



Peningkatan Kinerja Pedestrian Berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki di Jalan Jawa Kecamatan Sumbersari Kabupaten Jember¹

Pedestrian Way Improvement Based on Pedestrian Perception in Jawa Street, Sumbersari District, Jember Regency

Wulida Putri Romadona^a. Akhmad Hasanuddin^b. Ratih Novi Listyawati^{c, 2}

^{a, c} Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember, Jl. Kalimantan 37 Jember

^b Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember, Jl. Kalimantan 37 Jember

ABSTRAK

Pedestrian merupakan lintasan yang bertujuan memberikan pelayanan bagi penggunanya sehingga menjamin kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki (Departemen Pekerjaan Umum, 1999). Namun kenyataannya masih terdapat pedestrian yang tidak berfungsi secara maksimal dimana pemanfaatannya digunakan untuk berdagang PKL dan parkir kendaraan motor sehingga pelayanannya tidak menjamin kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Jalan Jawa adalah bagian dari kecamatan Sumbersari dengan fungsi jalan kolektor yang memiliki keberagaman penggunaan lahan seperti pendidikan, perkantoran serta perdagangan dan jasa sehingga menimbulkan banyaknya pejalan kaki yang berjalan di jalan Jawa. Adapun beberapa permasalahan di koridor Jalan Jawa seperti banyaknya PKL yang berjualan serta parkir kendaraan di sepanjang koridor Jalan Jawa. Selain itu, kondisi fisik pedestrian mengalami kerusakan di beberapa titik pedestrian di koridor Jalan Jawa. Permasalahan yang terjadi perlu adanya peningkatan kinerja pedestrian guna menunjang rasa aman, nyaman dan menyenangkan bagi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan mengetahui kinerja pedestrian berdasarkan persepsi pejalan kaki menggunakan metode analisis IPA (importance performance analysis). Analisis IPA digunakan untuk mengetahui tingkat kinerja dan tingkat kepentingan pada variabel keselamatan, kondisi menyenangkan, dan keamanan. Hasil dari analisis IPA, didapatkan sub variabel yang masuk dalam kuadran I meliputi ketersediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, pedestrian bebas dari PKL, pedestrian bebas dari kendaraan bermotor, ketersediaan tempat sampah, dan ketersediaan bolar. Ouput dalam penelitian ini berupa rekomendasi dalam meningkatkan kinerja pedestrian berdasarkan persepsi pejalan kaki antara lain penyediaan lajur pemandu pada pedestrian, pemberlakuan peraturan terkait penataan PKL, pengaturan parkir, pengadaan tempat sampah, serta perbaikan dan pengadaan bolar.

Kata kunci: Pedestrian, IPA, Persepsi

ABSTRACT

Pedestrian way is a path that aims to provide services for its users to ensure the smoothness, safety, and comfort of pedestrians (Department of Public Workers, 1999). However, in reality, there are still pedestrian ways that do not function optimally because of street vendors and parking motorbikes so that their services do not guarantee and comfort. Jawa street is located in Sumbersari sub-district which has a variety of land uses such as education, and services, so that many pedestrians walking on Jawa street. There are several problems in

¹ Info Artikel: Received: Desember 2021, Accepted: Juni 2022

² E-mail: wulidaromadona@gmail.com (Wulida Putri Romadona), damha_sipilunej@yahoo.co.id (Akhmad Hasanuddin), ratihnovilisyawati@unej.ac.id (Ratih Novi Listyawati)

Jawa street, such as the number of street vendors and parking vehicles along Jawa street. In addition, the physical condition of the pedestrian way damaged at several points in Jawa street. Based on that problem, the pedestrian way need improvement to support a sense of security, and fun for pedestrians. This study aims to determine pedestrian way performance based on pedestrian perceptions using the IPA (importance-performance analysis) method. IPA analysis is used to determine the level of performance and the level of importance on the variables of safety, pleasant conditions, and safety. The results of the IPA analysis showed that the sub-variables included in quadrant I are the availability of accessibility for persons with disabilities, pedestrian ways are free from street vendors, pedestrian ways are free from motorized vehicles, the availability of trash cans, and the availability of ballparks. The output in this study is to formulated several recommendations in improving pedestrian way performance based on pedestrian perceptions, including providing guide lanes for pedestrian ways, enacting regulations related to street vendors arrangement, parking arrangements, procurement of trash bins, as well as repair and procurement of ballparks.

