

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Secara umum dapat dikatakan bahwa kota-kota akan selalu tumbuh dan berkembang. Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota sangat dipengaruhi oleh faktor penduduk dan kegiatan sosial ekonomi yang merupakan faktor utama perkembangan kota dan mempunyai sifat dinamis. Perkembangan jumlah penduduk kota yang diikuti oleh kegiatan sosial ekonominya akan mendorong terjadinya perkembangan kebutuhan akan ruang kota. Perkembangan kebutuhan ruang kota ini ditandai dengan terjadinya perubahan-perubahan pada penggunaan lahan kota. Hal ini menyebabkan terjadinya interaksi antar ruang kota yang tercermin dari pergerakan penduduk kota dari satu ruang kegiatan kota tertentu ke ruang kegiatan kota yang lain, atau dari satu guna lahan, ke guna lahan lainnya. Salah satu faktor yang menjadi perangsang pergerakan tersebut adalah disediakannya fasilitas parkir yang tentunya diupayakan agar dapat menampung kendaraan pengunjung secara optimal, aman dan nyaman. Dengan demikian pergerakan lalu lintas menjadi padat dan permintaan akan lahan parkir semakin meningkat.

Menurut data dari Polwiltabes Bandung, jumlah kendaraan di Kota Bandung hingga akhir tahun 2006 mencapai 670.000 unit. Diantara jumlah tersebut, kendaraan roda dua mencapai 370.000 kendaraan. Jumlah kendaraan yang setiap tahun meningkat 10 %, idealnya diikuti dengan penambahan jaringan jalan sepanjang 9 %. Namun, jaringan jalan di kota Bandung setiap tahun hanya meningkat sebanyak 0,2 – 0,6 %. Hal ini mengindikasikan bahwa penambahan jaringan jalan di kota Bandung dinilai tidak seimbang dengan laju peningkatan jumlah kendaraan

Sejak dibukanya jalan Tol Cipularang, mobil pribadi dari Jakarta yang masuk ke kota Bandung semakin meningkat. Data dari PT. Jasa Marga menyebutkan, tiap hari rata – rata kendaraan yang masuk ke Bandung lewat pintu

Tol Pasteur sekitar 24.000 kendaraan. Jika liburan, volume kendaraan bertambah sekitar 1.500 unit. Alhasil, Bandung yang sudah sesak dengan kendaraan warganya, menjadi kian padat oleh kendaraan yang datang dari Jakarta.

Selama pergerakannya, kendaraan tidak terlepas dari kegiatan parkir, baik kegiatan bekerja, berbelanja, berdagang, rekreasi dan kegiatan yang lain. Kecenderungan peningkatan penggunaan kendaraan pribadi akan meningkatkan kebutuhan fasilitas parkir di pusat kota. Selain itu angkutan umum yang dinilai masih belum dapat memberikan ketepatan waktu, kenyamanan dan keamanan mendorong peningkatan penggunaan kendaraan pribadi untuk bepergian (Pignataro, 1973 dalam Siswosoebroto, 2001).

Tempat parkir merupakan suatu hal yang sangat penting yang harus dipenuhi dalam pembangunan pusat perbelanjaan di Kota Bandung. Tetapi kenyataannya saat ini, tempat parkir hanya sebagai pelengkap bagi pusat perbelanjaan dan bukan sebagai solusi untuk mengatasi masalah kekurangan lahan parkir. Pada waktu terjadi puncak kunjungan, beberapa pusat perbelanjaan di Kota Bandung masih dapat ditemui antrian mobil yang tidak dapat memasuki pelataran parkir karena lahan parkir yang disediakan sudah penuh sehingga besar kemungkinan kendaraan cenderung akan di parkir di badan jalan. Tingginya jumlah kendaraan yang parkir menggunakan badan jalan akan menghambat lalu – lintas di ruas jalan yang pada akhirnya akan menyebabkan kemacetan.

Sementara di beberapa pusat perbelanjaan lainnya, permintaan parkir terhadap tempat atau gedung parkir lebih rendah dengan indikator adanya petak parkir kendaraan roda empat maupun roda dua yang masih belum terisi. Hal ini terjadi dikarenakan keberadaan parkir di badan jalan yang mempunyai kelebihan dibandingkan dengan gedung parkir seperti biaya parkir yang murah tanpa dibatasi waktu dan dekatnya dengan lokasi kunjungan (Danarto, 1998 : 2).

Dalam hal perparkiran, sampai saat ini Pemerintah Kota Bandung hanya mempunyai Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Unit Pengelola Perparkiran. Ketiadaan standar kebutuhan parkir untuk Kota Bandung menyebabkan pengembang pusat perbelanjaan

membangun gedung parkir tidak dengan standar yang pasti tetapi berdasarkan kemampuannya dalam menyediakan sejumlah petak parkir. Akibatnya, di beberapa pelataran parkir pusat perbelanjaan terjadi antrian kendaraan yang tidak dapat masuk ke pelataran parkir karena jumlah petak parkir yang disediakan lebih kecil daripada permintaan parkirnya. Sementara di pusat perbelanjaan lainnya, terjadi kekosongan karena jumlah petak parkir yang disediakan lebih besar daripada permintaan parkirnya. Oleh karena itu, penataan perparkiran pada pusat perbelanjaan mutlak diperlukan guna mencari keseimbangan antara penyediaan (*supply*) dan permintaan (*demand*) parkir kendaraan bermotor.

Kondisi fisik Jalan Gardu Jati secara umum cukup baik dan terawat, hal ini karena jalan ini merupakan salah satu jalan alternatif untuk keluar-masuk kota Bandung sehingga sangat penting bagi perekonomian kota Bandung. Namun arus lalu lintas di jalan ini sangat terganggu akibat adanya parkir di sisi jalan. Kemacetan lalu lintas terjadi pada saat jam-jam puncak lalu lintas selain karena besarnya jumlah kendaraan yang melewati jalan ini, juga ditambah adanya antrian keluar-masuk kendaraan yang melakukan parkir di sisi jalan (*on street parking*). Keberadaan parkir *on street* ini akan menyita sebagian badan jalan sehingga akan mengurangi kapasitas jalan tersebut.

Sedangkan status jalan Gardu Jati dapat dilihat dalam tabel 1.1.

Tabel I.1
Kondisi dan status jalan Gardu Jati

Lebar jalan	Jumlah jalur dan lajur	Fungsi jalan	Kondisi jalan	Panjang jalan
15	1 jalur 4 lajur tidak terpisah	Kolektor Primer	Baik	0,462 km

Sumber : Bappeda Kota Bandung Tahun 1998

Keberadaan parkir di badan jalan merupakan kebijakan Pemda Kodya Bandung yang diatur dalam Perda No. 5/1995, SK Walikota No. 551.22/SK/098/Bag.Huk/98. Namun kebijakan ini hanya berlaku pada klasifikasi fungsi jalan lokal sekunder tidak berlaku pada jalan kolektor primer. Jalan Gardu Jati yang seharusnya di bagi 2 jalur 4 lajur menjadi 2 jalur 2 lajur. Parkir yang terjadi di badan jalan Gardu Jati memakai sistem sudut yaitu sudut 60⁰ yang

memakai 3 meter dari lebar jalan 15 meter diukur dari trotoar. Sehingga menurut pengamatan lapangan, kapasitas jalan Gardu Jati yang berfungsi hanya dengan lebar jalan 12 meter bahkan kurang dari 12 meter. Hal ini membuktikan bahwa kinerja jalan Gardu Jati tidak berfungsi secara optimal.

Dengan adanya permasalahan tersebut studi ini akan memberikan alternatif pemecahan permasalahan tersebut untuk jangka panjang dari sisi transportasi yaitu meningkatkan kinerja kapasitas jalan Gardu Jati. Namun alternatif pemecahan tersebut harus didukung dengan sistem pengaturan lalu lintas yang efisien guna mengurangi kendaraan yang akan melewati jalan tersebut sehingga dapat meningkatkan kelancaran dan kenyamanan kinerja jalan.

1.2 Rumusan persoalan

Keberadaan parkir sisi jalan di jalan Gardu Jati sebagai mana layaknya parkir *on street* lainnya tidak lepas dari permasalahan yang ditimbulkannya. Besarnya jumlah kendaraan parkir pada saat jam puncak sehingga menambah kemacetan lalu lintas di jalan Gardu Jati, banyaknya kendaraan yang melakukan parkir dengan waktu yang lama akan menyebabkan jumlah pengunjung berkurang dan banyaknya kendaraan jenis niaga yang melakukan kegiatan mengirim barang dengan waktu parkir yang lama tanpa membayar waktu yang lebih mahal.

Beberapa permasalahan yang timbul di wilayah studi antara lain :

1. Banyaknya kendaraan dengan lama parkir yang panjang tanpa membayar retribusi parkir lebih mahal.
2. Bercampurnya waktu kegiatan mengirim barang (bongkar-muat) dengan kegiatan komersial sehingga pemanfaatan petak parkir tidak optimal.
3. Adanya gerakan kendaraan keluar - masuk parkir disisi jalan Gardu Jati.

