BAB IV
ANALISIS PREFERENSI WISATAWAN DALAM PENERAPAN PARKIR JARAK JAUH & LAYANAN ANTAR JEMPUT DI KOTA BANDUNG

Pembahasan materi pada bab ini adalah mengenai analisis kemungkinan penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput di Kota Bandung, dimana sub bab pembahasan dalam melakukan analisis terbagi menjadi beberapa tahapan pembahasan yaitu dari hasil kuisioner tersebut dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan pola spasial, pola waktu dan pola kegiatan serta persepsi dan preferensi responden. Hasil output kusioner selanjutnya akan dilakukan tahapan analisis berupa analisis kebutuhan parkir jarak jauh, dan analisis kebuhan layanan antar jemput.

4.1 Pola Spasial

4.1.1 Daerah Tujuan Perjalanan

Dari hasil survei lapangan, terdapat berbagai tujuan wisatawan di Kota Bandung. Dimana responden memilih tujuan wisata lebih dari satu tempat (*multi purpose*). Tempat yang paling banyak dikunjungi adalah Pasar Baru *Trade Centre* dengan presentase 27,9 %. Kemudian Kawasan Cihampelas yaitu sebesar 22,5 %.

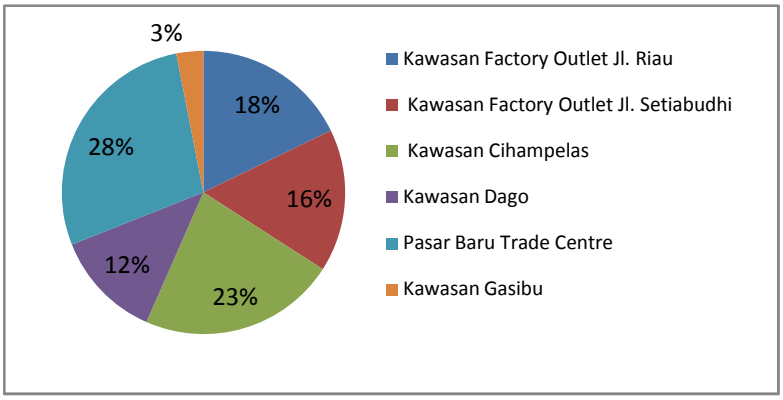
Dari angka yang telah dianalisis maka untuk lokasi wisata belanja yang menjadi pilihan berjumlah lima lokasi yaitu kawasan *Factory Outlet* Jl. Riau, Kawasan *Factory Outlet* Jl. Setiabudhi, Kawasan Cihampelas, Kawasan Dago dan Pasar Baru Trade Centre. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat **tabel 4.1** berikut.

Tabel 4.1
Daerah Tujuan Perjalanan

Daerah Tujuan	Jumlah	%
a. Kawasan Factory Outlet Jl. Riau	23	**17,8**
b. Kawasan Factory Outlet Jl. Setiabudhi	21	**16,3**
c. Kawasan Cihampelas	29	**22,5**
d. Kawasan Dago	16	**12,4**
e. Pasar Baru Trade Centre	36	**27,9**
f. Kawasan Gasibu	4	**3,1**
Total	**129**	**100**

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 4.1
Diagram Daerah Tujuan Perjalanan



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.1.2 Pola Perjalanan Responden

Informasi tentang pola perjalanan responden/wisatawan dibagi menjadi dua pola perjalanan yaitu perjalanan satu hari (*one day trip*) dan perjalanan lebih dari satu hari. Dari kedua pola perjalanan tersebut, jumlah responden terbesar menggunakan pola perjalanan lebih dari satu hari sebesar 31 responden, dan kemudian menggunakan pola perjalanan satu hari yaitu dengan jumlah 19 responden.

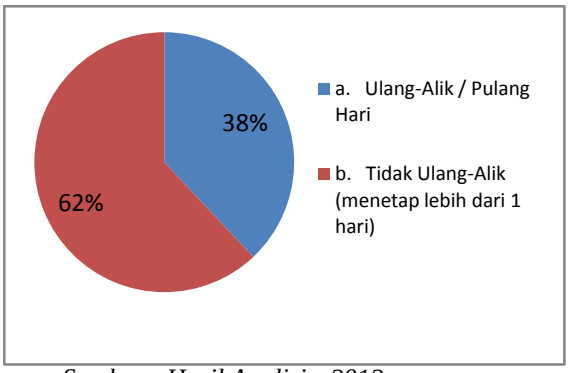
Dari hasil analisis, sebanyak 62% responden tidak melakukan perjalanan secara ulang-alik. Ini artinya para wisatawan yang datang akan memadati jalan-jalan di Kota Bandung selama lebih dari satu hari yang akan menyebabkan kemacetan di beberapa titik di lokasi tujuan para wisatawan. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.2** berikut.

Tabel 4.2
Pola Perjalanan Responden

Pola Perjalanan Responden	Jumlah	%
a. Perjalanan Satu Hari (*One Day Trip*)	19	**38**
b. Perjalanan Lebih Dari Satu Hari	31	**62**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survei, 2012

Gambar 4.2
Diagram Pola Perjalanan Responden



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.1.3 Jalur Yang Digunakan Responden Masuk Ke Kota Bandung

Informasi tentang jalur yang digunakan responden/wisatawan masuk ke Kota Bandung dibagi menjadi tiga jalur masuk yaitu jalur Tol Pasteur, jalur Tol Buah Batu, dan jalur Tol Moh. Toha. Dari ketiga jalur tersebut, jumlah responden terbesar menggunakan jalur Tol Pasteur sebesar 44 responden, dan kemudian menggunakan jalur Tol Buah Batu yaitu dengan jumlah 4 responden.

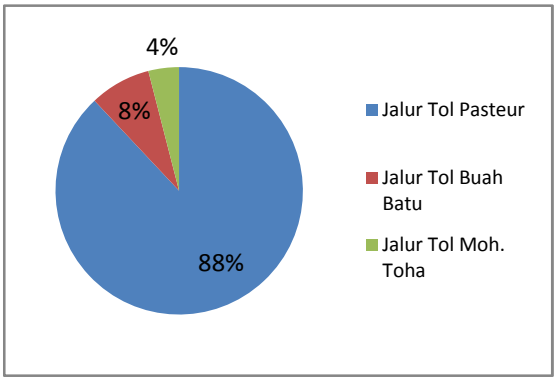
Dari hasil analisis, berarti para wisatawan akan memadati akses yang melalui Jalur Tol Pasteur. Dimana akan terjadi penumpukan kendaraan yang berakibat kemacetan di ruas jalan Dr. Djundjunan sebagai jalur penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur pada waktu – waktu tertentu. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.3** berikut.

Tabel 4.3
Jalur Masuk Kota Bandung yang Digunakan Responden

Jalur Masuk yang Digunakan	Jumlah	%
Jalur Tol Pasteur	44	**88**
Jalur Tol Buah Batu	4	**8**
Jalur Tol Moh. Toha	2	**4**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.3
Diagram Jalur Masuk Kota Bandung yang Digunakan Responden



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.1.4 Jalur Yang Digunakan Responden Keluar Dari Kota Bandung

Informasi tentang jalur yang digunakan responden/wisatawan keluar dari Kota Bandung dibagi menjadi tiga jalur masuk yaitu jalur Tol Pasteur, jalur Tol Buah Batu, dan jalur Tol Moh. Toha. Dari ketiga jalur tersebut, jumlah responden terbesar menggunakan jalur Tol Pasteur sebesar 44 responden, dan kemudian menggunakan jalur Tol Buah Batu yaitu dengan jumlah 4 responden.

