalam mewujudkan eksistensinya.
- c. Sumber daya manusia adalah potensi yang merupakan asset dan berfungsi sebagai modal material/non fungsional di dalam organisasi, yang dapat diwujudkan menjadi potensi nyata secara fisik dan non fisik dalam mewujudkan eksistensi organisasi.

Dengan demikian pengertian sumber daya manusia merupakan bentuk praktis dari pemahaman bahwa Sumber daya manusia merupakan faktor vital dari keberlangsungan sebuah organisasi. Bahkan sumber daya manusia menjadi faktor penentu keberhasilan pencapaian tujuan organisasi.

Nawawi (2001), kembali mengatakan bahwa Sumber Daya Manusia dalam arti mikro secara sederhana adalah manusia atau orang yang bekerja atau menjadi anggota suatu organisasi yang disebut personil, pegawai, karjawan, pekerja, tenaga kerja dan lain-lain. Sedangkan secara lebih khusus dalam arti makro di lingkungan sebuah organisasi/perusahaan

pengertiannya dapat dilihat dari tiga sudut :

1. SDM adalah orang yang bekerja dan berfungsi sebagai asset organisasi/perusahaan yang dapat dihitung jumlahnya (kuantitatif). Dalam pengertian ini fungsi SDM tidak berbeda dari fungsi asset lainnya, sehingga dikelompokkan dan disebut sebagai sarana produksi, sebagaimana sebuah mesin, computer (sumber daya teknologi), investasi (sumber daya financial), gedung, mobil (sumber daya materiil) dll.
2. SDM adalah potensi yang menjadi motor penggerak organisasi. Setiap SDM berbeda-beda potensinya, maka kontribusinya dalam bekerja untuk mengkongkritkan Rencana Operasional bisnis menjadi kegiatan bisnis tidak sama satu dengan yang lainnya. Kontribusinya itu sesuai dengan ketrampilan dan keahlian masing-masing, harus dihargai antara lain dalam bentuk finansial. Dalam kenyataannya semakin tinggi ketrampilan dan keahliannya maka semakin tinggi pula penghargaan finansial yang harus diberikan, yang berpengaruh pula pada biaya (*cost*) produksi, sehingga SDM berfungsi juga sebagai investasi.
3. Manusia sebagai sumber daya adalah makhluk hidup ciptaan Tuhan YME, sebagai penggerak organisasi/perusahaan berbeda dengan sumber daya lainnya. Nilai-nilai kemanusiaan yang dimilikinya, mengharuskan

sumber daya manusia diperlakukan secara berlainan dengan sumber daya lainnya. Dalam nilai-nilai kemanusiaan itu terdapat potensi berupa ketrampilan dan keahlian dan kepribadian termasuk harga diri, sikap, motivasi, kebutuhan dan lain-lain yang mengharuskan dilakukan perencanaan SDM, agar SDM yang dipekerjakan sesuai dengan kebutuhan organisasi/perusahaan.

Sedangkan menurut Zainun (1998), mengatakan bahwa salah satu sumber daya yang terpenting bagi management adalah manusia yang berkedudukan sebagai pegawai, karyawan, buruh atau pekerja.

Sumber daya manusia atau *human resources* memegang peranan penting pada semua tingkatan manajemen. Bagaimanapun majunya teknologi saat ini, namun faktor manusia tetap memegang peranan penting bagi keberhasilan suatu organisasi. Selanjutnya menurut Zainun manajemen sumber daya manusia merupakan bagian yang penting, bahkan dapat dikatakan bahwa manajemen itu pada hakikatnya adalah manajemen sumber daya manusia atau manajemen sumber daya manusia adalah identik dengan manajemen itu sendiri.

Rachmawati (2007), mengatakan bahwa sumberdaya manusia adalah faktor sentral dalam suatu organisasi apapun bentuk serta tujuannya, organisasi dibuat berdasarkan visi untuk kepentingan manusia dan dalam pelaksanaannya

misi tersebut dikelola oleh manusia. Jadi manusia merupakan faktor strategis dalam kegiatan organisasi.