Permasalahan-permasalahan parkir diatas merupakan akibat dari perilaku parkir yang ada pada pengguna fasilitas parkir dikawasan jalan Gardu Jati. Terjadinya puncak parkir adalah karena banyaknya kendaraan yang melakukan parkir pada waktu yang bersamaan sedangkan banyaknya kendaraan dengan lama parkir yang panjang merupakan akibat dari kebiasaan “lama parkir” dari setiap

aktivitas pengguna parkir. Demikian halnya dengan kegiatan yang tercampur antara kegiatan mengirim barang dengan kegiatan lainnya yang tergantung pada tujuan kegiatan yang ada di wilayah studi. Disamping itu adanya percampuran waktu kegiatan mengirim barang (bongkar-muat) dengan kegiatan komersial akan menyebabkan tidak efektifnya penyediaan petak parkir yang ditujukan untuk menunjang kegiatan ekonomi di jalan Gardu Jati.

Dengan adanya permasalahan diatas maka penelitian ini akan menjawab pertanyaan dibawah ini :

- Bagaimana perilaku parkir sisi jalan di jalan Gardu Jati ?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan rumusan persoalan di atas maka Tujuan yang dicapai dalam penelitian ini adalah Mengkaji perilaku parkir sisi jalan di jalan Gardu jati.

1.3.2 Sasaran

Sedangkan sasaran yang akan ditempuh dalam melakukan penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik yang mempengaruhi parkir on street.
2. Mengidentifikasi perilaku parkir on street di Gardu Jati.

1.4 Ruang lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Lingkup studi hanya membahas mengenai perilaku parkir di sisi jalan (on street parking) di kawasan jalan Gardu Jati dilihat dari kendaraan mobil roda 4 atau lebih karena lahan parkir sisi jalan yang disediakan di jalan Gardu Jati hanya kendaraan roda 4.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Penentuan ruang lingkup wilayah studi ini akan membatasi studi pada wilayah pengamatan yaitu pada wilayah kawasan jalan Gardu Jati. Lokasi jalan Gardu Jati adalah terletak di kecamatan tepatnya di kecamatan Gardu Jati Propinsi Jawa Barat.

Adapun batas-batas fisik jalan adalah :

- Sebelah utara berbatasan : Persimpangan Jalan Kebon Jati - Pasir Kaliki.
- Sebelah selatan berbatasan: Persimpangan Jalan Sudirman - Astana Anyar.

Pengambilan ruang lingkup wilayah ini didasari pada beberapa alasan antara lain jalan strategis letaknya dalam skala kota Bandung yaitu menghubungkan bagian utara dan selatan kota Bandung serta merupakan jalan alternatif untuk menuju pintu tol Pasteur serta memiliki aktivitas ekonomi yang besar yang melayani sebagian kota Bandung tengah. Kegiatan parkir disisi jalan Gardu Jati memiliki intensitas yang sangat tinggi sehingga masalah parkir yang timbul di jalan ini sangat mempengaruhi arus lalu lintas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.1 dan gambar 1.2

1.4.3 Ruang Lingkup Subtansi

Ruang lingkup subtansi akan membatsi hal-hal yang akan dibahas dalam penelitian ini. Untuk lebih jelasnya dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Analisis kinerja parkir di Jalan Gardu Jati.
2. Analisis perilaku parkir sisi jalan di jalan Gardu Jati.

1.5 Metodologi Penelitian

Pada bagian ini akan menguraikan mengenai metode-metode yang akan dipakai dalam melakukan penelitian. Secara keseluruhan studi ini dibagi menjadi tiga bagian yaitu metode pengumpulan data, metode analisis dan metode pendekatan studi.

1.5.1 Tahapan Pengumpulan Data

- a. Survey primer adalah melakukan pengamatan langsung ke wilayah yang akan dikaji dengan cara menghitung kendaraan yang masuk dan keluar pada petak parkir sisi jalan serta melakukan penyebaran quisioner untuk mengetahui mengenai tujuan-tujuan dalam melakukan parkir.
- b. Sedangkan survey sekunder adalah melakukan studi pada instansi-instansi yang terkait dan studi pustaka. survei instansi bertujuan memperoleh data-data yang berkaitan dengan materi studi, sedangkan Studi pustaka adalah telaahan dari studi terdahulu yang telah dilakukan sebelumnya.

1.5.2 Metode Analisis

Penelitian yang dilakukan dalam memahami perilaku dalam studi ini merupakan penelitian deskriptif untuk mengetahui fenomena masalah parkir yang ditujukan untuk menghimpun fakta tentang perilaku disisi jalan dan tidak untuk mencari solusi bagi permasalahan parkir yang membutuhkan pengujian hipotesa setiap parameter yang ada.

Metode pendekatan yang digunakan untuk mengetahui perilaku parkir dalam studi ini tidak lepas dari lingkup bahasan yang sebelumnya telah diuraikan.

1. Memahami karakteristik parkir yang ada dilapangan

Untuk mengetahui karakteristik yang ada dilapangan, akan didekatkan dengan mengetahui beberapa parameter yaitu :

- a. Banyaknya kedatangan-keluar kendaraan parkir.
- b. Akumulasi parkir
- c. Angka indeks parkir yang menjelaskan tingkat pemanfaatan petak parkir periode waktu tertentu
- d. Angka *turn over* yang menggambarkan tingkat penggunaan petak parkir oleh kendaraan pada rentang waktu tertentu
- e. Lama parkir
- f. Tingkat pemanfaatan lama parkir yang menjelaskan tingkat penggunaan lama parkir

Parameter-parameter ini di dapat dengan melakukan pengamatan langsung dilapangan yaitu dengan menghitung waktu masuk dan keluar kendaraan yang di parkir di wilayah studi. Seperti yang telah disinggung diatas pengamatan terhadap *on sreet parking* merupakan pengamatan yang sulit dilakukan karena tidak ada cara yang paling tepat selain mencatat setiap mobil yang parkir.

2. Memahami perilaku penggunaan fasilitas parkir disisi jalan Gardu Jati

a. Pola kebiasaan parkir

Untuk memahami pola kebiasaan parkir dilakukan pendekatan dengan mengetahui :

- Tujuan melakukan kunjungan.
- Alasan memilih tempat parkir.
- Kebiasaan lama parkir dihitung pada saat masuk parkir sampai keluar parkir.
- Kebiasaan waktu parkir (kebiasaan dalam memilih waktu melakukan parkir)
- Frekuensi parkir yaitu berapa hari melakukan parkir dalam seminggu.

b. Kecenderungan Perubahan Kebiasaan Parkir

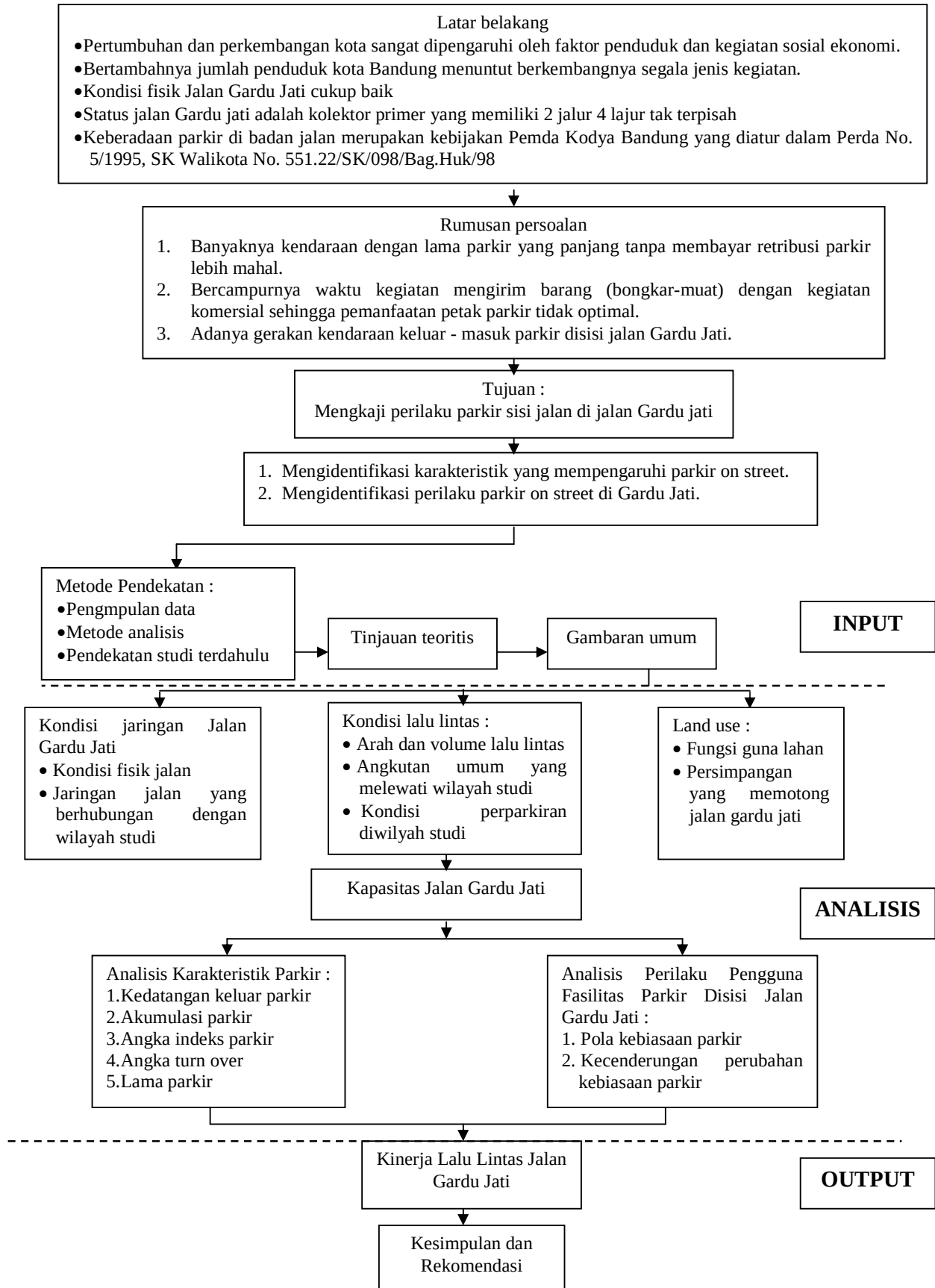
Secara teoritis, ada beberapa hal yang akan mempengaruhi kecenderungan perubahan kebiasaan parkir yaitu besar tarif, dengan mempersingkat lama parkir, mengurangi volume kendaraan parkir pada saat jam puncak. Dari ketiga hal ini akan sangat mempengaruhi perilaku parkir karena tarif parkir mempengaruhi permintaan parkir, selanjutnya mempengaruhi penggunaan petak parkir