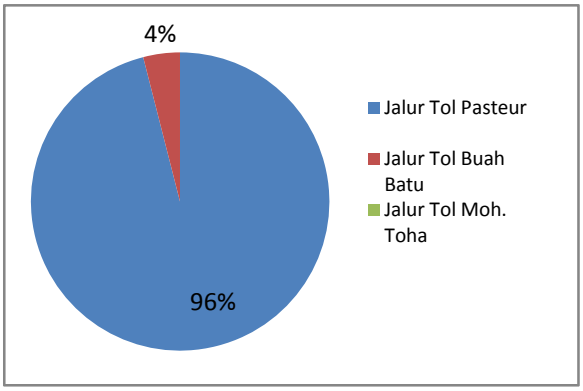
Tidak jauh berbeda dari hasil sebelumnya tentang jalur masuk yang digunakan para wisatawan. Dari hasil analisis tentang jalur keluar yang digunakan oleh para wisatawan berarti para wisatawan akan memadati akses yang melalui Jalur Tol Pasteur. Dimana akan terjadi penumpukan kendaraan yang berakibat kemacetan di ruas jalan Dr. Djundjunan sebagai jalur penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur pada waktu – waktu tertentu. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.4** berikut.

Tabel 4.4
Jalur Keluar Dari Kota Bandung yang Digunakan Responden

Jalur Keluar yang Digunakan	Jumlah	%
Jalur Tol Pasteur	48	**96**
Jalur Tol Buah Batu	2	**4**
Jalur Tol Moh. Toha	-	**-**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.4
Diagram Jalur Keluar Dari Kota Bandung yang Digunakan Responden



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.2 Pola Waktu

4.2.1 Frekuensi Perjalanan Responden Ke Kota Bandung

Data frekuensi perjalanan responden ini dibagi menjadi empat kategori yaitu sangat sering (1 – 5 kali/minggu), agak sering (1 – 3 kali/minggu), agak jarang (1 – 7 kali/bulan), jarang (1 – 3 kali/bulan). Dimana frekuensi terbesar yaitu dengan frekuensi jarang (1 – 3 kali/bulan) berjumlah 29 responden. Kemudian Agak jarang (1 – 7 kali/bulan) berjumlah 19 responden.

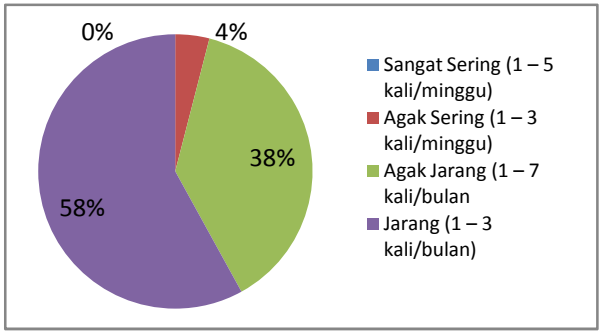
Dari hasil analisis, berarti para wisatawan akan jarang berkunjung ke Kota Bandung yaitu sebanyak 58% dimana kemacetan yang terjadi di Kota Bandung akan terjadi pada saat hari libur saja. Yaitu dengan frekuensi 1 – 3 kali/bulan atau 1 kali dalam seminggu. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.5** berikut.

Tabel 4.5
Frekuensi Perjalanan Responden Ke Kota Bandung

Frekuensi Perjalanan	Jumlah	%
a. Sangat Sering (1 – 5 kali/minggu)	-	-
b. Agak Sering (1 – 3 kali/minggu)	2	**4**
c. Agak Jarang (1 – 7 kali/bulan	19	**38**
d. Jarang (1 – 3 kali/bulan)	29	**58**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.5
Diagram Frekuensi Perjalanan Responden Ke Kota Bandung



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.2.2 Waktu Keberangkatan Dari Tempat Asal Menuju Lokasi Tujuan

Waktu keberangkatan responden dari tempat asal ke lokasi tujuan dibagi menjadi enam kategori yaitu jumat sore, jumat malam, sabtu pagi, sabtu siang, sabtu sore dan sabtu malam. Dimana waktu keberangkatan terbesar yaitu pada sabtu pagi berjumlah 27 responden. Kemudian sabtu siang berjumlah 14 responden.

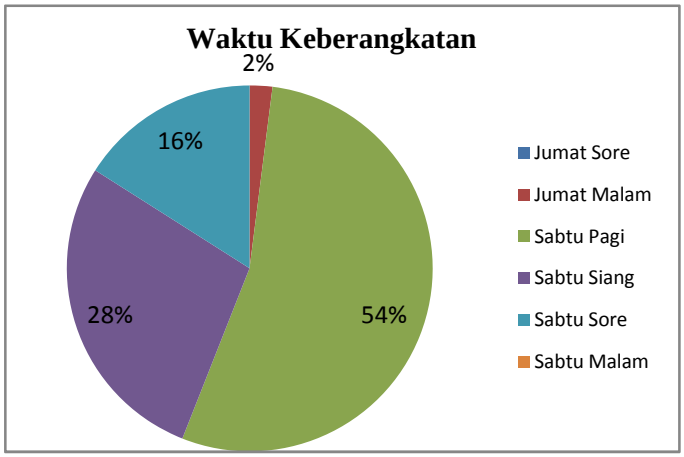
Dilihat dari hasil analisis yang didapat, kunjungan para wisatawan akan menumpuk pada waktu pagi sampai siang hari karena para wisatawan sebanyak 54% berangkat dari tempat asal pada sabtu pagi hari. Jika waktu tempuh menuju Kota Bandung sekitar 3 Jam maka akan terjadi kemacetan pada pukul 09.00 – 11.00. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.6** berikut.

Tabel 4.6
Waktu Keberangkatan Dari Tempat Asal

Waktu	Jumlah	%
a. Jumat Sore	-	-
b. Jumat Malam	1	**2**
c. Sabtu Pagi	27	**54**
d. Sabtu Siang	14	**28**
e. Sabtu Sore	8	**16**
f. Sabtu Malam	-	-
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.6
Diagram Waktu Keberangkatan Responden



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.2.3 Waktu Kepulangan Dari Lokasi Tujuan Menuju Tempat Asal

Waktu kepulangan responden dari lokasi tujuan ke tempat asal dibagi menjadi enam kategori yaitu sabtu malam, minggu pagi, minggu siang, minggu sore, minggu malam dan senin pagi. Dimana waktu kepulangan terbesar yaitu pada sabtu pagi berjumlah 27 responden. Kemudian sabtu siang berjumlah 14 responden.

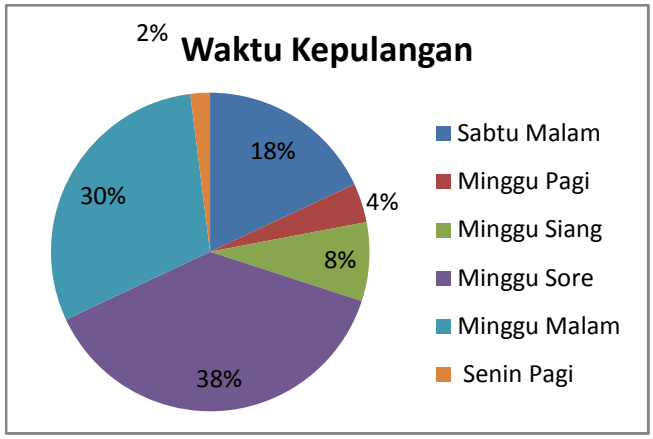
Sama dengan analisis sebelumnya tentang waktu keberangkatan para wisatawan, jika dilihat dari hasil analisis yang didapat, kepulangan para wisatawan akan menumpuk pada waktu minggu sore sampai minggu malam karena para wisatawan sebanyak 38% berangkat dari Kota Bandung menuju tempat asal pada waktu minggu sore. Maka akan terjadi kemacetan pada ruas jalan akses pintu tol pukul 17.00 – 20.00. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.7** berikut.