Keywords: Pedestrian way, IPA, Perception

PENDAHULUAN

Pedestrian merupakan lintasan yang bertujuan memberikan pelayanan bagi penggunanya sehingga menjamin kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki (Departemen Pekerja Umum,1999). Namun kenyataannya masih terdapat pedestrian yang tidak berfungsi secara maksimal karena ketidakdisiplinan masyarakat dalam penggunaan pedestrian yaitu keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang menempati pedestrian serta penggunaan pedestrian sebagai parkir kendaraan motor sehingga pelayanannya tidak menjamin kelancaran, keamanan dan kenyamanan. Pada tahun 2016 menurut data World Health Organization (WHO), pejalan kaki menjadi korban kecelakaan dengan angka 22% dimana menurut jumlah fatalitas terdapat 5.005 orang meninggal atau setidaknya terdapat 14 pejalan kaki yang meninggal dunia setiap harinya (Kompas.com, 2021). Berdasarkan hasil observasi awal, di sepanjang Jalan Jawa dan Jalan Kalimantan dipenuhi oleh para pedagang kaki lima sehingga menyebabkan kurangnya ruang gerak bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya dimana pejalan kaki sering menggunakan bahu jalan yang dapat membahayakan keselamatan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Teguh (2016) berkesimpulan bahwa tingkat pengetahuan yang dimiliki masyarakat terhadap penggunaan pedestrian di jalan Jawa dan jalan Kalimantan dengan persentase jawaban 96% fasilitas pedestrian merupakan hak sepenuhnya bagi pejalan kaki dan PKL tidak boleh menempati trotoar dengan persentase jawaban sebesar 96%. Adanya permasalahan tersebut menjadi pertimbangan peneliti untuk menggunakan koridor jalan Jawa sebagai wilayah studi penelitian. Jalan Jawa adalah jalan kolektor yang memiliki keberadaan penggunaan lahan seperti pendidikan, perkantoran serta perdagangan dan jasa. Hal ini menyebabkan banyaknya pejalan kaki yang berjalan di jalan Jawa. Berdasarkan kondisi eksisting terdapat permasalahan kondisi pedestrian berupa sepanjang jalan Jawa dipenuhi oleh aktivitas berdagang PKL, kondisi fisik trotoar mengalami kerusakan di beberapa titik, kondisi parkir yang masih menggunakan trotoar untuk memarkir kendaraan. Berdasarkan kondisi eksisting terdapat permasalahan kondisi pedestrian berupa sepanjang jalan Jawa dipenuhi oleh aktivitas berdagang PKL, kondisi fisik trotoar mengalami kerusakan di beberapa titik, kondisi parkir yang masih menggunakan trotoar untuk memarkir kendaraan. Dengan adanya permasalahan tersebut maka penelitian bertujuan untuk menganalisis persepsi pejalan kaki dimana hasil analisis tersebut dihasilkan rumusan rekomendasi dalam meningkatkan kinerja pedestrian di koridor Jalan Jawa.

TINJAUAN PUSTAKA

Fasilitas penunjang pedestrian

Penyediaan fasilitas penunjang pedestrian berdasarkan pedoman Permen No. 03/PRT/M/2014, Permen PUPR No. 02/SE/M/2018 dan Permen PU No. 05/PRT/M/2012. Adapun fasilitas penunjang pedestrian berdasarkan standar meliputi rambu, marka, dan papan informasi, lampu penerangan, jalur hijau, tempat sampah, tempat duduk, pagar pengaman, halte/shelter bus, drainase, dan bolar.

Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus

Adapun ketentuan adanya fasilitas berdasarkan pedoman yang digunakan yaitu pedoman Permen No. 03/PRT/M/2014 meliputi kebutuhan lebar ruang pejalan kaki dengan kruk minimal panjang 120 cm dan lebar 35 cm serta tuna netra minimal Panjang 95 cm dan lebar 90 cm, tersedia passing place apabila trotoar > 1,5 m, penyediaan informasi, dan lajur pemandu terdiri dari ubin kubah sebagai peringatan dan ubin garis sebagai pengarah.

Kriteria pedestrian

Pergerakan pejalan kaki harus sesuai dengan kriteria dalam merancang pedestrian. Menurut Untermann (1984), adapun kriteria yang diterapkan meliputi keselamatan, kondisi menyenangkan, dan kenyamanan.