1.5.3 Metode Pendekatan Studi

Melakukan perbandingan dengan studi terdahulu guna mengetahui variabel atau parameter yang akan dilibatkan dalam penelitian.

1.6 Kerangka Pikir

Kerangka pemikiran ini menggambarkan keseluruhan tahap-tahap pengerjaan yang harus dilakukan dalam studi ini. Kerangka pikir dapat dilihat pada gambar 1.2.



1.8 Sistematika Pembahasan

Sistem penyajian hasil studi secara garis besar adalah sebagai berikut :

Bab I PENDAHULUAN

Bab ini menyajikan latar belakang penulisan, rumusan persoalan, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, metodologi penulisan, pengumpulan data, metode analisis, tahapan-tahapan studi, kerangka pikir dan sistematika penulisan.

Bab II TINJAUAN TEORITIS

Bab ini menguraikan teori-teori yang berkaitan dengan studi ini yaitu Sistem Transportasi, Sistem Perparkiran, Penilaian Kinerja Parkir dan studi terdahulu.

Bab III GAMBARAN UMUM

Bab ini menyajikan tentang guna lahan, kondisi jaringan jalan, kondisi lalu lintas dan kondisi perparkiran di wilayah studi

Bab IV ANALISIS PERILAKU PARKIR DI SISI JALAN GARDU JATI

Bab ini membahas karakteristik parkir dilapangan, perilaku penggunaan fasilitas parkir di sisi jalan Gardu Jati

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini mengungkapkan kesimpulan dan rekomendasi

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Pengertian Parkir Dan Perilaku Parkir

2.1.2 Pengertian Parkir

Lalu – lintas yang bergerak baik yang bergerak lurus maupun belok pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir (Danarto, 1998 : 13). Kendaraan tidak mungkin bergerak terus – menerus. Pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan sudah dicapai (Warpani, 1990 : 150). Berikut beberapa pengertian parkir yang kelihatannya berlainan tapi mempunyai maksud yang sama, yaitu sebagai berikut :

- ✓ Parkir adalah tempat khusus bagi kendaraan untuk berhenti demi keselamatan (Tamin, 2000 : 523).
- ✓ Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya (Poerwadarminta, 1984 dalam Hakim, 2002 : 151).
- ✓ Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (Peraturan Lalu – Lintas).
- ✓ Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996 dalam Hakim, 2002 : 151).
- ✓ Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktur Jenderal Perhubungan Darat).

2.1.2 Pengertian Perilaku Parkir

Untuk memahami permasalahan parkir yang timbul diwilayah studi harus terlebih dahulu mengetahui apa yang dimaksud dengan perilaku parkir. Perilaku parkir terbagi dua kata yaitu perilaku dan parkir.

Konsep dasar perilaku:

- a. Pengertian perilaku, perilaku adalah segenap manifestasi hayati individu dalam berinteraksi dengan lingkungan, mulai dari perilaku yang paling nampak sampai yang tidak nampak, dari yang dirasakan sampai yang paling tidak dirasakan.
- b. Pandangan tentang perilaku, ada lima pendekatan utama tentang perilaku yaitu:
 1. pendekatan neurobiologik, pendekatan ini menitikberatkan pada hubungan antara perilaku dengan kejadian yang berlangsung dalam tubuh (otak dan saraf) karena perilaku diatur oleh kegiatan otak dan sistem saraf,
 2. pendekatan behavioristik, pendekatan ini menitikberatkan pada perilaku yang nampak, perilaku dapat dibentuk dengan pembiasaan dan penguatan melalui pengkondisian stimulus,
 3. pendekatan kognitif, menurut pendekatan ini individu tidak hanya menerima stimulus yang pasif tetapi mengolah stimulus menjadi perilaku yang baru,
 4. pandangan psikoanalisis, menurut pandangan ini perilaku individu didorong oleh insting bawaan dan sebagian besar perilaku itu tidak disadari,
 5. pandangan humanistik, perilaku individu bertujuan yang ditentukan oleh aspek internal individu. Individu mampu mengarahkan perilaku dan memberikan warna pada lingkungan.

Jenis-jenis perilaku individu:

1. perilaku sadar, perilaku yang melalui kerja otak dan pusat susunan saraf.
2. perilaku tak sadar, perilaku yang spontan atau instingtif.
3. perilaku tampak dan tidak tampak.
4. perilaku sederhana dan kompleks.
5. perilaku kognitif, afektif, konatif, dan psikomotor.

Ada beberapa Mekanisme perilaku yaitu :

- Dalam pandangan behavioristik, mekanisme perilaku individu adalah:

W ----- S ----- r ----- O ----- e ----- R -----W

Keterangan :

W = world (lingkungan)

S = stimulus

r = receptor

O = organisme

e = effector

R = respon

W = lingkungan

- Dalam pandangan humanistik, perilaku merupakan siklus dari: (i) dorongan timbul, (ii) aktivitas dilakukan, (iii) tujuan dihayati, (iv) kebutuhan terpenuhi/rasa puas. (Sumber : www.geogole/Silabus UPI.htm - Prof. Dr. Abin Syamsuddin Makmun, MA. (0057), Rahayu Ginintasi, M.Si. (1882), MIF Baihaqi,).

Sedangkan parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996 dalam Hakim, 2002 : 151). Jadi Perilaku Parkir adalah suatu tindakan dalam bentuk kebiasaan orang dalam melakukan pemberhentian kendaraan angkutan/barang dalam jangka waktu tertentu.

Ada dua hal yang pokok dalam perilaku parkir yaitu :

1. Karakteristik fisik perilaku parkir yang mencakup kedatangan dan keluar parkir, akumulasi parkir, angka indeks parkir, angka turn over, lama parkir dan tingkat penggunaan lama parkir.
2. Karakteristik perilaku parkir yang mencakup pola kebiasaan parkir yang terdiri dari Tujuan kunjungan, waktu kunjungan, Jarak dari tempat parkir ke tempat yang dituju, Keamanan kendaraan, Frekuensi kunjungan, tarif parkir, kemudahan dalam parkir kendaraan dan kecenderungan perubahan yang terdiri dari apabila kapasitas parkir penuh, Apabila besarnya tarif disesuaikan dengan lama parkir, Apabila tarif parkir pada jam-jam sibuk lebih mahal

2.1.3 Parkir Dalam Sistem Transportasi

Sistem transportasi atau perangkutan merupakan salah satu sistem yang mendukung sistem kegiatan kota secara keseluruhan. Dengan tidak berfungsinya sistem perangkutan, maka aktifitas suatu kota tidak akan berjalan sebagaimana mestinya. Permintaan perangkutan merupakan permintaan turunan akibat permintaan lain. Permintaan ini mengakibatkan pergerakan Pergerakan kendaraan pada suatu saat akan berhenti untuk sementara atau berhenti dalam waktu relatif lama yang disebut dengan parkir (Jumantara, 1994 : 22).

Fasilitas parkir tidak berdiri sendiri melainkan sangat erat kaitannya dengan pola lalu lintas, bahkan merupakan subsistem perangkutan kota. Secara garis besar sistem perangkutan kota terdiri atas angkutan umum dan angkutan pribadi. Apabila angkutan umum, mampu melayani penduduk kota secara efisien dan efektif, maka penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga berkurang pula kebutuhan akan pelataran parkir. Sebaliknya, apabila angkutan umum tidak mampu melayani kebutuhan penduduk secara efisien dan efektif, maka penggunaan kendaraan pribadi terangsang meningkat sehingga kebutuhan akan pelataran parkir pun bertambah. Jumlah kendaraan terutama kendaraan pribadi, sangat menentukan kebutuhan akan tempat parkir.