Tabel 4.7
Waktu Kepulangan Menuju Tempat Asal

Waktu	Jumlah	%
a. Sabtu Malam	9	**18**
b. Minggu Pagi	2	**4**
c. Minggu Siang	4	**8**
d. Minggu Sore	19	**38**
e. Minggu Malam	15	**30**
f. Senin Pagi	1	**2**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.7
Diagram Waktu Kepulangan Responden



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.2.4 Durasi Kunjungan Di Lokasi Tujuan

Data durasi kunjungan responden di lokasi tujuan dibagi menjadi lima kategori yaitu < 1 Jam, 1 – 2 Jam, 2 – 3 Jam, 3 – 4 Jam dan > 4 Jam. Dimana durasi kunjungan terbesar yaitu dengan durasi 2 – 3 Jam berjumlah 20 responden. Kemudian 1 – 2 Jam berjumlah 26 responden. Durasi kunjungan terkecil adalah > 4 Jam berjumlah 2 responden.

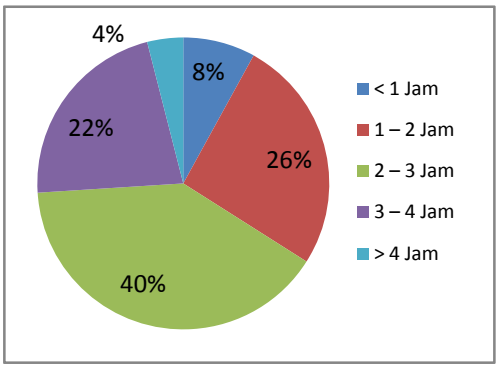
Dilihat dari hasil analisis, sebanyak 40% wisatawan menghabiskan waktu sekitar 2 – 3 jam berkunjung di lokasi wisata belanja. Ini artinya wisatawan sebagai pelaku parkir akan menggunakan lahan parkir yang cukup lama. Sedangkan di beberapa lokasi, lahan parkir yang tersedia sangat terbatas bahkan beberapa wisatawan harus menggunakan parkir di pinggir jalan. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.8** berikut.

Tabel 4.8
Durasi Kunjungan Di Lokasi Tujuan

Durasi Kunjungan	Jumlah	%
a. < 1 Jam	4	**8**
b. 1 – 2 Jam	13	**26**
c. 2 – 3 Jam	20	**40**
d. 3 – 4 Jam	11	**22**
e. > 4 Jam	2	**4**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.8
Diagram Durasi Kunjungan Di Lokasi Tujuan



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.2.5 Durasi Parkir Di Lokasi Tujuan

Data durasi parkir responden di lokasi tujuan dibagi menjadi empat kategori yaitu < 30 Menit, 30 – 60 Menit, 1 – 2 Jam, dan > 2 Jam. Dimana durasi kunjungan terbesar yaitu dengan durasi > 2 Jam berjumlah 33 responden. Kemudian 1 – 2 Jam berjumlah 13 responden. Durasi kunjungan terkecil adalah < 30 Menit berjumlah 1 responden.

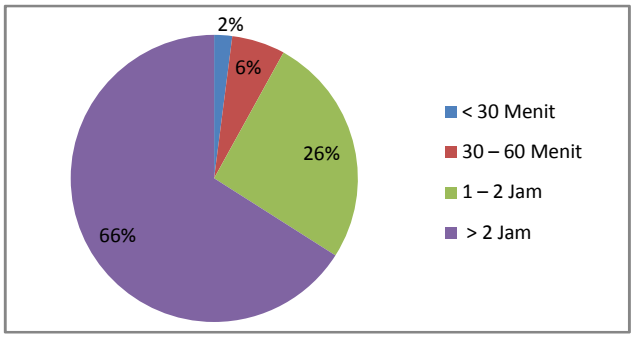
Tidak jauh berbeda dari hasil analisis sebelumnya yang masih menyangkut dengan durasi parkir yaitu durasi kunjungan. Dimana dari hasil analisis durasi parkir, sebanyak 66% wisatawan menghabiskan waktu parkir lebih dari 2 jam.. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.9** berikut.

Tabel 4.9
Durasi Parkir Di Lokasi Tujuan

Durasi Parkir	Jumlah	%
a. < 30 Menit	1	**2**
b. 30 – 60 Menit	3	**6**
c. 1 – 2 Jam	13	**26**
d. > 2 Jam	33	**66**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.9
Diagram Durasi Parkir Di Lokasi Tujuan



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.3 Pola Kegiatan

4.3.1 Tujuan Bepergian Responden

lnformasi tentang tujuan berpergian responden/wisatawan menuju Kota Bandung dibagi menjadi empat kategori yaitu dinas/kerja, bisnis, liburan/rekreasi, lainnya. Dari keempat kategori tersebut jumlah responden terbesar bertujuan untuk liburan/rekreasi sebesar 38 responden, dan kemudian dengan tujuan lainnya yaitu dengan jumlah 9 responden.

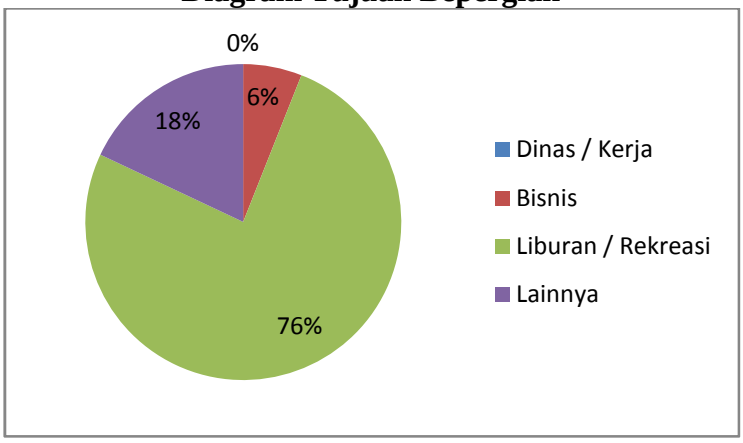
Dilihat dari hasil analisis, ini artinya maksud para wisatawan berkunjung ke Kota Bandung adalah untuk berlibur atau rekreasi. Jika mengacu pada waktu kunjungan, maka para wisatawan akan mendatangi Kota Bandung pada saat akhir pekan. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.10** berikut.

Tabel 4.10
Tujuan Bepergian

Tujuan Bepergian	Jumlah	%
Dinas / Kerja	-	**-**
Bisnis	3	**6**
Liburan / Rekreasi	38	**76**
Lainnya	9	**18**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.10
Diagram Tujuan Bepergian



Sumber : Hasil Survey, 2012

4.3.2 Jumlah Penumpang Dalam Kendaraan

lnformasi tentang jumlah penumpang yang ada dalam kendaraan responden/wisatawan menuju Kota Bandung dibagi menjadi empat kategori yaitu 1 - 2 orang, 3 - 4 orang, 5 - 6 orang, dan > 6 orang. Dari keempat kategori tersebut, jumlah responden terbesar berpenumpang sebesar 1 - 2 orang berjumlah 19 responden, dan kemudian dengan penumpang 3 - 4 orang yaitu dengan jumlah 18 responden.

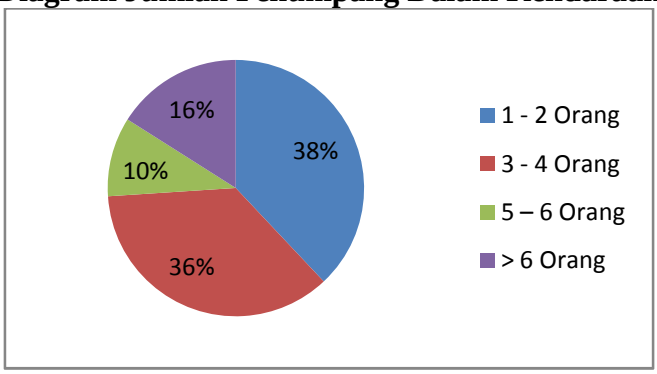
Dari hasil analisis, ini menggambarkan tentang kapasitas angkut dari kendaraan pribadi wisatawan. Sebanyak 38% wisatawan mengangkut 1 - 2 orang dalam kendaraan mereka. Ini akan berpengaruh terhadap kapasitas angkut moda yang akan direncanakan dalam angkutan layanan antar jemput. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.11** berikut.