Metode *importance performance analysis* (IPA)

Penggunaan metode IPA pada analisis persepsi pengguna pedestrian untuk mengetahui tingkat kepentingan dan tingkat kinerja dimana hasil reratanya akan digunakan untuk mengetahui variabel yang termasuk dalam sumbu x menggantikan persepsi responden sedangkan sumbu y menggantikan harapan responden. Berikut merupakan rumus yang digunakan dalam metode IPA beserta arti dari masing-masing kuadran dalam gambar 1.

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} \times 100\% \quad (1)$$

dengan, T_{ki} = Tingkat kepuasan responden, X_i = Skor penilaian (bobot) kinerja/persepsi, Y_i = Skor penilaian (bobot) kepentingan/harapan.

Untuk menghitung tingkat kinerja (\bar{X}) dan tingkat kepentingan (\bar{Y}) dapat menggunakan rumus sebagai berikut.

$$\bar{X} = \frac{\sum X_i}{n} \quad \bar{Y} = \frac{\sum Y_i}{n} \quad (2)$$

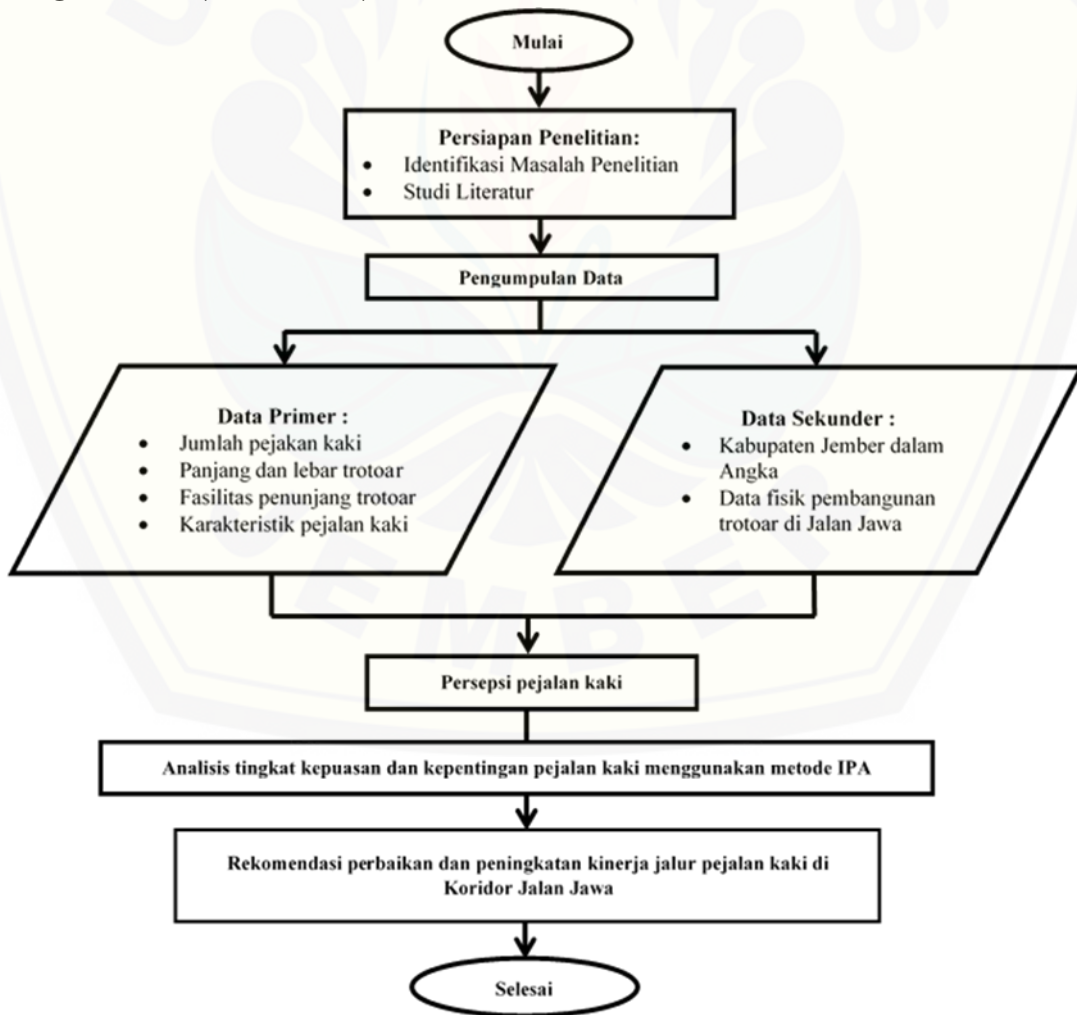
Dimana, \bar{X} = rata-rata tingkat kinerja, \bar{Y} = rata-rata tingkat kepentingan, dan n = jumlah reponden

Dari hasil tersebut selanjutnya menentukan garis sumbu horizontal (\bar{X}) dimuat oleh rata-rata nilai tingkat kinerja sedangkan sumbu vertikal (\bar{Y}) dimuat oleh rata-rata nilai tingkat kepentingan. Rumus yang digunakan sebagai berikut.