Setiap kota-kota besar maupun kota-kota yang sedang berkembang selalu dihadapkan pada masalah kemacetan lalu lintas dan masalah perparkiran. Kebijakan parkir harus selalu diperhatikan dalam kaitannya dengan suatu tata guna lahan maupun kebijakan transportasi. Ketiadaan pelataran parkir di kawasan tertentu dalam kota sudah pasti berakibat berkurangnya lebar jalan di tempat tersebut. Kendaraan diparkir di pinggir jalan, naik ke bahu jalan, atau menyerobot sebagian kaki lima (trotoar) sehingga jelas mengurangi daya tampung jalan tersebut. Kesulitannya, makin besar jumlah kendaraan makin besar pula kebutuhan akan pelataran parkir.

Pengendalian atau pengelolaan perparkiran diperlukan untuk mencegah atau menghilangkan hambatan lalu lintas, mengurangi kecelakaan, menciptakan kondisi agar petak parkir digunakan secara efisien, memelihara keindahan

lingkungan, dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalu lintas.

2.2 Kebijakan Perparkiran

Kebijakan perparkiran dilakukan untuk meningkatkan kapasitas jalan yang sudah ada. Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir jelas memperkecil kapasitas jalan tersebut karena sebagian besar lebar jalan digunakan sebagai tempat parkir. Lebih jauh lagi, pengelolaan parkir yang tidak baik cenderung merupakan penyebab kemacetan karena antrian kendaraan yang menunggu tempat yang kosong justru menghambat pergerakan lalu – lintas.

Kebijakan parkir bukan di badan jalan seperti pembangunan bangunan tempat parkir atau membatasi tempat parkir jelas merupakan jawaban yang sangat tepat karena sejalan dengan usaha mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mengalihkan penumpang dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Pengalihan badan jalan yang pada mulanya digunakan sebagai tempat parkir menjadi lajur khusus bus juga merupakan jawaban yang sangat tepat. Kebijakan parkir juga menentukan metode pengontrolan dan pengaturannya (Tamin, 2000 : 524). Pelaksanaan pengaturan parkir telah sering dilakukan sejak tahun 1960-an, yang biasanya meliputi :

- ✓ Pembatasan tempat parkir di badan jalan.
- ✓ Merencanakan fasilitas tempat parkir di luar daerah, seperti *park and ride*.
- ✓ Pengaturan biaya parkir.
- ✓ Denda yang tinggi terhadap pelanggar parkir.

2.3 Permintaan Parkir

Adanya aktifitas atau kegiatan di suatu lokasi menimbulkan tarikan pergerakan penduduk dan kendaraan menuju ke tempat – tempat kegiatan tersebut sehingga menuntut keberadaan fasilitas parkir. Tapi yang terjadi adalah permintaan parkir tidak dapat tertampung oleh lahan yang tersedia dikarenakan kekeliruan dalam memperkirakan seberapa besar permintaan parkir yang ditimbulkan oleh suatu aktifitas.

Estimasi permintaan parkir merupakan suatu langkah kritis dalam evolusi sebuah pembangunan yang akan menarik perjalanan – perjalanan penduduk (Urban Land Institute, 1993 : 29 dalam Danarto, 1998 : 14). Estimasi terhadap permintaan parkir sangat kompleks, salah mengerti dan kadangkala dilakukan dengan pendekatan yang salah. Alasan bahwa permintaan parkir sulit dihitung secara tepat karena permintaan parkir dipengaruhi oleh berbagai kondisi, misalnya jenis dan ukuran guna lahan, karakteristik peparkir dan lain sebagainya. Tetapi bila seorang analis bisa memisahkan variabel – variabel ini secara tepat untuk suatu fungsi lahan maka dia akan menemukan variabel – variabel yang mungkin untuk memperkirakan permintaan parkir.

Ada tiga karakteristik fundamental yang mempengaruhi permintaan parkir, yaitu (Urban Land Institute, 1993 : 30) :

1. Permintaan dasar, yaitu sifat dari gedung/bangunan yang menciptakan permintaan.
 - a. Jenis guna lahan atau bangunan termasuk ukuran dan kondisi spesifik, misalnya gedung perkantoran umum dengan luas 200.000 feet² di pinggiran kota.
 - b. Karakteristik sosioekonomi dari orang – orang yang diharapkan mengunjungi gedung, misalnya pusat perbelanjaan di pinggiran kota dengan pemilik kendaraan dari kalangan atas.
2. Faktor kendala, yaitu permintaan parkir mendasar dari tapak, bangunan atau area yang dievaluasi dapat dipengaruhi oleh sifat tapak itu sendiri atau area di sekitarnya.
 - a. Proporsi perjalanan di lahan multiguna, misalnya permintaan parkir di restoran dimana banyak konsumen bekerja di dekatnya menjadi lebih rendah karena pelanggan akan berjalan menuju restoran dan meninggalkan kendaraannya di tempat kerja.
 - b. Aksesibilitas lalu – lintas dari tapak, misalnya lokasi parkir yang dituju menjadi nyaman atau tidak nyaman dicapai dari jalan bila dibandingkan dengan fasilitas parkir terdekat.

- c. Efisiensi dan daya tarik fasilitas parkir, misalnya bila parkir di lahan dengan batasan waktu, maka lahan ini akan kehilangan langganan jika ada alternatif yang lebih baik.
 - d. Biaya parkir, misalnya semua faktor hampir sama, bila suatu lokasi parkir menerapkan biaya parkir tinggi, maka pelanggan yang menggunakan fasilitas ini menjadi lebih rendah dibandingkan dengan lokasi parkir yang menerapkan biaya parkir rendah.
 - e. Alternatif moda, misalnya bila tapak parkir mudah dicapai oleh angkutan umum dan ada program aktif untuk mendorong atau bahkan mensubsidi pegawai yang menggunakan angkutan umum maka permintaan parkir akan menurun.
 - f. Kebijaksanaan dan peraturan lokal, misalnya suatu kota akan membebaskan pajak parkir di berbagai lokasi untuk setiap jenis parkir.
3. Faktor kerangka waktu, yaitu menerjemahkan perjalanan harian dan permintaan parkir ke dalam format yang lebih sesuai yang dibutuhkan untuk mengukur fasilitas parkir dan memperkirakan pendapat.
- a. Hubungan antara puncak dan harian, misalnya berapa persen parkir satu hari terjadi selama akhir minggu atau bagaimana persentase untuk tiap jenis parkir (pegawai, pengunjung dan lainnya).
 - b. Faktor periodik (harian, mingguan, bulanan), misalnya parkir di kawasan retail paling tinggi terjadi pada bulan Desember dan menurun pada bulan Februari atau Juli.
 - c. Faktor non periodik (perubahan dalam jangka panjang, perubahan secara tiba – tiba), misalnya ada kemungkinan aktifitas ekonomi di pusat kota dalam jangka panjang akan menurun atau meningkat, atau sebagian besar perdagangan eceran akan meninggalkan pusat kota.

Selanjutnya Urban Land Institute telah melakukan penelitian terhadap pusat–pusat perbelanjaan dengan studinya berjudul *Parking Requirements For Shopping Centers* pada tahun 1982. Dalam studi tersebut dihasilkan beberapa

variabel yang secara signifikan mempengaruhi permintaan parkir dan variabel yang tidak mempengaruhinya.

Variabel – variabel yang mempengaruhi permintaan parkir dalam studi adalah:

1. Ukuran pusat perbelanjaan

Luas lantai pusat perbelanjaan menjadi penentu utama permintaan parkir. Hasil analisis mengindikasikan tingkat permintaan yang berbeda tiap pusat perbelanjaan. Adanya variasi tingkat permintaan parkir merefleksikan fungsi tempat perbelanjaan yang berbeda, karakteristik penyewa dan pusat perbelanjaan yang bercampur.

2. Penggunaan retail

Penggunaan retail untuk melihat signifikansinya terhadap permintaan parkir. Penyewa untuk pelayanan makanan juga turut mempengaruhi permintaan.

3. Penggunaan non retail

Keberadaan non retail juga diuji sebagai suatu variabel. Ruang kantor dan bioskop ditemukan berpengaruh secara terukur terhadap permintaan parkir.

4. Metoda bepergian

Proporsi jumlah pengunjung dan pegawai yang datang menggunakan kendaraan pribadi atau moda lain juga diuji. Variabel ini ditemukan berpengaruh secara signifikan bila kurang dari 75 % orang yang datang menggunakan kendaraan pribadi.

Sedangkan variabel – variabel yang tidak mempengaruhi permintaan parkir (Studi Urban Land Institute yang berjudul *Parking Requirements For Shopping Centers*, Tahun 1982 dalam Danarto, 1998 : 16) yaitu :

1. Amerika Serikat versus Kanada

Hasil uji menunjukkan bahwa permintaan parkir selama periode puncak pada pusat perbelanjaan yang sama di masing – masing negara hanya berbeda kurang dari 1 %.

2. Lokasi kewilayahan

Tidak ada perbedaan yang signifikan ditemukan permintaan parkir pada pusat perbelanjaan dalam wilayah yang berbeda, misalnya bagian barat dan tenggara Amerika Serikat.