Berdasarkan pernyataan di atas dapat dikatakan bahwa petugas parkir merupakan sumber daya manusia, memegang peranan yang sangat penting dalam mendukung aktivitas parkir karena para petugas parkir inilah yang langsung melakukan kegiatan di lapangan dalam penataan perparkiran juga dengan pengguna parkir di badan/tepi jalan umum.

### III. METODE ANALISIS

Untuk memperoleh gambaran secara umum mengenai hasil penelitian ini, maka dari data yang diperoleh akan dianalisis dengan menggunakan alat analisis Regresi Berganda dengan metode *Ordinary Least Square* (OLS) dengan bentuk persamaan fungsi sebagai berikut :

$$Y = f(X_1, X_2, X_3, D)$$

Analisa regresi dengan variabel boneka (*Dummy variable*) menurut Gujarati (1995), adalah sebagai berikut :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + D + \mu$$

Selanjutnya untuk meminimalkan masalah ketidak normalan, model persamaan di atas ditranspormasikan dalam bentuk Logaritma Natural (*ln*), (Gujarati 1995) sebagai berikut :

$$\ln Y = \ln \beta_0 + \beta_{11} \ln X_1 + \beta_2 \ln X_2 + \beta_3 \ln X_3 + D + \mu$$

Dimana :

$\ln Y$  = Penerimaan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum (Rp/tahun)

$\ln X_1$  = Pendapatan per kapita (Rp/tahun)

$\ln X_2$  = Lokasi parkir (titik lokasi/tahun)

$\ln X_3$  = Petugas parkir (orang/tahun)

$D$  = Variabel dummy, dimana :  
 $D = 1$ , yakni pada periode setelah otonomi daerah  
 $D = 0$ , yakni pada periode sebelum otonomi daerah

$\beta_0$  = Konstanta

$\beta_{1, \dots, 3}$  = Parameter yang akan diestimasi

$\mu$  = Error term

## IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### A. Determinan Penerimaan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum

Pengaruh faktor-faktor penentu penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Banjarmasin, seperti pendapatan per kapita, lokasi parkir dan petugas parkir serta dummy variabel Otonomi Daerah dianalisis dengan menggunakan data time series selama periode tahun 1997 sampai dengan tahun 2007. Hasil analisis regresi didapatkan ringkasan secara statistik sebagai berikut:

Tabel 1. Ringkasan Analisis Hasil Regresi Linier Berganda

Varibel bebas	Estimasi Parameter	Stándar error	t hitung	Sig - t	Sig - F
B					
Konstanta	1,685	3,514	0,479	0,649	0,000
$\ln X_1$	0,639	0,232	2,747	0,033	
$\ln X_2$	-1,038	0,687	-	0,181	
$\ln X_3$	2,197	0,704	3,118	0,021	
D	0,332	0,180	1,845	0,115	
$R^2 = 0,966$ $R^2 \text{ adjusted} = 0,943$ F hitung = 42,371 N = 11 $t_{\text{tabel}} = 2,447$					

Dari tabel 1 di atas dapat dibuat persamaan sebagai berikut

$$\ln Y = \ln 1,685 + 0,639 \ln X_1 - 1,038 \ln X_2 + 2,197 \ln X_3 + 0,332 D$$

Berdasarkan hasil regresi sebagaimana terlihat pada tabel 11 di atas maka dapat diinterpretasi hubungan variabel-variabel independent dengan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum secara parsial sebagai berikut :

### 1. Variabel Pendapatan Per Kapita

Dari hasil regresi diketahui bahwa variabel pendapatan per kapita ( $\ln X_1$ ) sebagai variabel independent menunjukkan hubungan yang sesuai dengan hipotesis yang telah diajukan. Hal ini ditunjukkan dengan nilai  $t_{hitung}$  lebih besar dari  $t_{tabel}$  pada tingkat kepercayaan 95% atau di bawah *level of signifikan* ( $\alpha = 0,05$ ).