Gambar 1. Diagram dalam analisis Importance Performance Analysis
 Sumber : Supranto, 2006

METODE PENELITIAN



Populasi dan sampel

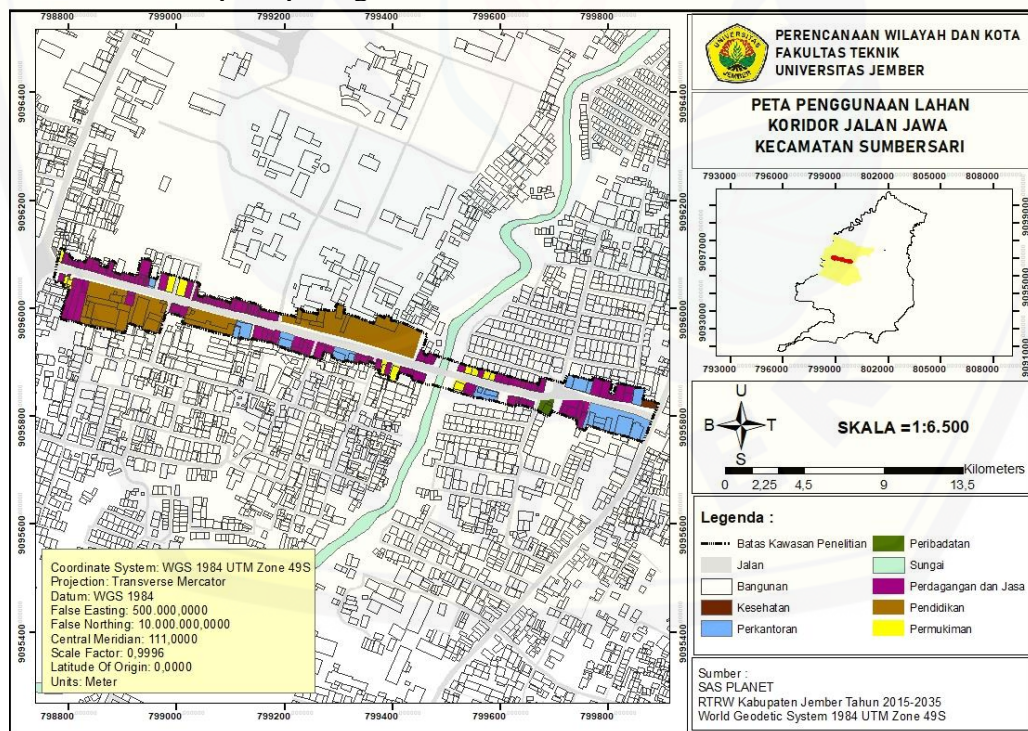
Populasi dalam penelitian tidak dapat ditentukan sehingga perlu menggunakan teknik sampling accidental sampling dimana pejalan kaki yang melewati jalur pejalan kaki merupakan bagian dari populasi. Kemudian untuk penentuan sampel menggunakan perhitungan linear time function dikarenakan peneliti mempertimbangkan keterbatasan waktu dan tenaga. Adapun jumlah sampel yang digunakan berdasarkan hasil perhitungan sebanyak 96 responden yang terbagi dalam setiap segmen di koridor jalan Jawa.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran umum wilayah penelitian

Jalan Jawa merupakan jalan kabupaten dengan fungsi jalan kolektor dimana jenis jalan dua lajur dua arah tidak ada median jalan dengan panjang jalan sebesar 1.250 meter dimulai dari perempatan DPR hingga pertiga prosalina yang terbagi menjadi 5 segmen dimana pembagian tersebut berdasarkan penelitian terdahulu yakni mempertimbangkan adanya persimpangan yang memutus trotoar serta kesetaraan luasan segmen dibuat seimbang.