3. Kota besar versus kota kecil

Ukuran populasi penduduk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap permintaan parkir saat puncak pada pusat perbelanjaan yang diperbandingkan.

4. Pinggiran versus pusat kota

Perbandingan lokasi pusat perbelanjaan tidak mengindikasikan secara statistik perbedaan signifikan permintaan parkir saat puncak antara pusat perbelanjaan di pinggiran maupun di pusat kota.

2.3.1 Ketersediaan Ruang Parkir

Fasilitas tempat parkir merupakan fasilitas pelayanan umum, merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem transportasi di daerah perkotaan. Dipandang dari sisi rekayasa lalu – lintas aktivitas parkir yang ada saat ini sangat mengganggu kelancaran arus lalu – lintas, mengingat sebagian besar kegiatan parkir dilakukan di badan jalan. Pengaturan aktivitas di badan jalan akan membawa konsekuensi penyediaan fasilitas parkir di luar badan jalan, dengan pengelolaan fasilitas parkir di luar badan jalan tersebut dapat diusahakan oleh pemerintah daerah atau pihak swasta. Disisi lain aktivitas parkir, baik yang berada di badan jalan dan di luar badan jalan dapat merupakan sumber pendapatan daerah yang potensial apabila dikelola secara baik (Alamsyah, 2005 : 208).

a. Parkir Dan Hubungannya Dengan Aktivitas Pusat Kota

Kehadiran kendaraan pribadi disertai pertumbuhan kawasan pinggir kota sangat mengubah pola perbelanjaan pedagang eceran di beberapa kota. Walaupun seluruh aktivitas bisnis di pusat perdagangan meningkat, peranan relatifnya pada pasar metropolitan menurun bila dibandingkan dengan penjualan di pinggir kota, terutama pada pusat perbelanjaan. Dukungan pada pusat perbelanjaan karena

beberapa faktor seperti mengurangi waktu tempuh, tersedianya tempat parkir dengan biaya murah mengurangi kemacetan, berjalan kaki lebih dekat, dan kemudahan lain dimana barang – barang yang dibeli dapat diantar sampai kendaraan. Pemilihan pusat kota adalah karena pilihan barang yang lebih banyak dan kemungkinan harganya lebih murah.

Walaupun parkir bukan merupakan satu – satunya faktor, sebuah studi menyatakan bahwa daerah yang memiliki tempat parkir yang baik, nyaman dan murah lebih mampu untuk mempertahankan kehadirannya. Kebutuhan akan ruang pada pusat kota seperti misalnya untuk perkantoran, yang ditandai dengan banyaknya gedung pencakar langit nampaknya tidak banyak terpengaruh oleh kompetisi di pinggir kota.

b. Parkir Di Badan Jalan (*On Street Parking*)

Parkir jenis ini sering juga disebut *curb parking*. Pada dasarnya parkir jenis ini memanfaatkan sebagian dari badan jalan (umumnya jalan-jalan pada sub sistem jalan lokal) baik pada satu sisi maupun pada kedua sisi. Penentuan pemanfaatan badan jalan satu sisi tergantung dari kebutuhan. Luas kebutuhan pelataran parkir tergantung pada dua hal pokok yaitu jumlah kendaraan yang diharapkan parkir pada satu saat (daya tampung pelataran) dan sudut parkir.

Ruang yang tersedia untuk memarkir kendaraan di tepi jalan di kawasan pusat kota dan sepanjang jalan raya utama tetap dibatasi. Ada banyak contoh dimana parkir di badan jalan arteri utama dilarang, setidaknya selama jam sibuk pada pagi dan sore hari, untuk meningkatkan kapasitas jalan. Larangan ini akan efektif bila pada tempat itu diberlakukan sebagai “zona derek” (*tow – away zone*) dengan harga tebus kendaraan yang tinggi. Posisi kendaraan yang diparkir di jalan hampir selalu sejajar menyinggung kerb. Manual menyarankan bahwa ukuran tempat parkir (*parking stall*) adalah lebar 2,4 meter, panjang 6,6 meter sampai 7,8 meter untuk satu mobil. Disamping itu terdapat alternatif “parkir berpasangan” (*paired parking*) dengan menggunakan dua stall masing – masing sepanjang 6 meter dengan ruang bebas diantara pasangan tempat parkir sebesar 2,4 meter untuk manuver kendaraan. Di dekat tempat penyeberangan jalan dan

pada kaki menuju persimpangan harus disediakan ruang terbuka setidaknya – setidaknya 6 meter. Pada jalan potong utama, jarak ini ditetapkan sebesar 15 meter atau lebih. Walaupun parkir secara paralel ini hanya mampu menampung sedikit kendaraan, namun cara ini tidak terlalu mengganggu gerakan lalu – lintas dan mengurangi kecelakaan dibandingkan dengan cara “parkir miring” (*angle positioning*). Berdasarkan alasan ini, parkir miring dalam prakteknya jarang dianjurkan, contoh, parkir miring bersudut 45^0 umumnya hanya bisa diterapkan pada jalan yang lebarnya minimum 16,5 meter (Alamsyah, 2005 : 210).

Fungsi jalan yang utama adalah mengalirkan lalu – lintas. Kapasitas jalan dipengaruhi oleh lebar jalan, semakin kecil lebar jalan maka kapasitas jalan tersebut semakin rendah. Penggunaan bagian jalan untuk parkir jelas akan mengurangi kapasitas jalan tersebut. Pengurangan kapasitas tersebut juga dipengaruhi oleh gangguan samping yang dapat berupa keluar masuknya kendaraan dari tempat parkir. Penurunan kapasitas akibat gangguan parkir di jalan akan semakin besar pada arus jalan yang berkecepatan tinggi atau pengurangan lebar jalan untuk parkir pada ruas jalan dengan hirarki yang lebih tinggi akan lebih drastis. Oleh karena itu, ruas jalan yang diperbolehkan untuk digunakan sebagai parkir di jalan haruslah memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Pada jalan di daerah perkotaan yang mempunyai klasifikasi fungsi jalan lokal sekunder.
2. Kebutuhan akan parkir relatif tinggi, sementara tempat parkir khusus tidak tersedia atau tidak direncanakan sebelumnya.
3. Pada arus jalan yang tingkat pelayanannya masih memadai atau dimana perbandingan volume dan kapasitas masih lebih kecil dari 0,60.

Selain itu parkir di tepi jalan (*On street parking*) juga mempunyai keunggulan dan kelemahan (Danarto, 1998 : 16).

Keunggulan dari sistem parkir adalah :

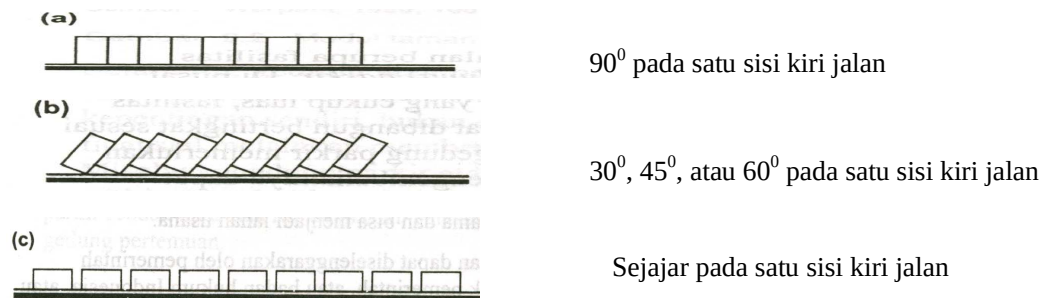
- ✓ Meminimumkan jarak tempuh berjalan kaki (*minimizing walking distance*).
- ✓ Di Indonesia, sistem parkir ini tidak membatasi waktu parkir (*unlimited parking duration*), atau parkir tidak berubah/tidak tergantung lamanya parkir.

Kelemahan dari sistem parkir ini adalah :

- ✓ Menyita sebagian badan jalan sehingga mengganggu kelancaran arus lalu – lintas.
- ✓ Sering mengganggu lalu – lintas sewaktu masuk atau keluar dari petak parkir karena berhubungan langsung dengan arus lalu – lintas.

Parkir di jalan dilakukan di daerah manfaat jalan pada tepi jalan dan biasanya parkir di jalan ini dilakukan dengan beberapa bentuk yaitu :

Gambar 2.1 Parkir Di Sisi Jalan



Sumber : louis J. pignataro, 1973 : 261

Namun ada beberapa versi dari para ahli transportasi mengenai parkir disisi badan jalan (*on street parking*) yang biasa digunakan tersebut antara lain :

- Sejajar dengan badan jalan
- Menyudut dengan sudut-sudut yang digunakan adalah 30°, 45°, 60°, 90°.