Tabel 4.11
Jumlah Penumpang Dalam Kendaraan

Jumlah Penumpang	Jumlah	%
1 - 2 Orang	19	**38**
3 - 4 Orang	18	**36**
5 – 6 Orang	5	**10**
> 6 Orang	8	**16**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.11
Diagram Jumlah Penumpang Dalam Kendaraan



Sumber : Hasil Survey, 2012

4.3.3 Biaya Transportasi Yang Dikeluarkan Responden

Data biaya Transportasi yang dikeluarkan responden dibagi menjadi empat kategori yaitu < Rp.50.000, Rp.50.000 - Rp.100.000, Rp.100.000 - Rp.200.000 dan > Rp.200.000. Dimana biaya transportasi yang dikeluarkan responden terbesar yaitu dengan biaya > Rp.200.000 berjumlah 42 responden. Kemudian Rp.100.000 - Rp.200.000 berjumlah 8 responden. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.12** berikut.

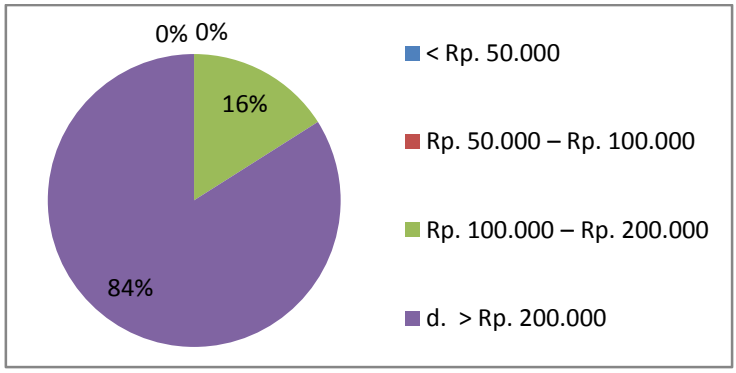
Tabel 4.12
Biaya Transportasi yang Dikeluarkan Responden

Biaya Transportasi	Jumlah	%
a. < Rp. 50.000	-	-
b. Rp. 50.000 – Rp. 100.000	-	-
c. Rp. 100.000 – Rp. 200.000	8	**16**
d. > Rp. 200.000	42	**84**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.12

Diagram Biaya Transportasi yang Dikeluarkan Responden



Sumber : Hasil Survey, 2012

4.3.4 Biaya Parkir Yang Dikeluarkan Responden

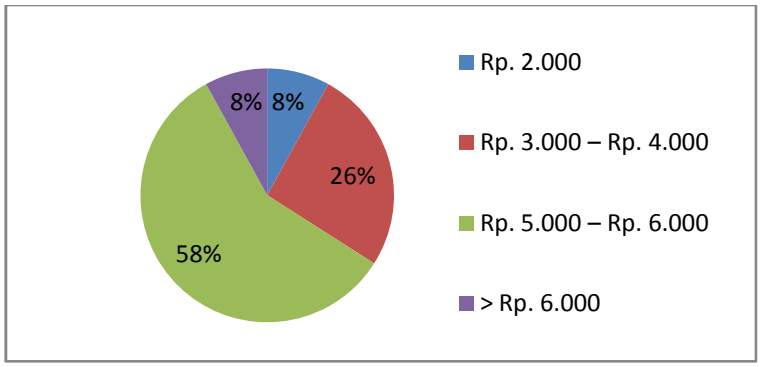
Data biaya parkir yang dikeluarkan responden dibagi menjadi empat kategori yaitu Rp.2.000, Rp.3.000 - Rp.4.000, Rp.5.000 - Rp.6.000 dan > Rp.6.000. Dimana biaya parkir yang dikeluartan responden terbesar yaitu dengan biaya Rp.5.000 - Rp.6.000 berjumlah 29 responden. Kemudian Rp.3.000 - Rp.4.000 berjumlah 13 responden. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada **Tabel 4.13** berikut.

Tabel 4.13
Biaya Parkir yang Dikeluarkan Responden

Biaya Parkir	Jumlah	%
a. Rp. 2.000	4	**8**
b. Rp. 3.000 – Rp. 4.000	13	**26**
c. Rp. 5.000 – Rp. 6.000	29	**58**
d. > Rp. 6.000	4	**8**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.13
Diagram Biaya Parkir yang Dikeluarkan Responden



Sumber : Hasil Survey, 2012

4.4 Analisis Potensi Parkir Jarak Jauh & Layanan Antar Jemput

4.4.1 Persepsi Responden Terhadap Ketersediaan Parkir Di Kota Bandung

Informasi tentang persepsi responden/wisatawan terhadap ketersediaan parkir di Kota Bandung dibagi menjadi empat kategori yaitu sangat baik, baik, kurang dan sangat kurang. Dari keempat kategori tersebut, jumlah responden terbesar yang menyatakan bahwa ketersediaan parkir di Kota Bandung kurang

baik sebesar 24 responden, dan kemudian yang menyatakan bahwa ketersediaan parkir di Kota Bandung Baik yaitu dengan jumlah 14 responden.

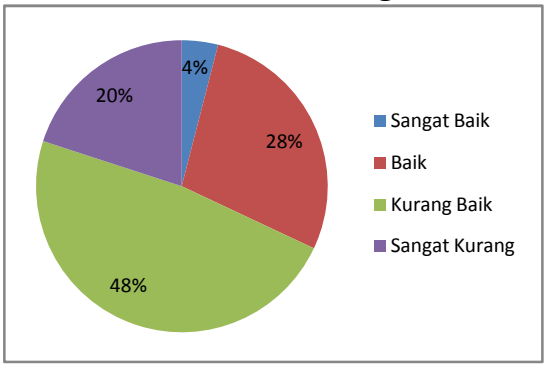
Dari hasil analis, ini artinya para wisatawan membutuhkan peparkiran yang lebih baik dimana untuk kondisi parkir di Kota Bandung dianggap kurang baik oleh para wisatawan. Dibutuhkan perencanaan yang baik terhadap ketersediaan parkir yang kurang baik tersebut agar para wisatawan yang datang ke Kota Bandung dapat menikmati kenyamanan dalam hal perparkiran. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.14** berikut.

Tabel 4.14
Persepsi Responden Terhadap Ketersediaan Parkir Di Kota Bandung

Ketersediaan Parkir	Jumlah	%
a. Sangat Baik	2	**4**
b. Baik	14	**28**
c. Kurang Baik	24	**48**
d. Sangat Kurang	10	**20**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.14
Diagram Persepsi Responden Terhadap Ketersediaan Parkir Di Kota Bandung



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.4.2 Persepsi Responden Terhadap Kemudahan Akses Menuju Lokasi Tujuan Jika Parkir Jarak Jauh Dan Layanan Antar Jemput Diterapkan Di Kota Bandung

Informasi tentang persepsi responden/wisatawan terhadap kemudahan akses menuju lokasi tujuan jika parkir jarak jauh dan layanan antar jemput diterapkan di Kota Bandung dibagi menjadi empat kategori yaitu sangat mudah, mudah, sulit dan sangat sulit. Dari keempat kategori tersebut, jumlah responden terbesar yang

menyatakan bahwa kemudahan akses menuju lokasi tujuan jika parkir jarak jauh dan layanan antar jemput diterapkan Sulit sebesar 20 responden, dan kemudian yang menyatakan bahwa kemudahan akses menuju lokasi tujuan jika parkir jarak jauh dan layanan antar jemput diterapkan Mudah yaitu dengan jumlah 14 responden.