Pembagian segmen di koridor Jalan Jawa memiliki masing-masing luasan meliputi segmen 1 memiliki luas kawasan sebesar 2,28 ha, segmen 2 sebesar 1,56 ha, segmen 3 sebesar 2,27 ha, segmen 4 sebesar 1,05 ha, dan segmen 5 sebesar 1,63 ha. Adapun penggunaan lahan di koridor Jalan Jawa seperti pada gambar dibawah.



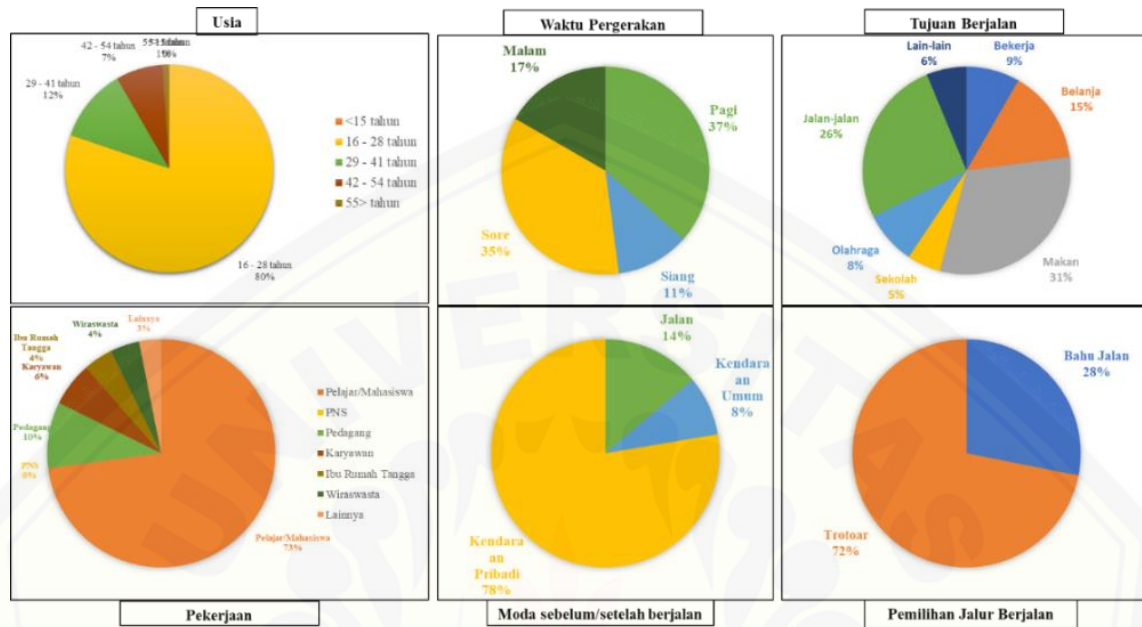
Gambar 2. Wilayah Koridor Jalan Jawa, Kecamatan Sumbersari, Kabupaten Jember

Sumber : Survei Primer, 2021

Berdasarkan gambar 2. penggunaan lahan yang mendominasi di jalan Jawa merupakan penggunaan lahan pendidikan sebesar 2,47 ha atau 39% dari total keseluruhan luas koridor

Jalan Jawa. Kemudian luasan penggunaan lahan perdagangan dan jasa sebesar 2,39 ha atau 37% dari luas total koridor Jalan Jawa. Adanya penggunaan lahan tersebut sehingga menyebabkan meningkatnya aktivitas perdagang PKL yang berada di Jalan Jawa.

Karakteristik pejalan kaki



Gambar 3. Karakteristik Pejalan Kaki di Koridor Jalan Jawa, Kecamatan Sumpersari, Kabupaten Jember

Sumber : Survei Primer, 2021

Karakteristik pejalan kaki yang melewati Jalan Jawa mayoritas usia rentang 16 – 28 tahun dengan jenis kelamin laki-laki. Pekerjaan pejalan kaki yang melewati Jalan Jawa sebagian besar merupakan pelajar/mahasiswa dengan moda sebelum atau setelah berjalan menggunakan kendaraan bermotor. Berdasarkan waktu pergerakan pejalan kaki, banyak dari pejalan kaki memilih waktu pagi sebanyak 37% dan waktu sore sebanyak 35%. Adapun tujuan pejalan kaki melewati Jalan Jawa yakni untuk makan serta pemilihan jalur berjalan banyak dari pejalan kaki memilih trotoar. Namun berdasarkan observasi peneliti, banyak pejalan kaki yang melakukan aktivitas berjalan menggunakan bahu jalan.