Sedangkan banyaknya petak parkir yang disediakan oleh on street parking menurut jenis-jenis sudut diatas dapat dilihat dalam tabel 2.1

Tabel II.1
On Street Parking menurut jenis-jenis sudut

No	Sudut	Banyak petak parkir
1	Sejajar	$N = L / 22$
2	30°	$N = (L - 2.8) / 17$
3	45°	$N = (L - 6.7) / 12$
4	60°	$N = (L - 6.6) / 9.8$
5	90°	$N = L / 8.5$

Sumber : louis J. pignataro, 1973 : 261

Keterangan :

N = jumlah petak parkir

L = panjang sisi jalan (feet), 1 feet = 0.3048 meter

Tabel II.2
Permukaan lebar jalan untuk parkir mobil penumpang pada satu sisi jalan

No	Sudut parkir	Pemakaian lebar jalan (meter)	
		Untuk parkir	Ruang gerak
1	Sejajar	2.60	5.25
2	30 ⁰	5.00	8.40
3	45 ⁰	5.70	9.80
4	60 ⁰	6.00	11.70
5	90 ⁰	5.50	13.10

Sumber : Joseph De Chiara, urban planning and design criteria. Van Nostrand Reinhold Publisher, Company, New York, 1975

Keterangan : ukuran kendaraan sesuai dengan 'US' standard passenger car' yaitu $\pm 1.8 \text{ m} \times 4.8 \text{ m}$.

Sehubungan dengan pemakaian sebagian badan jalan untuk fasilitas parkir, perlu diketahui lebar perkerasan jalan minimum yang memenuhi persyaratan pemanfaatan parkir tepi jalan. Persyaratan lebar perkerasan jalan minimum ini diperlukan agar fasilitas parkir tepi jalan tersebut tidak mengganggu arus lalu lintas. Persyaratan lebar perkerasan jalan minimum tersebut, dapat dilihat pada tabel 2.3.

Tabel II.3
Persyaratan Lebar Jalan Minimum Sehubungan
Dengan Pemanfaatan Sebagian Badan Jalan Untuk Fasilitas Parkir

Arus lalu lintas	Sudut parkir	Lebar Perkerasan Jalan Minimum (meter)	
		Satu Sisi	Dua Sisi
Satu arah	Sejajar	6.00	9.00
	<30 ⁰	8.00	13.50
	<45 ⁰	9.50	16.00
	<60 ⁰	11.50	18.50
	<90 ⁰	13.50	10.50
Dua arah	Sejajar	8.00	10.50
	<30 ⁰	10.50	15.50
	<45 ⁰	11.00	17.00
	<60 ⁰	11.50	18.00
	<90 ⁰	13.50	18.50

Sumber : Suwarjoko Warpani, et, al, parkir dipusat kota Bandung

Kerjasama antara Pemda Tingkat II Kota Bandung dengan FTSP-ITB Bandung, 1985.

Keterangan : ukuran kenaraan sesuai dengan ukuran kendaraan rata-rata Indonesia $\pm$ yaitu 1,6 m x 4.1 m.

c. parkir diluar jalan (off street parking)

Fasilitas parkir diluar jalan ini merupakan parkir khusus yang tidak memanfaatkan badan jalan. Beberapa jenis parkir di luar badan jalan antara lain :

1. Pelataran Parkir (*Open Space Parking*)
2. Bangunan Parkir (*Park Building*)
3. Parkir Dilantai Dasar (*Basement Parking*)

Pengadaan jenis parkir ini tidak terbatas selain disediakan oleh pemerintah setempat juga sering melibatkan pihak swasta baik itu pihak swasta pengelola gedung perbelanjaan atau perkantoran yang menyediakan tempat parkir khusus (basement) maupun swasta yang khusus membangun tempat parkir off street ini.

Keunggulan :

- memiliki tingkat keamanan yang tinggi dan tidak mengganggu arus lalu lintas
- lebih memudahkan kendaraan untuk keluar masuk parkir
- memiliki keleluasaan untuk mengatur petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas

Kelemahan :

- jarak berjalan kaki agak lebih jauh (kecuali parkir diluar jalan yang ditempatkan dilantai dasar dari gedung yang dituju).

2.4 Penilaian Karakteristik Fisik Perilaku Kinerja Parkir

2.4.1 Keluar-Masuk Kendaraan Parkir

Banyaknya kendaraan yang masuk dan keluar parkir pada rentang waktu tertentu, biasanya dihitung selama 1 jam, yang menunjukkan jumlah kendaraan yang melakukan parkir selama 1 jam. Hal ini dapat menunjukkan waktu-waktu yang menunjukkan jumlah kedatangan dan keluar parkir terbanyak dan waktu-waktu terjadinya kedatangan dan keluar waktu terendah (pola kedatangan parkir)

serta berapa jumlah keseluruhan kendaraan (parking volume) yang melakukan parkir selama 1 hari.

2.4.2 Akumulasi Parkir (Parking Accumulation)

Banyaknya kendaraan yang masih melakukan parkir pada rentang waktu tertentu biasanya dihitung tiap jam. Akumulasi parkir didapat dari mengurangi jumlah kedatangan parkir dengan jumlah keluar pada rentang waktu yang sama dan dihitung pada rentang waktu yang sama dan dihitung pada akhir rentang waktu tersebut. Akumulasi parkir ini dapat menjelaskan waktu puncak penggunaan petak parkir dimana permintaan parkir paling tinggi melebihi kapasitas yang ada dan menjelaskan waktu permintaan parkir rendah dan lebih rendah dibanding kapasitas yang ada (kapasitas normal).

2.4.3 Angka Indeks Parkir

Angka indeks parkir adalah angka yang menunjukkan perbandingan antara jumlah kendaraan yang parkir pada rentang waktu tertentu (akumulasi parkir) dengan kapasitas normal yang ada, yang dinyatakan dalam presentase (Hanny, 1998 : 160) angka indeks parkir ini menunjukkan presentase penggunaan petak parkir pada saat perhitungan.

Penggunaan indeks parkir ini merupakan cara yang baik untuk mengukur penggunaan ruang parkir yang ada (hanny, 1990 : 160) dan dari tingkat penggunaan parkir ini akan diketahui waktu-waktu puncak parkir yaitu yang ditunjukkan oleh angka indeks parkir tertinggi (indeks parkir diatas 100%) dan waktu-waktu permintaan kurang dari kapasitas parkir yang ada (indeks parkir dibawah 100%). Dengan rumus yang sederhana dapat dituliskan sebagai berikut :

Angka indeks parkir :

$$\frac{A \times 100\%}{N}$$

Keterangan :

A = Akumulasi parkir

N = kapasitas normal

2.4.4 Angka Turn Over

Angka *turn over* (TO) adalah angka yang menunjukkan jumlah rata-rata kendaraan yang menggunakan jumlah 1 petak parkir pada periode tertentu. Angka dapat diartikan sebagai tingkat penggunaan petak parkir, didapat dari membagi seluruh kendaraan yang parkir pada rentang waktu tertentu dengan jumlah petak parkir yang tersedia, rumusan sederhananya adalah sebagai berikut:

Angka *turn over* :

$$K / r$$

Keterangan :

K = Jumlah seluruh kendaraan parkir (rentang waktu tertentu)

R = Jumlah petak parkir

2.4.5 Lama Parkir

Lama parkir merupakan lama kendaraan yang melakukan parkir dihitung dari mulai kendaraan masuk kendaraan petak parkir sampai keluar. Lama parkir ini dapat menjelaskan tingkat pemanfaatan parkir, makin singkat orang menggunakan petak parkir makin banyak orang menggunakan petak parkir tersebut berarti makin besar tingkat pemanfaatan petak parkir dan sebaliknya makin lama orang menggunakan petak parkir makin sedikit orang menggunakan petak parkir. Penghitungan lama parkir dapat dilakukan dengan ukuran jam dan menit.

Pengukuran lama parkir dibeda 2 kategori yaitu total lama parkir (total vehicle hour/ total vehicle minutes) yang merupakan jumlah lama parkir yang dilakukan oleh seluruh kendaraan parkir dan lama parkir rata-rata (average duration) yang merupakan total lama parkir dibagi jumlah kendaraan parkir.

2.4.6 Tingkat Pemanfaatan Lama Parkir (space hour occupancy)

Tingkat pemanfaatan lahan parkir adalah angka ini didapat dari membandingkan lama parkir seluruh kendaraan parkir dengan hasil kali kapasitas parkir dengan lama penelitian (lama parkir yang disediakan oleh seluruh petak parkir yang ada di wilayah studi) dengan rumus sederhana sebagai berikut :

Tingkat Pemanfaatan Lama Parkir :

$$\frac{T \times 100\%}{P \times i}$$

Keterangan :

T = total lama parkir seluruh kendaraan

P = jumlah petak parkir

I = lama penelitian

Tingkat pemanfaatan lama parkir ini menggambarkan perbandingan lama parkir yang digunakan oleh seluruh kendaraan yang melakukan parkir dengan seluruh lama parkir disediakan oleh petak parkir yang ada, dengan kata lain menggambarkan tingkat efisiensi penggunaan seluruh petak parkir selama penelitian.