Sedangkan nilai parameter dari variabel pendapatan per kapita ( $\ln X_1$ ) menunjukkan hubungan yang positif terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum ( $\ln Y$ ) dengan nilai koefisien sebesar 0,639. Angka tersebut berarti bahwa setiap kenaikan pendapatan per kapita sebesar 1% maka akan meningkatkan penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum sebesar 0,639% dengan asumsi bahwa variabel lain konstan.

Implikasi hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel pendapatan per kapita, penting dan dapat dijadikan sebagai indikator atau variabel yang perlu dipertimbangkan dimana dengan peningkatan pendapatan per kapita akan meningkatkan daya beli masyarakat, sehingga meningkat

pula mobilitas dan aktivitas masyarakat terutama di pusat-pusat perdagangan dengan menggunakan alat transportasi baik roda dua, tiga dan empat. Tingginya mobilitas dan kemampuan masyarakat dalam menggunakan alat transportasi ini berdampak pada kebutuhan akan tempat parkir, yang pada gilirannya akan berpengaruh pula terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Ishak (2004), mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan retribusi kebersihan sampah di Kota Samarinda memberikan kesimpulan bahwa pendapatan perkapita mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan retribusi sampah, semakin tinggi pendapatan per kapita akan menyebabkan semakin meningkat pula partisipasi masyarakat terhadap pelayanan jasa kebersihan sampah.

Selanjutnya Alamsyah (2005), mengungkapkan bahwa dengan adanya perubahan dalam pendapatan masyarakat dalam hal ini pendapatan keluarga akan merubah pola perbelanjaan terutama terhadap kepemilikan kendaraan pribadi yang membutuhkan aksesibilitas dalam aktivitasnya di pusat-pusat perdagangan sehingga memerlukan tempat untuk parkir.

### 2. Variabel Lokasi Parkir

Dari hasil regresi diketahui bahwa variabel lokasi parkir ( $\ln X_2$ ) sebagai variabel independent menunjukkan hubungan yang tidak signifikan. Hal ini ditunjukkan dengan nilai  $t_{hitung}$

lebih kecil dari  $t_{tabel}$  pada tingkat kepercayaan 95% atau di atas *level of signifikan* ( $\alpha = 0,05$ ).

Implikasi hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lokasi parkir ( $\ln X_2$ ), belum berdampak secara nyata terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum, alasannya bahwa banyaknya atau penambahan jumlah titik lokasi parkir belum tentu memberikan kontribusi yang lebih besar terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum. Hal ini dapat dilihat pada realisasi penerimaan yang menunjukkan bahwa, kontribusi dari jumlah titik lokasi yang lebih banyak realisasi penerimaannya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah titik lokasi parkir yang lebih sedikit. Sebagaimana realitas yang ditemukan di lapangan menunjukkan bahwa ada lokasi parkir yang pengelolaannya dibatasi oleh batas waktu tertentu dan tergantung pula dengan mobilisasi serta aktivitas masyarakat yang membutuhkan jasa parkir tidak merata di semua titik lokasi parkir yang ada.

Hasil tersebut juga mengacu pada penelitian sebelumnya dari Sofyan Nur (2005), yang melakukan penelitian di Kota Samarinda, menyimpulkan bahwa berdasarkan hasil korelasi parsial uji  $t$  menunjukkan variabel panjang jalan tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Samarinda.