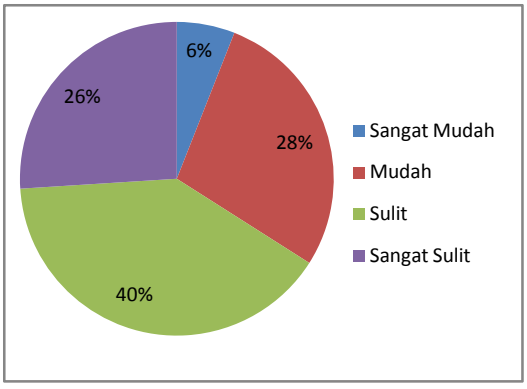
Sebesar 40% wisatawan mengatakan jika parkir jarak jauh dan layanan antar jemput diterapkan, maka para wisatawan akan merasakan kesulitan dalam masalah fleksibilitas menuju lokasi bukan kawasan wisata belanja. Ini dikarenakan para wisatawan harus mengikuti rute angkutan antar jemput untuk menuju lokasi lokasi bukan kawasan wisata belanja. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.15** berikut.

Tabel 4.15
Persepsi Responden Terhadap Kemudahan Akses Menuju Lokasi Tujuan Jika Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Diterapkan Di Kota Bandung

Kemudahan Akses	Jumlah	%
Sangat Mudah	3	**6**
Mudah	14	**28**
Sulit	20	**40**
Sangat Sulit	13	**26**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.15
Diagram Persepsi Responden Terhadap Kemudahan Akses Menuju Lokasi Tujuan Jika Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Diterapkan Di Kota Bandung



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.4.3 Persepsi Responden Terhadap Penerapan Parkir Jarak Jauh Dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung

Informasi tentang persepsi responden/wisatawan terhadap penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput di Kota Bandung dibagi menjadi dua kategori yaitu setuju dan tidak setuju. Dari kedua kategori tersebut, jumlah responden terbesar yang menyatakan bahwa Setuju terhadap penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput sebesar 31 responden, dan kemudian yang menyatakan Tidak Setuju terhadap penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput yaitu dengan jumlah 19 responden.

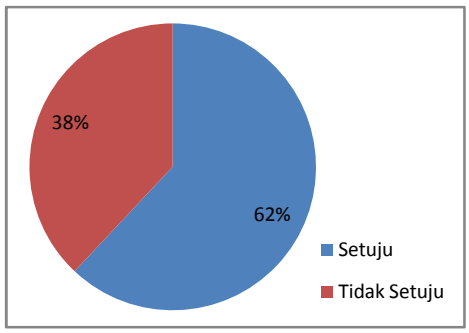
Sebanyak 62% wisatawan setuju terhadap penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput walaupun sebelumnya mengatakan bahwa para wisatawan akan mengalami kesulitan dalam hal fleksibilitas. Para wisatawan setuju dengan konsep penerapan ini karena mereka mempertimbangkan dampak yang akan terjadi jika konsep parkir jarak jauh dan layanan antar jemput tidak diterapkan yaitu akan menghasilkan kemacetan. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.16** berikut.

Tabel 4.16
Persepsi Responden Terhadap Penerapan Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung

Persepsi Penerapan	Jumlah	%
a. Setuju	31	**62**
b. Tidak Setuju	19	**38**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.16
Persepsi Responden Terhadap Penerapan Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.4.4 Preferensi Responden Mengikuti Program Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung

Informasi tentang preferensi responden/wisatawan mengikuti program parkir jarak jauh dan layanan antar jemput di Kota Bandung dibagi menjadi dua kategori yaitu bersedia dan tidak bersedia. Dari kedua kategori tersebut, jumlah responden terbesar yang menyatakan bahwa Bersedia akan mengikuti program parkir jarak jauh dan layanan antar jemput sebesar 28 responden, dan kemudian yang menyatakan Tidak Bersedia mengikuti program parkir jarak jauh dan layanan antar jemput yaitu dengan jumlah 22 responden.

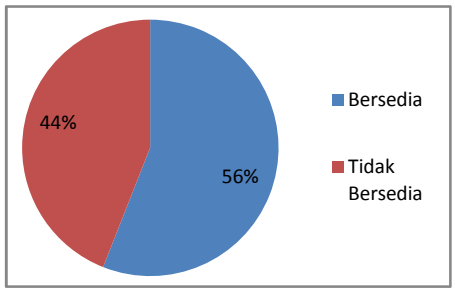
Sebanyak 56% wisatawan bersedia untuk mengikuti program parkir jarak jauh dan layanan antar jemput jika diterapkan. Para wisatawan beranggapan selain mengatasi kemacetan pada saat akhir pekan, konsep parkir jarak jauh dan layanan antar jemput akan menghemat biaya transportasi dan biaya parkir yang harus mereka keluarkan di Kota Bandung dengan menggunakan kendaraan pribadi yang mereka miliki. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada **tabel 4.17** berikut.

Tabel 4.17
Preferensi Responden Mengikuti Program Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung

Preferensi Responden	Jumlah	%
a. Bersedia	28	**56**
b. Tidak Bersedia	22	**44**
Total	**50**	**100**

Sumber : Hasil Survey, 2012

Gambar 4.17
Preferensi Responden Mengikuti Program Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput Di Kota Bandung



Sumber : Hasil Analisis, 2012

4.5 Skenario Pengembangan Penerapan Parkir Jarak Jauh Dan Layanan Antar Jemput

Berikut ini akan dijelaskan mengenai skenario pengembangan kemungkinan penerapan parkir jarak jauh dan layanan antar jemput. Dalam sub bab ini akan dibahas tentang analisis kondisi parkir eksisting, analisis kebutuhan parkir jarak jauh, dan beberapa skenario alternatif untuk pengembangan penerapan Parkir jarak jauh dan layanan antar jemput berdasarkan preferensi wisatawan.

4.5.1 Analisis Kondisi Eksisting Parkir

Berdasarkan data dari hasil observasi dan wawancara di lapangan, didapatkan data hasil wawancara, dari 50 respoden yang mengisi kuisioner, sebanyak 37 responden atau sebesar 74 % yang melakukan parkir di lokasi wisata belanja. Menurut data riil, dari 29.138 wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi, yang melakukan parkir di kawasan wisata belanja di Kota Bandung sebanyak 7.512 kendaraan saja, yang berarti hanya 26 % dari jumlah wisatawan yang datang ke Kota Bandung.

- Jumlah Wisatawan dengan kendaraan pribadi : 29.138 kendaraan
- Jumlah kendaraan yang parkir : 7.512 kendaraan
- Persentase pelaku parkir : $\frac{7.512}{29.138} \text{ x } 100\,\% = 25{,}78\,\%$ (26%)

Setelah melakukan perhitungan seperti yang di atas didapat persentase pelaku parkir, kondisi saat ini dengan besarnya wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi yang masuk ke Kota Bandung sebesar 29.138 kendaraan maka persentase pelaku parkir adalah sebesar 25,78 % atau sebesar 26 %.

4.5.2 Analisis Kebutuhan Parkir Jarak Jauh

Berdasarkan data diketahui wisatawan yang melakukan parkir di lokasi kawasan wisata belanja sebesar 7.512 wisatawan atau 26% dari jumlah keseluruhan wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadi. 26% tersebut merupakan orang yang parkir di lokasi wisata belanja dengan moda transportasi yang digunakan yaitu mobil pribadi.

Dari keseluruhan data sampel tersebut merupakan proporsi awal, maka

$$p - z_{\frac{1}{2}\alpha}\sqrt{\frac{pq}{n}} < \pi < p + z_{\frac{1}{2}\alpha}\sqrt{\frac{pq}{n}}$$

tahap selanjutnya adalah menguji/mengolah sampel tersebut dengan menggunakan persamaan, seperti sebagai berikut:

P = 0,26

q = 1- 0,26 = 0,74

$z_{\frac{1}{2}\alpha}$ = 1,96 (tabel probabilitas normal, derajat kepercayaan 95 %)

Melalui persaman tersebut maka didapat hasil, sebagai berikut:

$$\mathbf{0{,}26 - 1{,}96}\sqrt{\frac{0{,}26x0{,}74}{28.476}} \mathbf{< \pi < 0{,}26 + 1{,}96}\sqrt{\frac{0{,}26x0{,}74}{28.476}}$$

0,25997 < π < 0,26003

Melalui tahapan yang telah di hitung pada persamaan diatas, didapat suatu nilai yaitu 0,25997 dan 0,26003. Pengertian dari nilai tersebut merupakan selang proporsi pelaku parkir yang terdapat di lokasi wisata belanja, atau dengan kata lain merupakan presentase pelaku parkir di lokasi wisata belanja sebesar 25,997% - 26,003%. Jumlah ini berarti sekitar 26% wisatawan pengguna kendaraan pribadi membutuhkan prasarana parkir untuk parkir di lokasi parkir jarak jauh.