2.4.7 Pengurangan Kapasitas Jalan Akibat Parkir di Tepi Jalan

Parkir sejenis ini memanfaatkan sebagian dari badan jalan baik pada satu sisi maupun kedua sisi, sehingga keberadaanya akan mengurangi badan jalan yang digunakan untuk arus lalu lintas. Penggunaan badan jalan ini menyebabkan berkurangnya kapasitas jalan yang dapat ditampung oleh jalan. Ada beberapa cara untuk mengukur pengurangan kapasitas jalan karena keberadaan parkir disisi jalan yaitu antara lain :

a. Melalui Pengurangan Lebar Efektif Jalan

Hanya dengan kendaraan yang parkir pada suatu ruas jalan sepanjang 1 km, berarti sudah mengurangi 4.6 meter dari 5,5 meter. Besarnya pengaruh parkir tepi jalan terhadap kapasitas jalan dapat dilihat dalam tabel 2.4 berikut :

Tabel II.4
Pengurangan Kapasitas Jalan Karena Keberadaan Parkir Di Tepi Jalan

Banyaknya kendaraan yang parkir perkm (kedua sisi jalan)	3	6	30	60	120	300
Lebar jalan yang berkurang	0.9	1.2	2.1	2.5	3	3.7
Daya tampung (kapasitas) yang hilang pada 24 km/jam dalam smp/jam	200	275	475	575	675	800

Sumber : Warpani, 1982 : 82

b. Melalui Pemakaian Badan Jalan dan Ruang Gerak Kendaraan Parkir

Keberadaan parkir ditepi jalan selain menggunakan badan jalan juga membutuhkan ruang gerak untuk masuk dan keluar kendaraan. Kondisi ini tentu akan mengurangi kapasitas jalan dalam menampung arus lalu lintas kendaraan.

Besar pemakaian lebar jalan yang digunakan untuk parkir dan untuk ruang geraknya dapat dilihat dalam tabel 2.2 diatas yang telah diuraikan.

c. Melalui Metode Penghitungan IHCM

Pengaruh keberadaan parkir di tepi jalan ini pun menjadi variabel yang diperhitungkan dalam metode penghitungan kapasitas jalan yang digunakan oleh IHCM kapasitas jalan (IHCM 1997 : 5-8) adalah jumlah lalu lintas kendaraan maksimum yang dapat ditampung pada ruas jalan selama kondisi tertentu (desain geometri, lingkungan, dan kompilasi lalu lintas) yang dapat di tentukan dalam satuan masa penumpang (smp/jam). Beberapa faktor yang mempengaruhi besarnya kapasitas jalan adalah :

1. Kondisi Geometri

Jalan lokal di perkotaan yang termasuk kelas sifikasi kelas sekunder, yang berfungsi untuk memberikan pelayanan kepada lalu lintas kota yang bersangkutan. Jalan-jalan sekunder di perkotaan akan mengalami suatu masalah yang sama dalam hal keterbatasan lahan yang tersedia. Keterbatasan tersebut maka diambil suatu kebijaksanaan dalam perencanaan geometrik jalan diperkotaan memberikan beberapa cara untuk membuat variasi dari berbagai tipe standar, dimana ketentuan perencanaan diberikan dalam tiga tingkatan ketentuan, yaitu minimal (maksimal) yang diperlukan, minimal standar dan minimal pengecualian, untuk lebih jelas bisa dilihat pada buku standar perencanaan geometrik jalan perkotaan.

Aspek lain dalam menentukan kebijaksanaan pengaturan lalu lintas pada jalan perkotaan, dalam hal ini jalan satu arah atau dua arah harus dilihat pengaturan pola lalu lintas secara keseluruhan jaringan jalan yang ada.

- Jalur dan lajur

Suatu jalan bisa terdiri atas satu jalur atau dua jalur yang masing-masing jalur digunakan untuk satu arah pergerakan lalu-lintas kendaraan. Dimana satu jalur kemungkinan akan terdiri atas beberapa lajur.

- Jumlah jalur dan lajur

Pada umumnya jumlah jalur adalah genap, namun jumlah ganjil dapat saja terdiri apabila kemampuan kapasitas jalan dianggap sama dengan jumlah jalurnya atau tergantung dari system pengaturan lalu-lintas keseluruhan jaringan jalan yang ada menuntutnya.

Tata cara parkir ini diperuntukan untuk jalan lokal di perkotaan. Jalan tersebut akan termasuk dalam klasifikasi perencanaan pada type II kelas 3 atau 4 menurut standar perencanaan geometrik untuk jalan perkotaan. Tetapi kalau kita tinjau dari segi kapasitas maka setiap lajur jalan akan mampu mengalirkan sebanyak 900 kendaraan setiap jam, dengan lebar lajur berkisar antara 2.75 – 3.50 meter.

Kapasitas setiap lajur akan berubah apabila kondisinya sebagai berikut :

1. Lajur yang bersebelahan dengan jalur parkir harus dikalikan 70%
2. Lajur yang bersebelahan dengan trotoar yang digunakan pejalan kaki harus dikalikan dengan 70 %
3. Lajur kedua dari pinggir harus dikalikan 80 %
4. Lajur yang bersebelahan dengan lain arah tetapi dilarang melintas kejalur lain harus dikalikan 90 %.

Faktor reduksi tersebut merupakan rangkuman dari variabel-variabel kekhawatiran pengemudi untuk menurunkan kecepatannya, karena lintasannya terganggu. Apabila jalan tidak ada tanda-tanda lebar jalur atau lajur maka bis ditetapkan dari lebar perkerasan jalan yang ada menurut daftar tabel dibawah ini.

Tabel II.5

Jumlah Perkerasan Jalan Dan Jalur Yang Ada

Lebar perkerasan (L)	Jumlah lajur
$L < 5.50$ meter	1 lajur
$5.50 < L < 8.25$	2 lajur
$8.25 < L < 11.25$	3 lajur
$11.25 < L < 15.00$	4 lajur
$15.00 < L < 18.75$	5 lajur
$18.75 < L < 22.00$	6 lajur

Sumber : Bina Marga

- **Trotoar**

Trotoar atau bahu jalan selain berfungsi sebagai ambang pengaman juga sebagai sarana untuk pejalan kaki. Untuk kawasan perkotaan terutama pada daerah central bisnis distrik (CBD) fungsi sebagai sarana pejalan kaki lebih menentukan. Trotoar kalau fungsinya lebih utama untuk sarana pejalan kaki, lebar trotoar ditentukan oleh banyaknya volume pejalan kaki.

2. Jalur parkir

- Dengan mengetahui volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut setiap jamnya, maka jumlah lajur minimal bisa ditetapkan.

$$n = V/C$$

keterangan :

n : jumlah lajur

V : volume kendaraan setiap jam

C : kapasitas yang diijinkan

- Lebar manfaat jalan setelah dikurangi oleh jumlah lajur minimal yang dibutuhkan maka akan didapat sisa lebar manfaat jalan, dengan catatan setiap lajur ada faktor reduksi seperti diuraikan tersebut diatas. Sisa tersebut bisa dimanfaatkan untuk jalur fasilitas parkir.

3. Bentuk parkir

Setelah mendapatkan lebar sisa manfaat jalan yang bisa digunakan untuk jalur parkir dari lebar yang ada bisa ditentukan pola bentuk parkir yang diinginkan. Lebar jalur parkir yang terbagi atas dua bagian yaitu untuk lebar parkirnya sendiri dan lebar untuk melakukan manuver kendaraan pada waktu mengambil posisi untuk keluar dari parkir maupun sebaliknya.

Lebar jalur parkir tergantung kepada sudut parkir, tabel berikut merupakan patokan dalam menentukan pola bentuk parkir.

Tabel II.6
pola bentuk parkir on street parking

Lebar jalur parkir (L)	Bentuk parkir
2.40 meter	Menyudut 30 ⁰
5.60 meter	Menyudut 45 ⁰
5.90 meter	Menyudut 60 ⁰
5.40 meter	Menyudut 90 ⁰

Sumber : Bina Marga kota bandung tahun 2004

Dengan faktor tersebut di atas maka setiap lajur akan menampung kapasitas sebesar :

Jalur 1 = 630 kendaraan

Jalur 2 = 720 kendaraan

Jalur 3 = 900 kendaraan

Untuk kawasan jalan lokal diperkotaan kendaraan yang melakukan parkir, persentil ke 95 adalah jenis kendaraan penumpang. Kecenderungan di kota-kota besar di Indonesia menerapkan pengaturan lalu-lintas dengan system satu jalur (*one way*) dengan lebar jalan tidak terlalu lebar (9 meter) dan volume lalu-lintas dibawah 2500 kendaraan /jam maka sudut parkir yang cocok adalah 30⁰.

4. Penempatan parkir

Penempatan lokasi parkir perlu diperhatikan jangkauan jarak yang dekat, karena kecenderungan pemakai parkir akan memarkir kendaraannya pada lokasi yang terdekat dengan tujuan, jangan lebih dari 250 meter. Jadi dalam menempatkan lokasi parkir perlu melihat tata guna lahan yang ada, dimana lahan yang digunakan dengan menyerap aktivitas yang tinggi. Maka lokasi parkir diusahakan disekitar aktivitas tersebut dengan catatan geometrik disepanjang ruas jalan adalah sama.

5. Larangan parkir

Dengan ditetapkannya sebagian dari lebar manfaat jalan untuk jalur parkir baik ditepi kiri maupun kanan atau pun dua-duanya. Daerah yang dilarang parkir secara teknis adalah sidekitar kaki persimpangan dan jalan keluar masuk.