Patmadjaja, et.al (2004), menyatakan bahwa Kegiatan perparkiran di badan jalan dapat mengurangi kapasitas jalan,

kerugian yang dialami oleh pengguna jalan akibat kemacetan tidak sebanding dengan pendapatan yang diterima dari sektor parkir

### **3. Variabel Petugas Parkir**

Dari hasil regresi dapat diketahui bahwa variabel petugas parkir ( $\ln X_3$ ) sebagai variabel independent menunjukkan hubungan yang sesuai dengan hipotesis yang telah diajukan. Hal ini ditunjukkan dengan nilai  $t_{hitung}$  lebih besar dari  $t_{tabel}$  pada tingkat kepercayaan 95% atau di bawah *level of signifikan* ( $\alpha = 0,05$ ).

Sedangkan nilai parameter dari variabel petugas parkir ( $\ln X_3$ ) menunjukkan hubungan yang positif terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum ( $\ln Y$ ) dengan nilai koefisien sebesar 2,197. Angka tersebut berarti bahwa setiap optimalisasi petugas parkir sebesar 1% maka akan menyebabkan terjadi peningkatan dalam penerimaan retribusi parkir sebesar 2,197% dengan asumsi bahwa variabel lain konstan.

Implikasi hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semakin optimal dalam pemanfaatan peranan petugas parkir akan memberikan dampak yang positif terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Saraida (2004), yang menyatakan bahwa secara parsial faktor-faktor yang secara signifikan mempengaruhi penerimaan retribusi parkir di Kabupaten Merauke adalah variabel pengawasan, personil, organisasi, lokasi perparkiran, serta sarana prasarana tetapi yang paling

dominan tingkat signifikansinya adalah variabel personil (petugas parkir).

Rachmawati (2007), mengatakan bahwa sumberdaya manusia adalah faktor sentral dalam suatu organisasi apapun bentuk serta tujuannya, organisasi dibuat berdasarkan visi untuk kepentingan manusia dan dalam pelaksanaannya misi tersebut dikelola oleh manusia. Jadi manusia merupakan faktor strategis dalam kegiatan organisasi.

Dalam hubungannya dengan penataan parkir di tepi jalan umum, petugas parkir mempunyai peranan yang sangat menentukan karena sistem yang dipakai adalah manual artinya hanya mengandalkan keterampilan tenaga manusia jadi perlu peranan yang maksimal dari petugas parkir. Kondisi ini juga menuntut berbagai hal seperti adanya sikap mental atau kejujuran dari petugas parkir maupun pembinaan dan pengawasan dari kolektor serta instansi terkait.

#### **4. Variabel Dummy Otonomi Daerah**

Dari hasil regresi dapat diketahui bahwa variabel dummy otonomi daerah yang dimulai sejak tahun 2001 menunjukkan hubungan yang tidak signifikan. Hal ini ditunjukkan dengan nilai  $t_{hitung}$  lebih kecil dari  $t_{tabel}$  pada tingkat kepercayaan 95% atau di atas *level of signifikan* ( $\alpha = 0,05$ ).

#### **B. Retribusi Parkir, PAD, dan Otonomi Daerah**

Pelaksanaan otonomi daerah yang luas, nyata dan bertanggungjawab dapat terwujud melalui kemampuan daerah di bidang keuangan untuk mencukupi

penyelenggaraan pemerintahan, memproses dan melaksanakan pembangunan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta memberikan pelayanan daerah terhadap masyarakat.

Dengan pelaksanaan otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, maka Pemerintah Daerah diberikan kewenangan untuk menggali potensinya terutama Pendapatan Asli Daerah (PAD) berupa pajak daerah, retribusi daerah, hasil usaha BUMD dan pendapatan asli daerah lainnya. Keseriusan untuk mendorong Pemerintah Daerah dalam menggali Pendapatan Asli Daerah (PAD) ditunjukkan dengan telah direvisinya Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 dan aturan pelaksanaannya berupa Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah. Isi pokok perubahan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 ada dua hal, yaitu : (a) Peraturan Daerah untuk Pajak Daerah dan Retribusi Daerah tidak perlu mendapat pengesahan Pemerintah Pusat, dan (b) Pemerintah Daerah diberi kebebasan untuk membuat pajak dan retribusi diluar dari yang secara eksplisit tercantum dalam Undang-Undang Nomor 34 tahun 2000, Peraturan Pemerintah Nomor 65 dan Peraturan Pemerintah Nomor 66 tahun 2001.