Apabila ditinjau pada data seperti diatas maka untuk memenuhi kebutuhan para pelaku parkir dan dilihat dari preferensi wisatawan yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh dan layanan antar jemput sebesar 56%, setidaknya diperlukan luas lahan parkir yang mampu menampung kurang lebih sebanyak 4.206 petak parkir untuk kendaraan pribadi (jumlah wisatawan yang parkir di Kota Bandung dikalikan preferensi wisatawan yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh).

4.5.3 Skenario Pengembangan Kemungkinan Penerapan Parkir Jarak Jauh dan Layanan Antar Jemput

A. Skenario Alternatif 1

Dalam skenario 1 ini akan menjelaskan tentang lokasi dan bentuk parkir jarak jauh secara deskriptif dan berdasarkan teori yang sesuai dengan parkir jarak jauh, pemilihan moda dan jadual frekuensi angkutan antar jemput berdasarkan

perhitungan *headway* beserta teori-teori yang terkait dan analisis yang dihasilkan, dan penentuan rute pelayanan angkutan antar jemput. Kelebihan dari skenario ini adalah mengurangi kepadatan di ruas jalan Dr. Djundjunan dan di dalam Kota Bandung yang banyak dilalui oleh para wisatawan pada saat akhir pekan. Kelemahan dari skenario ini adalah waktu tempuh yang digunakan oleh angkutan layanan antar jemput yaitu selama 117,17 menit.

1. Lokasi dan Bentuk Parkir Jarak Jauh (PJJ)

Jika dilihat dari hasil analisis sebelumnya mengenai analisis parkir jarak jauh, dapat diketahui jumlah petak parkir yang dibutuhkan adalah kurang lebih sebanyak 4.206 petak parkir untuk kendaraan pribadi.

Ditinjau dari teori, parkir jarak jauh (PJJ) adalah suatu strategi dengan menggunakan lahan di luar pusat kegiatan sebagai lahan parkir, kemudian dengan menggunakan moda transportasi lain untuk memindahkan pengguna lahan parkir tersebut ke pusat kegiatan. Ini artinya untuk lokasi parkir jarak jauh harus ditempatkan di luar pusat kegiatan. Jika mengacu pada data olahan kuisioner, para wisatawan akan memadati akses yang melalui Jalur Tol Pasteur. Dimana akan terjadi penumpukan kendaraan yang berakibat kemacetan di ruas jalan Dr. Djundjunan sebagai jalur penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur pada waktu – waktu tertentu. Maka lokasi parkir jarak jauh akan berlokasi di Jalan Dr. Djundjunan yang berfungsi sebagai jalan penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur yang banyak dilalui oleh para wisatawan sebanyak 88%.

Untuk bentuk parkir jarak jauh, dengan mempertimbangkan ketersediaan lahan yang terbatas di sekitar Jalan Dr. Djundjunan, maka bentuk parkir akan lebih baik dibangun dengan menggunakan gedung parkir untuk menampung sebanyak 4.206 petak parkir.

2. Pemilihan Moda dan Jadual Frekuensi Angkutan Antar Jemput

Pemilihan moda angkutan untuk pelayanan antar jemput dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu rute jaringan jalan yang komprehensif, kapasitas yang memadai, dan frekuensi bus yang optimal (*headway*).

Dari 50 responden yang menjawab kuisioner, terdapat 28 orang yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh dan layanan antar jemput. Jika

diasumsikan bahwa setiap satu mobil terdapat 4 orang, maka jumlah wisatawan yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh & layanan antar jemput adalah 112 orang. Maka untuk moda yang akan digunakan adalah dengan menggunakan bus tingkat (bus yang mempunyai dua lantai dan sekaligus dua ruang penumpang dengan sistem tingkat) dengan ukuran besar yaitu berkapasitas 50 - 80 tempat duduk (termasuk pengemudi). Selain digunakan sebagai moda mengangkut wisatawan, bus tingkat juga dapat menjadi daya tarik wisata untuk Kota Bandung.

Hasil kuisioner juga menunjukan bahwa pola perjalanan wisatawan yang melakukan perjalanan satu hari (*one day trip*) sebanyak 38% dari seluruh responden dan 62% dari seluruh responden tidak melakukan perjalanan secara perjalanan satu har atau menetap di Kota Bandung lebih dari satu hari. Ini artinya para wisatawan yang datang akan memadati jalan-jalan di Kota Bandung selama lebih dari satu hari yang akan menyebabkan kemacetan di beberapa titik di lokasi tujuan para wisatawan.

Kemudian 54% responden berangkat dari tempat asal pada sabtu pagi dan 28% berangkat pada sabtu siang. Kunjungan para wisatawan akan menumpuk pada waktu pagi sampai siang hari karena para wisatawan sebanyak 54% berangkat dari tempat asal pada sabtu pagi hari. Jika waktu tempuh menuju Kota Bandung sekitar 3 Jam maka akan terjadi kemacetan pada pukul 08.00 – 11.00.

Untuk waktu kepulangan para responden, dilihat dari hasil kuisioner adalah 38% pulang pada minggu sore, 30% pada minggu malam, serta 18% pada sabtu malam (ulang-alik). Kepulangan para wisatawan akan menumpuk pada waktu minggu sore sampai minggu malam karena para wisatawan sebanyak 38% berangkat dari Kota Bandung menuju tempat asal pada waktu minggu sore. Maka akan terjadi kemacetan pada ruas jalan akses pintu tol pukul 17.00 – 21.00. Dan sebanyak 40% responden menghabiskan waktu di lokasi wisata belanja selama 2 – 3 jam dan 26% menghabiskan waktu 1 – 2 jam.

Sehingga bila mengacu pada hasil kuisioner, maka menghasilkan waktu pelayanan moda dalam satu hari sekitar 14 jam dan akan melayani pada hari sabtu dan minggu. Dan untuk frekuensi atau waktu antara rata-rata selama 15 menit (Peraturan Menteri No.10 Tahun 2012) sehingga moda yang akan dioperasikan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Jumlah\ Moda\ Angkutan\ = \frac{Jam}{Waktu\ Antara\ Rata - Rata}$$

$$Jumlah\ Moda\ Angkutan\ = \frac{840\ Menit}{15\ Menit} = 56\ Unit\ Bus$$

3. Pemilihan Rute

Penentuan rute pelayanan untuk pelayanan antar jemput dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu jarak antar lokasi, fungsi jalan, moda angkutan dan waktu tempuh kendaraan. Lokasi yang telah ditentukan adalah Jalan Dr. Djundjunan sebagai rencana lokasi parkir jarak jauh (lokasi P), Jalan Setiabudhi sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja rumah mode (lokasi 1), Jalan Cihampelas sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja cihampelas (lokasi 2), Jalan Ir. H Djuanda sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja dago (lokasi 3), Jalan RE. Martadinata sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja *factory outlet* riau (lokasi 4), dan Jalan Otto Iskandardinata sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja pasar baru (lokasi 5).