Persepsi pejalan kaki

Adapun hasil dari persepsi pejalan kaki ini didapatkan skor kinerja dari masing-masing kriteria beserta kategori kondisinya meliputi rentang 1,00 – 1,80 untuk kategori sangat tidak baik, 1,81 – 2,60 kategori tidak baik, 1,61 – 3,30 kategori cukup baik, 3,41 - 4,20 kategori baik dan rentang 4,21 – 5,00 untuk kategori sangat baik.

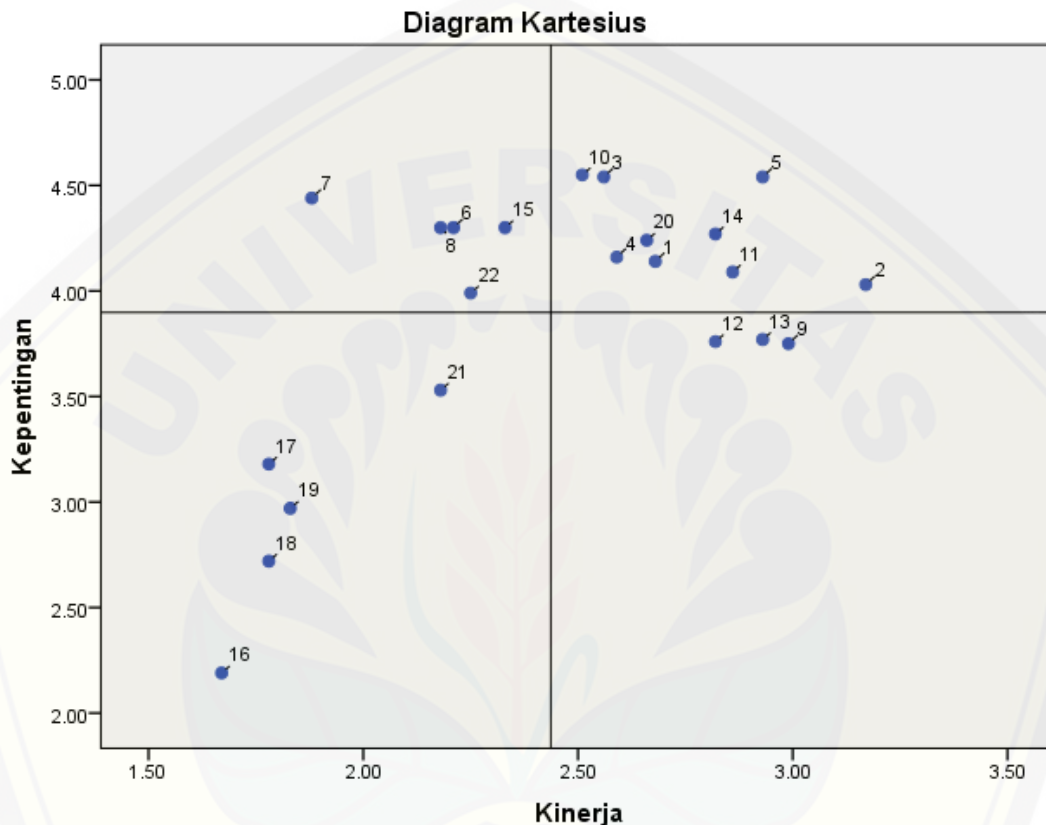
Tabel 3. Analisis Persepsi Pejalan Kaki di Koridor Jalan Jawa

No	Variabel	Skor kinerja	Tingkat kinerja	Skor kepentingan	Tingkat kepentingan	Tingkat kesesuaian (%)	Kategori tingkat kinerja
Keselamatan							
1	Kondisi perkerasan	249	2,68	397	4,14	64,74%	Tidak Baik