Otonomi juga memberi harapan bagi masyarakat untuk dapat menikmati pelayanan publik yang lebih baik dan terciptanya iklim demokrasi di daerah serta memunculkan harapan baru bagi masyarakat untuk memperoleh kebijakan-kebijakan daerah yang lebih mementingkan nasib mereka daripada hanya sekedar mengakomodasikan keinginan pemerintah pusat sebagaimana yang telah terjadi di masa yang lalu.

Faktor kemampuan untuk mengelola keuangan daerah merupakan faktor yang sangat menentukan bagi keberhasilan pelaksanaan otonomi daerah. Dengan kata lain, salah satu ciri dari daerah otonom terletak pada kemampuan *self supporting*-nya dalam bidang keuangan, termasuk di dalamnya adalah kemampuan daerah dalam menggali sumber-sumber keuangan dengan baik dan menggunakannya secara tepat dan benar. Daerah harus mempunyai sumber-sumber keuangan yang memadai untuk membiayai penyelenggaraan otonominya. Kemampuan pemerintah daerah dalam membiayai pembangunan daerahnya akan sangat ditentukan oleh kapasitasnya dalam mengatur berbagai program-program pembangunan dalam melaksanakan berbagai fungsinya secara baik dan benar, seperti fungsi pelayanan kepada masyarakat (*public services*), fungsi pembangunan (*development*), dan fungsi perlindungan kepada masyarakat (*society protection*).

Koswara (2000), menyatakan bahwa ciri utama yang menunjukkan suatu daerah otonom mampu berotonomi terletak pada kemampuan keuangan daerah. Artinya daerah harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber keuangan sendiri, mengelola dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerahnya. Ketergantungan pada Pemerintah pusat harus seminimal mungkin, sehingga Pendapatan Asli Daerah (PAD) harus menjadi bagian sumber keuangan terbesar yang didukung oleh kebijakan perimbangan keuangan pusat dan daerah sebagai prasyarat mendasar dalam sistem pemerintahan negara.

Menurut Insukindro, dkk (1994) dalam kaitannya dengan pemberian otonomi kepada daerah dalam merencanakan, menggali, mengelola dan menggunakan keuangan daerah sesuai dengan kondisi daerah, Pendapatan Asli Daerah (PAD) dapat dipandang sebagai salah satu indikator atau kriteria untuk mengurangi ketergantungan suatu daerah kepada pusat. Pada prinsipnya semakin besar Pendapatan Asli Daerah (PAD) kepada APBD akan menunjukkan semakin kecil ketergantungan daerah kepada pusat.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) hanya merupakan salah satu komponen sumber penerimaan keuangan daerah di samping penerimaan lainnya berupa dana

perimbangan, pinjaman daerah dan lain-lain penerimaan yang sah. Juga, sisa anggaran tahun sebelumnya dapat ditambahkan sebagai sumber pendanaan penyelenggaraan pemerintahan di daerah. Keseluruhan bagian penerimaan tersebut setiap tahun tercermin dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

Untuk dapat menggali sumber-sumber pendapatan daerah maka diperlukan kesiapan dan kemandirian daerah dalam bentuk sumber daya dan potensi yang dimiliki sehingga memiliki kemampuan yang optimal, dalam rangka pembiayaan pemerintahan dan pembangunan daerah yang bersumber dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) khususnya yang berasal dari pajak daerah dan retribusi daerah pengaturannya perlu ditingkatkan lagi, melalui upaya peningkatan kinerja pemungutannya.