Dalam merencanakan rute pelayanan antar jemput ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yang telah dijelaskan diatas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari tabel **4.18** berikut :

Tabel 4.18

Rencana Rute Pelayanan Angkutan Antar Jemput Skenario 1

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
1	Lokasi P ke Lokasi 1	5.8	Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer	18,6	18.71
			Jl. Sukajadi	Kolektor Primer		
			Jl. Setiabudhi	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
2	Lokasi 1 ke Lokasi 2	1.6	Jl. Setiabudhi	Kolektor Primer	8,8	10.91
			Jl. Cihampelas	Kolektor Sekunder		

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
Naik dan Turun Penumpang						5
3	Lokasi 2 ke Lokasi 3	2	Jl. Cihampelas	Kolektor Sekunder	14,2	8.45
			Jl. Layang Pasopati	Arteri Primer		
			Jl. Cikapayang	Kolektor Primer		
			Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
4	Lokasi 3 ke Lokasi 4	1.4	Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer	10,8	7.78
			Jl. RE. Martadinata	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
5	Lokasi 4 ke Lokasi 5	2	Jl. RE. Martadinata	Kolektor Primer	10,2	11.76
			Jl. Merdeka	Kolektor Primer		
			Jl. Braga	Kolektor Sekunder		
			Jl. Suniaraja	Kolektor Sekunder		
			Jl. Otto Iskandardinata	Kolektor Sekunder		
Naik dan Turun Penumpang						5
6	Lokasi 5 ke Lokasi P	5.3	Jl. Otto Iskandardinata	Kolektor Sekunder	9,2	34.56
			Jl. Jend. Sudirman	Arteri Sekunder		
			Jl. Gardujati	Kolektor Primer		
			Jl. Pasirkaliki	Kolektor Primer		
			Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer		
Jumlah		**18.1**				**117.17**

Sumber : Hasil Analisis, 2012

Ket : Lokasi P : Jl. Dr. Djundjunan sebagai lokasi parkir jarak jauh
Lokasi 1 : Jl. Setiabudhi sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Rumah Mode
Lokasi 2 : Jl. Cihampelas sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Cihampelas
Lokasi 3 : Jl. Ir. H. Djuanda sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Dago
Lokasi 4 : Jl. RE. Martadinata sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan FO Riau
Lokasi 5 : Jl. Otto Iskandardinata sebagai lokasi terminal antar jemput Pasar Baru

Dari tabel diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa perjalanan dari lokasi P ke lokasi 1 menempuh jarak 5.8 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 18,6 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 20,96 menit. Dari lokasi 1 ke lokasi 2 menempuh jarak 1.6 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 8,8 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 10,91 menit. Dari lokasi 2 ke lokasi 3 menempuh jarak 2 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 14,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 8,45 menit. Dari lokasi

3 ke lokasi 4 menempuh jarak 1.4 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 10,8 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 7,78 menit. Dari lokasi 4 ke lokasi 5 menempuh jarak 2 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 10,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 11,76 menit. Dan dari lokasi 5 ke lokasi P menempuh jarak 5.3 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 9,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 34,56 menit. Waktu henti untuk naik dan turun penumpang disetiap lokasi adalah 5 menit. Maka jarak rute keseluruhan adalah 18,1 Km dan waktu henti untuk naik dan turun penumpang adalah 25 menit sehingga menghabiskan waktu tempuh selama 117,17 Menit.

B. Skenario Alternatif 2

Dalam skenario 2 ini akan menjelaskan tentang lokasi dan bentuk parkir jarak jauh secara deskriptif dan berdasarkan teori yang sesuai dengan parkir jarak jauh, pemilihan moda dan jadual frekuensi angkutan antar jemput berdasarkan perhitungan *headway* beserta teori-teori yang terkait dan analisis yang dihasilkan, dan penentuan rute pelayanan angkutan antar jemput. Kelebihan dari skenario ini selain mengurangi kepadatan di ruas jalan Dr. Djundjunan dan di dalam Kota Bandung yang banyak dilalui oleh para wisatawan pada saat akhir pekan, juga waktu tempuh yang lebih singkat karena skenario ini rute yang dilalui dibagi menjadi dua trayek yang masing-masing menempuh waktu 66,19 menit (trayek 1) dan 82,58 menit (trayek 2). Kelemahan dari skenario ini adalah jika terjadi kemacetan yang mengakibatkan kecepatan rata-rata menurun, maka waktu tempuh akan bertambah dan akan mengalami kekurangan moda antar jemput.

1. Lokasi dan Bentuk Parkir Jarak Jauh (PJJ)

Jika dilihat dari hasil analisis sebelumnya mengenai analisis parkir jarak jauh, dapat diketahui jumlah petak parkir yang dibutuhkan adalah kurang lebih sebanyak 4.206 petak parkir untuk kendaraan pribadi.

Gambar 4.18

Peta Skenario 1 Lokasi Parkir Jarak Jauh

Gambar 4.19

Peta Skenario 1 Rencana Rute Pelayanan Angkutan Antar Jemput

Ditinjau dari teori, parkir jarak jauh (PJJ) adalah suatu strategi dengan menggunakan lahan di luar pusat kegiatan sebagai lahan parkir, kemudian dengan menggunakan moda transportasi lain untuk memindahkan pengguna lahan parkir tersebut ke pusat kegiatan. Ini artinya untuk lokasi parkir jarak jauh harus ditempatkan di luar pusat kegiatan. Jika mengacu pada data olahan kuisioner, para wisatawan akan memadati akses yang melalui Jalur Tol Pasteur. Dimana akan terjadi penumpukan kendaraan yang berakibat kemacetan di ruas jalan Dr. Djundjunan sebagai jalur penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur pada waktu – waktu tertentu. Maka lokasi parkir jarak jauh akan berlokasi di Jalan Dr. Djundjunan yang berfungsi sebagai jalan penghubung antara pusat Kota Bandung dan Jalur Tol Pasteur yang banyak dilalui oleh para wisatawan sebanyak 88%.

Untuk bentuk parkir jarak jauh, dengan mempertimbangkan ketersediaan lahan yang terbatas di sekitar Jalan Dr. Djundjunan, maka bentuk parkir akan lebih baik dibangun dengan menggunakan gedung parkir untuk menampung sebanyak 4.206 petak parkir.

2. Pemilihan Moda dan Jadual Frekuensi Angkutan Antar Jemput

Pemilihan moda angkutan untuk pelayanan antar jemput dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu rute jaringan jalan yang komprehensif, kapasitas yang memadai, dan frekuensi bus yang optimal (*headway*).

Dari 50 responden yang menjawab kuisioner, terdapat 28 orang yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh dan layanan antar jemput. Jika diasumsikan bahwa setiap satu mobil terdapat 4 orang, maka jumlah wisatawan yang bersedia menggunakan jasa parkir jarak jauh & layanan antar jemput adalah 112 orang. Maka untuk moda yang akan digunakan adalah dengan menggunakan bus tingkat (bus yang mempunyai dua lantai dan sekaligus dua ruang penumpang dengan sistem tingkat) dengan ukuran besar yaitu berkapasitas 50 - 80 tempat duduk (termasuk pengemudi). Selain digunakan sebagai moda mengangkut wisatawan, bus tingkat juga dapat menjadi daya tarik wisata untuk Kota Bandung.

Hasil kuisioner juga menunjukan bahwa pola perjalanan wisatawan yang melakukan perjalanan satu hari (*one day trip*) sebanyak 38% dari seluruh

responden dan 62% dari seluruh responden tidak melakukan perjalanan secara perjalanan satu hari atau menetap di Kota Bandung lebih dari satu hari. Ini artinya para wisatawan yang datang akan memadati jalan-jalan di Kota Bandung selama lebih dari satu hari yang akan menyebabkan kemacetan di beberapa titik di lokasi tujuan para wisatawan.

Kemudian 54% responden berangkat dari tempat asal pada sabtu pagi dan 28% berangkat pada sabtu siang. Kunjungan para wisatawan akan menumpuk pada waktu pagi sampai siang hari karena para wisatawan sebanyak 54% berangkat dari tempat asal pada sabtu pagi hari. Jika waktu tempuh menuju Kota Bandung sekitar 3 Jam maka akan terjadi kemacetan pada pukul 08.00 – 11.00.