No	Variabel	Skor kinerja	Tingkat kinerja	Skor kepentingan	Tingkat kepentingan	Tingkat kesesuaian (%)	Kategori tingkat kinerja
2	Ketinggian pedestrian	304	3,17	387	4,03	78,55%	Cukup Baik
3	Pemisah antara pedestrian dengan jalur kendaraan	244	2,56	436	4,54	56,42%	Tidak Baik
4	Penyediaan rambu dan marka bagi pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan	247	2,59	399	4,16	62,41%	Tidak Baik
5	Ketersediaan lampu penerangan jalan	280	2,93	436	4,54	64,45%	Cukup Baik
6	Ketersediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas	210	2,21	413	4,30	51,33%	Tidak Baik
Kondisi Menyenangkan							
7	Pedestrian bebas dari PKL	176	1,88	426	4,44	42,25%	Tidak Baik
8	Pedestrian bebas dari parkir kendaraan	206	2,18	413	4,30	50,61%	Tidak Baik
9	Kemudahan dalam pergantian moda transportasi	284	2,99	360	3,75	79,72%	Cukup Baik
Kenyamanan							
10	Ketersediaan pedestrian	239	2,51	437	4,55	55,15%	Tidak Baik
11	Kondisi lebar pedestrian	274	2,86	393	4,09	69,97%	Cukup Baik
12	Tidak terputusnya kondisi kondisi pedestrian	269	2,82	361	3,76	75,07%	Cukup Baik
13	Kondisi pedestrian datar	280	2,93	362	3,77	77,62%	Cukup Baik
14	Penyediaan jalur hijau (tanaman peneduh)	268	2,82	410	4,27	66,10%	Cukup Baik
15	Penyediaan tempat sampah	222	2,33	413	4,30	54,24%	Tidak Baik
16	Penyediaan telepon umum	156	1,67	210	2,19	76,19%	Sangat Tidak Baik
17	Penyediaan tempat duduk	168	1,78	305	3,18	56,07%	Sangat Tidak Baik
18	Penyediaan pagar pengaman	167	1,78	261	2,72	65,52%	Sangat Tidak Baik
19	Penyediaan halte/shelter bus	174	1,83	285	2,97	61,75%	Tidak Baik
20	Penyediaan saluran drainase	254	2,66	407	4,24	62,65%	Cukup Baik

No	Variabel	Skor kinerja	Tingkat kinerja	Skor kepentingan	Tingkat kepentingan	Tingkat kesesuaian (%)	Kategori tingkat kinerja
21	Penyediaan papan informasi	207	2,18	339	3,53	61,65%	Tidak Baik
22	Penyediaan Bolar	213	2,25	383	3,99	56,40%	Tidak Baik
C - Line			2,41	3,90			

Sumber : Hasil analisis, 2021



Gambar 4. Diagram Hasil Analisis Persepsi Pejalan Kaki menggunakan Metode IPA
 Sumber : Hasil analisis, 2021

Hasil diagram kartesius dari analisis persepsi pejalan kaki menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*), tingkat kinerja di koridor jalan jawa memiliki nilai 2,41 dimana nilai tersebut tergolong dalam kategori tidak baik. Hal tersebut dikarenakan berdasarkan kondisinya pejalan kaki merasa kurang puas dengan kinerja pada setiap variabel. Lalu berdasarkan hasil diagram kartesius pada gambar 4. Variabel yang masuk ke dalam kuadran I meliputi ketersediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, pedestrian bebas dari pkl, pedestrian bebas dari parkir kendaraan, ketersediaan tempat sampah, dan ketersediaann bolar.

Rekomendasi peningkatan kinerja pedestrian

Perumusan rekomendasi menggunakan variabel yang dihasilkan dari kuadran I pada analisis persepsi pengguna jalur pejalan kaki. Adapun rekomendasi ini disusun berdasarkan kondisi eksisting serta standar atau kebijakan terkait. Adapun kebijakan yang digunakan berasal dari

peraturan daerah kabupaten jember meliputi Perda Kabupaten Jember no. 7 Tahun 2016, Perda Kabupaten Jember no. 6 Tahun 2008 dan Perda Kabupaten Jember No. 12 tahun 2008. Untuk kebijakan tentang penyediaan fasilitas pejalan kaki berupa tempat sampah dan bolar belum ada di Kabupaten Jember.