Menurut Mardiasmo (2002), maksimisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) akan berimplikasi pada peningkatan pungutan pajak daerah dan retribusi daerah, karena penyumbang terbesar Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah dua komponen tersebut. Selanjutnya dinyatakan pula, pemerintah daerah sebaiknya tidak menambah pungutan yang bersifat pajak (menambah pajak baru). Jika mau menambah pungutan hendaknya bersifat retribusi, sedangkan pajak justru diupayakan sebagai "the last effort" saja.

Kebijakan untuk tidak menambah pungutan pajak dan meningkatkan retribusi didasarkan

pada beberapa pertimbangan, antara lain: pungutan retribusi langsung berhubungan dengan masyarakat pengguna layanan publik (*public service*). Peningkatan retribusi secara otomatis akan mendorong peningkatan kualitas pelayanan publik karena masyarakat tentu tidak mau membayar lebih tinggi bila pelayanan yang diterima sama saja kualitas dan kuantitasnya. Dengan demikian pemerintah daerah ditantang untuk meningkatkan kinerjanya dalam memberikan pelayanan kepada publik.

### **C. Aspek Yuridis**

Secara yuridis, implementasi Perda Nomor 3 Tahun 2007 tentang retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Banjarmasin telah memenuhi tujuan hukum untuk memberikan kepastian hukum, rasa keadilan, dan kemanfaatan.

Terpenuhinya ketiga tujuan hukum tersebut terutama tercermin dalam pelaksanaannya yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Daerah yang antara lain menetapkan lokasi yang diberikan ijin untuk memungut retribusi beserta besaran setorannya. Pada tahun 1997 parkir di tepi jalan umum ditetapkan dengan Peraturan Daerah Tingkat II Banjarmasin Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Tempat Parkir, selanjutnya pada tahun 2000 diperbaharui dengan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2000 tentang Retribusi Tempat Parkir, dan tahun 2007 diperbaharui lagi dengan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2007

tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Petugas parkir di tepi jalan umum adalah pekerja harian lepas pengelola parkir di tepi jalan umum yang secara resmi terdata pada UPTD Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin melalui kolektor yang mempekerjakannya. Kemudian petugas parkir tersebut memperoleh kelengkapan identitas seperti papan nama, logo, rompi yang disediakan oleh UPTD Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin dengan maksud agar terdapat keseragaman dan petugas parkir tersebut mudah teridentifikasi.

Retribusi parkir sebagai salah satu Pendapatan Asli Daerah termasuk dalam subsektor pengangkutan. Pengelolaan parkir di tepi jalan umum dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin. Untuk penyetoran hasil penerimaan dilakukan oleh kolektor yang diberikan ijin mengelola parkir oleh Dinas Perhubungan, disetor langsung ke Dinas Pendapatan Kota Banjarmasin, selanjutnya menunjukkan bukti setoran tersebut ke Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin, sebagai bahan evaluasi terhadap parkir yang dikelola oleh kolektor, untuk dapat dipantau mana yang telah memenuhi kewajiban, belum ataupun menunda penyetorannya sehingga dapat diambil tindakan teknis di lapangan.

Prosedur ijin cukup sederhana dengan cara calon kolektor menyampaikan permohonan ijin pengelolaan tempat parkir ke Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin. Selanjutnya diadakan

tinjauan lapangan sesuai persyaratan teknis yang berlaku. Jika dianggap layak dan atas dasar kesepakatan antara kedua belah pihak yakni Dinas Perhubungan yang bertindak atas nama Pemerintah Kota Banjarmasin sebagai pihak pertama dan kolektor sebagai pengelola lokasi parkir di tepi jalan umum sebagai pihak kedua, maka dilakukan kerjasama dengan membuat surat perjanjian disertai dengan surat pernyataan. Perjanjian tersebut memuat hal-hal yang mengikat kedua belah pihak antara lain memuat letak lokasi parkir yang akan dikelola, besaran kontribusi yang harus disetor pihak kedua, waktu penyetoran, karcis parkir, penyediaan sarana parkir, pemungutan tarif parkir sesuai aturan. Selanjutnya disertai pula dengan surat pernyataan berisi kesanggupan untuk mematuhi aturan yang telah disepakati bersama dalam surat perjanjian.