Untuk waktu kepulangan para responden, dilihat dari hasil kuisioner adalah 38% pulang pada minggu sore, 30% pada minggu malam, serta 18% pada sabtu malam (ulang-alik). Kepulangan para wisatawan akan menumpuk pada waktu minggu sore sampai minggu malam karena para wisatawan sebanyak 38% berangkat dari Kota Bandung menuju tempat asal pada waktu minggu sore. Maka akan terjadi kemacetan pada ruas jalan akses pintu tol pukul 17.00 – 21.00. Dan sebanyak 40% responden menghabiskan waktu di lokasi wisata belanja selama 2 – 3 jam dan 26% menghabiskan waktu 1 – 2 jam.

Sehingga bila mengacu pada hasil kuisioner, maka menghasilkan waktu pelayanan moda dalam satu hari sekitar 14 jam dan akan melayani pada hari sabtu dan minggu. Dan untuk frekuensi atau waktu antara rata-rata selama 15 menit (Peraturan Menteri No.10 Tahun 2012) sehingga moda yang akan dioperasikan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Jumlah\ Moda\ Angkutan\ = \frac{Jam}{Waktu\ Antara\ Rata - Rata}$$

$$Jumlah\ Moda\ Angkutan\ = \frac{840\ Menit}{15\ Menit} = 56\ Unit\ Bus$$

3. Pemilihan Rute

Penentuan rute pelayanan untuk pelayanan antar jemput dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu jarak antar lokasi, fungsi jalan, moda angkutan dan waktu tempuh kendaraan. Lokasi yang telah ditentukan adalah Jalan Dr. Djundjunan

sebagai rencana lokasi parkir jarak jauh (lokasi P), Jalan Setiabudhi sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja rumah mode (lokasi 1), Jalan Cihampelas sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja cihampelas (lokasi 2), Jalan Ir. H Djuanda sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja dago (lokasi 3), Jalan RE. Martadinata sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja *factory outlet* riau (lokasi 4), dan Jalan Otto Iskandardinata sebagai rencana lokasi terminal antar jemput untuk kawasan wisata belanja pasar baru (lokasi 5).

Dalam merencanakan rute pelayanan antar jemput ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yang telah dijelaskan diatas. Dalam skenario ini, akan di pertimbangkan efektifitas waktu tempuh kendaraan angkutan antar jemput. Dimana rute pelayanan akan dibagi menjadi dua trayek yaitu trayek 1 yang menghubungkan antara lokasi parkir jarak jauh terhadap lokasi 1, lokasi 2, dan lokasi 3. Dan trayek 2 yang menghubungkan lokasi parkir jarak jauh terhadap lokasi 3, lokasi 4 dan lokasi 5. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari tabel **4.19** berikut :

Tabel 4.19

Rencana Rute Pelayanan Angkutan Antar Jemput Skenario 2 Trayek 1

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
1	Lokasi P ke Lokasi 1	5.8	Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer	18,6	18.71
			Jl. Sukajadi	Kolektor Primer		
			Jl. Setiabudhi	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
2	Lokasi 1 ke Lokasi 2	1.6	Jl. Setiabudhi	Kolektor Primer	8.8	10.91
			Jl. Cihampelas	Kolektor Sekunder		
Naik dan Turun Penumpang						5
3	Lokasi 2 ke Lokasi 3	2	Jl. Cihampelas	Kolektor Sekunder	14.2	8.45
			Jl. Layang Pasopati	Arteri Primer		
			Jl. Cikapayang	Kolektor Primer		
			Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
4	Lokasi 3 ke Lokasi P	4	Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer	18,3	13.12
			Jl. Cikapayang	Kolektor Primer		

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
			Jl. Layang Pasopati	Arteri Primer		
			Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer		
Jumlah		**13.4**				**66.19**

Sumber : Hasil Analisis, 2012

Ket : Lokasi P : Jl. Dr. Djundjunan sebagai lokasi parkir jarak jauh
Lokasi 1 : Jl. Setiabudhi sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Rumah Mode
Lokasi 2 : Jl. Cihampelas sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Cihampelas
Lokasi 3 : Jl. Ir. H. Djuanda sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Dago

Dari tabel diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa perjalanan dari lokasi P ke lokasi 1 menempuh jarak 5.8 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 18,6 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 18.71 menit. Dari lokasi 1 ke lokasi 2 menempuh jarak 1.6 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 8.8 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 10,91 menit. Dari lokasi 2 ke lokasi 3 menempuh jarak 2 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 14,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 8,45 menit. Dari lokasi 3 ke lokasi P menempuh jarak 4 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 18,3 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 13,12 menit. Waktu henti angkutan disetiap lokasi adalah 5 menit. Maka jarak rute trayek 1 keseluruhan adalah 13.4 Km dan waktu henti keseluruhan adalah 15 menit sehingga menghabiskan waktu tempuh selama 66,19 Menit.

Tabel 4.20

Rencana Rute Pelayanan Angkutan Antar Jemput Skenario 2 Trayek 2

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
1	Lokasi P ke Lokasi 3	4	Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer	17.8	13.48
			Jl. Layang Pasopati	Arteri Primer		
			Jl. Cikapayang	Kolektor Primer		
			Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5

No	Tujuan	Jarak (Km)	Jalur yang Dilalui	Fungsi Jalan	Kecepatan Rata-Rata (Eksisting) (Km/Jam)	Waktu Tempuh Rata-Rata (Menit)
2	Lokasi 3 ke Lokasi 4	1.4	Jl. Ir. H. Djuanda	Kolektor Primer	10.8	7.78
			Jl. RE. Martadinata	Kolektor Primer		
Naik dan Turun Penumpang						5
3	Lokasi 4 ke Lokasi 5	2	Jl. RE. Martadinata	Kolektor Primer	10.2	11.76
			Jl. Merdeka	Kolektor Primer		
			Jl. Braga	Kolektor Sekunder		
			Jl. Suniaraja	Kolektor Sekunder		
			Jl. Otto Iskandardinata	Kolektor Sekunder		
Naik dan Turun Penumpang						5
4	Lokasi 5 ke Lokasi P	5.3	Jl. Otto Iskandardinata	Kolektor Sekunder	9.2	34.56
			Jl. Jend. Sudirman	Arteri Sekunder		
			Jl. Gardujati	Kolektor Primer		
			Jl. Pasir Kaliki	Kolektor Primer		
			Jl. Dr. Djundjunan	Arteri Primer		
Jumlah		**12.7**				**82.58**

Sumber : Hasil Analisis, 2012

Ket : Lokasi P : Jl. Dr. Djundjunan sebagai lokasi parkir jarak jauh
Lokasi 3 : Jl. Ir. H. Djuanda sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan Dago
Lokasi 4 : Jl. RE. Martadinata sebagai lokasi terminal antar jemput Kawasan FO Riau
Lokasi 5 : Jl. Otto Iskandardinata sebagai lokasi terminal antar jemput Pasar Baru

Dari tabel diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa perjalanan dari lokasi P ke lokasi 3 menempuh jarak 4 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 17,8 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 13,48 menit. Dari lokasi 3 ke lokasi 4 menempuh jarak 1.4 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 10,8 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 7,78 menit. Dari lokasi 4 ke lokasi 5 menempuh jarak 2 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 10,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 11,76 menit. Dari lokasi 5 ke lokasi P menempuh jarak 5.3 Km dan moda bergerak dengan kecepatan 9,2 Km/Jam sehingga diketahui waktu tempuh rata-rata yaitu 34,56 menit. Waktu henti angkutan disetiap lokasi adalah 5 menit. Maka jarak rute trayek 2 keseluruhan adalah 12.7 Km dan waktu henti keseluruhan adalah 15 menit sehingga menghabiskan waktu tempuh selama 82,58 Menit.

Gambar 4.20

Peta Skenario 2 Lokasi Parkir Jarak Jauh

Gambar 4.21

Peta Skenario 2 Rencana Rute Pelayanan Angkutan Antar Jemput