Tabel 4. Rekomendasi peningkatan kinerja pedestrian di Koridor Jalan Jawa

No	Variabel	Sub Variabel	Rekomendasi
1	Keselamatan	Ketersediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas	Pengadaan jalur pemandu pada segmen 4 dan segmen 5 berupa ubin garis di sepanjang jalur pejalan kaki kemudian di akhir trotoar diberikan ubin bertekstur bulatan yang menjadi peringatan bagi penyandang disabilitas untuk berhenti
2	Kondisi menyenangkan	Pedestrian bebas dari PKL	<ul style="list-style-type: none"> • Pemberlakukan peraturan terkait penataan PKL dimana PKL dapat menggunakan jalur pejalan kaki tidak secara penuh • Penegakan hukum tertulis terkait penentuan lokasi dagang PKL beserta jam buka dan jam tutup dengan mempertimbangkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki serta sosial, budaya, pendidikan, kesehatan ekonomi, keamanan, dan ketertiban pada lokasi tersebut.
		Pedestrian bebas dari parker kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Pengaturan parkir pada kawasan ruko yang berada pada trotoar sebelah selatan segmen 1 • Pengaturan parkir pada toko yang memiliki lahan parkir seperti minimarket yang berada di trotoar sebelah utara segmen 2 atau parkir on street yang telah tersedia di depan pertokoan • Pada segmen 3 perlunya pengaturan parkir yang pada minimarket yang memiliki luas parkir yang atau dapat memarkir pada pertokoan atau warung yang memiliki lahan parkir privat • Pengaturan parkir di segmen 4 pada ruko yang terdapat pada trotoar sebelah selatan sehingga tidak meningkatkan tingkat keselamatan dan kenyamanan bagi pejalan kaki
3	Kenyamanan	Ketersediaan tempat sampah	Pengadaan tempat sampah pada setiap segmen yang dikhususkan bagi pejalan kaki yang melintas dengan peletakan antar fasilitas sebesar 20 meter serta kondisi tempat sampah yang seragam sehingga memberikan kesan teratur
		Ketersediaan bolar	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaiki kondisi bolar pada segmen 1 dengan penambahan 1 buah bolar yang diletakkan di antara bolar yang telah tersedia pada pedestrian tersebut sehingga dapat mengurangi banyaknya kendaraan yang masuk dan parkir di pedestrian • Perbaiki terhadap kondisi bolar dengan penambahan 1 buah bolar diletakkan pada posisi tengah yang telah tersedia di segmen 2. • Pada segmen 3, 4, dan 5 perlu adanya perbaikan terhadap kondisi bolar serta pengadaan bolar pada akhir tepi trotoar dengan diameter 10 dan ketinggian $\pm 0,6$ meter serta jarak antar bolar 0,3 meter sebanyak 3 buah.

Sumber : Hasil analisis, 2021

KESIMPULAN

1. Persepsi pejalan kaki menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) yaitu tingkat kinerja di koridor Jalan Jawa secara keseluruhan memiliki nilai tingkat kinerja sebesar 2,41 dimana nilai tersebut masuk dalam kategori tidak baik. Adapun variabel yang menjadi prioritas utama meliputi ketersediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, pedestrian bebas dari PKL, pedestrian bebas dari parkir kendaraan, ketersediaan tempat sampah, dan ketersediaan bolar.
2. Rekomendasi peningkatan kinerja pedestrian berdasarkan persepsi pejalan kaki di jalan Jawa meliputi penyediaan lajur pemandu pada segmen 4 dan segmen 5, pemberlakuan peraturan terkait penataan PKL serta penegakan hukum tertulis terkait penetapan lokasi tempat usaha PKL, pengaturan parkir pada ruang yang memiliki lahan parkir seperti minimarket, ruko-ruko, serta parkir on street yang tersedia di segmen 2, pengadaan tempat sampah pada setiap segmen di sepanjang koridor Jalan Jawa, perbaikan kondisi fisik bolar pada segmen (1,2, 3) dan pengadaan bolar pada segmen (4 dan 5).

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Untermann, R. K. 1984. *Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns & Neighborhoods of Walking and Bicycling*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- [2] Mulia, H. G. and Manullang, O. R. (2018) 'Penentuan Prioritas Indikator Dalam Merencanakan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus: Kawasan Blok M, Jakarta Selatan)', *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 14(3), p. 175. doi: 10.14710/pwk.v14i3.17703.
- [3] Ardyanti, V. R. 2018. *Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Bendungan Sigura-Gura Kota Malang*.
- [4] Umum, M. P. 2012. *Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan*.
- [5] Umum, M. P. 2014. *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasaranan dan Sarana Jaingan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- [6] Umum, M.P. 2018. *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- [7] Peraturan Daerah Kabupaten Jember. (2008) . *Pedagangan Kaki Lima Kabupaten Jember*.
- [8] Peraturan Daerah Kabupaten Jember. (2008) . *Retribusi Parkir Kendaraan Kabupaten Jember*.
- [9] Peraturan Daerah Kabupaten Jember. (2016) . *Perlindungan dan Pemenuhan Hak-Hak Penyandang Disabilitas*.