Secara organisatoris, pelaksanaan teknis di lapangan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin yang didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Banjarmasin Nomor 8 tahun 2000 tanggal 29 Nopember 2000, selanjutnya dijabarkan pada Keputusan Walikota Banjarmasin Nomor 25 tahun 2005 tentang uraian tugas unsur-unsur organisasi perparkiran Kota Banjarmasin tanggal 31 Oktober 2005 adalah sebagai berikut :

- a. Kepala perparkiran
- b. Petugas tata usaha
- c. Pelaksana perparkiran

- d. Pelaksana penagihan
- e. Pelaksana pengawasan

Dalam pelaksanaan di lapangan untuk kelancaran parkir di tepi jalan umum ini, telah dibentuk tim pengendali, tim teknis dan tim operasional penertiban parkir terpadu yang merupakan gabungan dari beberapa instansi terkait seperti Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kota Banjarmasin, Kejaksaan Negeri Banjarmasin, Pengadilan Negeri Banjarmasin, Poltabes Banjarmasin dan Dinas Satpol PP Kota Banjarmasin.

## V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, mengenai penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum (*on street parking*) sebagai salah satu komponen Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Banjarmasin, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Variabel pendapatan per kapita, lokasi parkir dan petugas parkir serta dummy otonomi daerah berpengaruh signifikan terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Banjarmasin. Tetapi secara parsial hanya variabel pendapatan per kapita, dan petugas parkir yang berpengaruh positif dan signifikan, sedangkan lokasi parkir dan otonomi daerah tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Banjarmasin.
2. Tidak ada perbedaan penerimaan retribusi parkir di

tepi jalan umum di Kota Banjarmasin antara masa otonomi daerah dengan sebelum otonomi daerah.

3. Petugas parkir lebih dominan pengaruhnya terhadap penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Banjarmasin bila dibandingkan dengan variabel pendapatan per kapita, lokasi parkir dan otonomi daerah yang digunakan dalam model analisis ini.
4. Secara yuridis, implementasi Perda Nomor 3 Tahun 2007 tentang retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Banjarmasin telah memenuhi tujuan hukum untuk memberikan kepastian hukum, rasa keadilan, dan kemanfaatan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, 2007, **Pendanaan Pemerintah Daerah**. Seruni com, Makassar
- Alamsyah, Alik Ansyori, 2005, **Rekayasa Lalu Lintas**, UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah, Malang.
- Gujarati, Damodar, 1995, **Ekonometrika Dasar**, Alih Bahasa, Sumarno Zain, Airlangga, Jakarta.
- Halim,A, 2001, **Bunga Rampai Manajemen Keuangan Daerah**. UPP AMP YKPN, Yogyakarta.
- Ishak, Ani, 2004. **Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Kebersihan Sampah Kota**

- Samarinda, Kalimantan Timur.** Tesis S2, Program Pascasarjana, UNHAS.
- Iskandar, et all, 1995. **Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib.** Kumpulan Materi Petunjuk Teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Insukindro, Mardiasmo, Widayati. W, Jaya. W.K, Purwanto. B.M, Halim. A, Suprihanto. J, Purnomo. A.B., 1994, **Peran dan Pengelolaan Keuangan Daerah dalam Usaha Peningkatan PAD : Laporan Penelitian.** KKD, FEUGM, Yogyakarta.
- Koswara, E, 2000, **Menyongsong Pelaksanaan Otonomi Daerah Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 : Analisis CSIS,** Tahun XXIX/2000 No. 1.36-53.
- Kunarjo, 1996, **Perencanaan dan Pembiayaan Pembangunan,** Universitas Indonesia, Press, Yakarta
- Mardiasmo, 2002, **Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah,** ANDI Offset, Yogyakarta.
- Murdiman, 2003. **Studi Pengelolaan Parkir Dalam Upaya Meningkatkan Penerimaan Retribusi Parkir di Kota Palu.** Tesis S2 Pasca Sarjana Universitas Hasanuddin Makassar
- Nawawi, H. Hadari, 1998. **Manajemen Sumber Daya Manusia : Untuk Bisnis Yang Kompetitif.** Cetakan Pertama, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Patmadjaja, Harry, et.al, 2004. **Pengaruh Kegiatan Perparkiran Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus Jalan Kertajaya).** Universitas Kristen Petra.
- P. Siahaan, Marihot, 2005, **Pajak Daerah dan Retribusi Daerah,** Rajawali Pers, Jakarta
- Rachim AF, Abd, 2003, **Menyiasati Dan Memikul Keuangan Daerah,** Airlangga University Press, Surabaya.
- Riwo Kaho, Josep, 1991, **Prospek Otonomi Daerah Di Negara Republik Indonesia,** Rajawali Press, Jakarta
- Saraida, 2004, **Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penerimaan Retribusi Parkir dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Merauke.** Tesis S2, Program Pascasarjana, UNHAS
- Santoso, Bagus, 1995, **Retribusi Pasar Sebagai Pendapatan Asli Daerah, Studi Kasus Pasar Kabupaten Sleman,** *Prisma*, Nomor 4 , LP3ES 19-35.
- Sofyan Nur, Eka, 2005, **Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penerimaan parkir di tepi jalan umum terhadap pendapatan asli daerah Kota Samarinda.**

- Tesis S2, Program Pascasarjana, UNHAS
- Soelarno, Slamet, 1999, **Pajak dan Retribusi Daerah**, STIA-LAN Press, Jakarta.
- Sukirno, Sadono, 2006, **Makroekonomi, Teori Pengantar, Edisi ketiga**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Suparmoko, 2001. **Ekonomi Publik Untuk Keuangan Dan Pembangunan Daerah**, Penerbit Andi, Yogyakarta.
- Tamin, O.Z.et.al., (1999), **Pengaruh Kegiatan Perparkiran Di Badan Jalan (On- street Parking) Terhadap Kinerja Ruas Jalan: Studi Kasus Di DKI-Jakarta**, *Proceeding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT)*.
- Taufik Muhammad, 2005. **Analisis Pengelolaan Kebersihan Dan Pengaruhnya Terhadap Penerimaan Retribusi Di Kabupaten Bulungan**. Tesis S2, Program Pascasarjana, UNHAS
- Widjaya, A.W, 1992. **Titik Berat Otonomi Pada Daerah Tingkat II**, Rajawali Press, Jakarta
- Yani, Ahmad, 2002. **Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Daerah di Indonesia**, Rajawali Press, Jakarta.
- Zainun, Buchari, 1998. **Azas-Azas Management**, PT Gramedia Pustaka Umum, Jakarta.
- Zaenuddin, Muhammad 2008. **Otonomi Daerah Belum Sesuai Harapan**, Monday, 21 January 2008, <http://batampos.co.id>
- 1996. **Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir**
- 2005. **Evaluasi Pelaksanaan UU No. 34 Tahun 2000 Tentang Pajak dan Retribusi Daerah :** Laporan Badan Pengkajian Ekonomi, Keuangan, dan Kerjasama Internasional Departemen Keuangan RI.
- 2001. **Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah**
- 2004. **Undang – Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Otonomi Daerah.**
- 2004. **Undang – Undang No. 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.**
- 2004. **Undang – Undang No. 34 Tahun 2004 Tentang Pajak dan Retribusi Daerah.**
- 2005. **Keputusan Walikota Banjarmasin Nomor 25 Tahun 2005 Tentang Uraian Tugas Unsur – Unsur Perparkiran Kota Banjarmasin.**