- Kaki persimpangan
Persimpangan yang diatur mempergunakan lampu, maka daerah kaki persimpangan yang dibebaskan dari parkir adalah minimal sepanjang antrian kendaraan pada waktu kendaraan terstop oleh lampu merah menyala
- Jalan akses
Daerah yang harus dibebaskan dari parkir sepanjang 50 meter dari as jalan.

6. Kondisi Lalu Lintas

Faktor kondisi lalu lintas meliputi karakteristik kendaraan yang lewat adalah:

- Faktor arah yaitu besarnya perbandingan volume perarah dari jumlah dua arah arus pergerakan
- Gangguan samping dari badan jalan, termasuk didalamnya adalah banyaknya kendaraan umum yang berhenti disepanjang jalan, pejalan kaki, banyaknya akses keluar masuk, adanya pedagang kaki lima, parkir (*on street*).

Untuk menghitung besarnya kapasitas suatu jalan digunakan persamaan berikut :

2.5 Waktu Tempuh Berjalan Kaki Dari Tempat Parkir Ketempat Tujuan

Salah satu yang di pertimbangkan untuk memilih tempat parkir adalah jarak tempuh berjalan kaki (*walking distance*) dari tempat parkir tersebut ke lokasi yang dituju oleh pengendara. Sampai dengan saat ini belum di temukan patokan baku mengenai jarak tempuh berjalan kaki. Sumber-sumber rujukan hanya membahas mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki yaitu sebagai berikut :

1. jenis dari fasilitas parkir tersebut
2. kualitas dan kuantitas masyarakat kota
3. maksud perjalanan yang dihubungkan dengan lama parkir

Pada dasarnya masyarakat akan berusaha meminimalkan jarak tempuh berjalan kaki, tetapi hal ini tidak mungkin selamanya dapat tercapai terutama

pada lokasi-lokasi (bagian-bagian kota) dengan daya tarik tinggi misalnya kawasan pusat kota (Oglesby, 1982 :398).

2.6 Variabel Yang Dilibatkan Dalam Penelitian

Berikut ini adalah variabel yang dilibatkan dalam mendukung penelitian ini serta sumber variabelnya, yaitu sebagai berikut :

Tabel II.7
Variabel Yang Dilibatkan Dalam Penelitian

Variabel Yang Dilibatkan	Keterangan
Perilaku Parkir Mencakup 2 hal Pokok yaitu: 1. Karakteristik Fisik Perilaku Parkir. 2. Karakteristik Perilaku Pemarkir	Penilaian Karakteristik fisik perilaku Parkir : a. Jumlah kedatangan-keluar kendaraan parkir. b. Akumulasi parkir c. Angka indeks parkir d. Angka <i>turn over</i> e. Lama parkir f. Tingkat pemanfaatan lama parkir.
	Karakteristik Perilaku Disisi Jalan Gardu Jati : 1.Pola kebiasaan parkir Pola kebiasaan parkir dilakukan pendekatan dengan mengetahui : • Tujuan kunjungan. • Jarak dari tempat parkir ketempat yang dituju. • Keamanan kendaraan • Tarif parkir • Frekuensi parkir 2. Kecenderungan Perubahan Kebiasaan Parkir • Apabila tempat parkir penuh • Apabila besarnya tarif disesuaikan dengan lama parkir • Apabila tarif parkir pada jam-jam sibuk lebih mahal

Sumber : Studi terdahulu Tugas Akhir Arief Budiman (ITB tahun 1998)

2.8 Kajian Studi Terdahulu

Kajian terhadap studi terdahulu dianggap perlu karena melatar belakangi studi yang akan dilakukan. Adapun studi-studi terdahulu yang telah dilakukan, diantaranya :

1). **Pilaku parkir di jalan otto iskandardinata**

oleh : Arief Budiman, tahun 1998 jurusan teknik planologi ITB.

Keberadaan parkir di sisi jalan sudah tidak bisa di hindari lagi sampai saat ini. Besarnya kebutuhan parkir tidak bisa ditutupi oleh fasilitas parkir diluar jalan seperti pelataran parkir, dan gedung aprkir yang diperuntukan khususnya dipusat perbelanjaan. Kekurangan fasilitas parkir ini dipenuhi dengan memanfaatkan fasilitas parkir disisi jalan, bahkan fasilitas parkir disisi jalan ini masih dominan dalam menyediakan kebutuhan fasilitas parkir dikota Bandung yaitu sebesar 57.12% dari keseluruhan fasilitas parkir yang ada, sementara itu fasilitas khusus parkir sebesar 30.25%. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.8

Tabel II.8

Luas Fasilitas Parkir Di Kota Bandung

Jenis parkir	Luas (M ²)	Presentase (%)
1. Parkir Retribusi		
A. Off Parking	40.056	25.59
B. On Parking	89.393	57.12
C. Parkir Pasar	7.292	4.66
D. Gedung / Tertutup	11.620	7.42
2. Parkir Gratis		
- Off Parking	8.145	5.2
Jumlah	156.506	100

Sumber : RIK DT II Kota Madya Bandung 1991

Tujuan utama dalam penelitian ini adalah untuk memahami perilaku parkir sisi jalan (*on street parking*) di pusat kota Bandung dengan studi kasus di jalan Otto Iskandardinata yang mencakup :

1. Memahami karakteristik parkir yang ada di lapangan yang memperlihatkan kondisi parkir sehari-hari di wilayah studi.
2. Memahami karakteristik perilaku pemarkir di wilayah studi yang meliputi :
 - Kebiasaan parkir yang dilakukan oleh pemarkir
 - Kecenderungan (presepsi) perubahan kebiasaan parkir.

2). Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir Di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung.

Oleh : Mery C. P Silalahi, Tahun 2001, Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Bandung.

Jalan Ir. H. Djuanda merupakan salah satu dari beberapa jalan di Kota Bandung yang bermasalah (Tingkat kemacetan yang tinggi) serta mengalami perubahan yang cepat, selain itu koridor ini merupakan *Central Business Distric* (CBD) II Kota Bandung (DLLAJ, 2000). Koridor ini terletak di Wilayah Pengembangan Cibeunying dan berdasarkan fungsinya jalan ini berfungsi menjadi jalan arteri sekunder (DLLAJ Kota Bandung, 2000) yaitu jalan dengan pelayanan jasa distribusi untuk pergerakan dalam kota dengan ciri – ciri kecepatan tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Dalam RDTRK Wilayah Cibeunying dijelaskan bahwa akibat dari perluasan Kotamadya Bandung tahun 1987 (PP No. 16 Tahun 1987) lahirlah beberapa sub pusat pengembangan yang tidak terencana. Hal ini diartikan bahwa lokasi – lokasi yang mengalami perubahan tersebut tidak diikuti dengan penyediaan sarana dan prasarana untuk mendukung keberadaan pusat – pusat pelayanan tersebut. Dan salah satu sub pusat yang bermasalah tersebut yaitu Jalan Ir. H. Djuanda.

Perubahan yang terjadi di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda yaitu terjadinya penetrasi kegiatan perdagangan terhadap kawasan perumahan. Dan kondisi ini tidak didukung oleh penyediaan parkir, dimensi jalan pemberhentian angkutan umum, dan kegiatan pedagang kaki lima. Kemacetan lalu – lintas terjadi terutama pada jam – jam padat/sibuk (*peak hours*) sedangkan VCR rata – rata sebesar 0,8 (DLLAJ Kota Bandung). Perubahan pemanfaatan lahan di jalan ini dapat dibagi menjadi empat perioda (Safariah Rifianti, 1999 : hal 40 – 42 dalam Silalahi, 2001 : hal 3) yaitu :

- a. Periode perkembangan I yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1979 – 1983, diawali dengan terjadinya pembentukan 5 unit kegiatan perdagangan dengan luas lahan yang berubah untuk kegiatan ini sekitar 0,644

Ha sedangkan pembentukan kegiatan lainnya tidak begitu besar (belum terjadi penetrasi terhadap kawasan perumahan Djuanda).

- b. Periode perkembangan II, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1984 – 1988, mulai berdirinya kegiatan komersial lainnya selain dari kegiatan perdagangan, seperti kegiatan perkantoran (1 unit), hotel (1 unit) dan wisma (3 unit). Dan perubahan belum mendominasi kegiatan perdagangan yang telah ada.
- c. Periode perkembangan III, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri antara tahun 1989 – 1993, kegiatan perkantoran mulai menunjukkan perkembangan yang pesat walau pada periode ini pemanfaatan lahan untuk kegiatan perdagangan masih lebih luas.
- d. Periode perkembangan IV, yaitu kegiatan – kegiatan yang berdiri tahun 1994 – 1999, perkembangan kegiatan perkantoran sangat cepat pada peralihan periode ke III dan IV, namun pada tahun terakhir perubahan ini mengalami penurunan dan saat ini kawasan sepanjang jalan Ir. H. Djuanda mengalami perubahan dari kawasan perkantoran menjadi perdagangan dan jasa (terjadi penetrasi terhadap kawasan perumahan).

Aglomerasi (pemusatan) yang terjadi di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda merupakan pemusatan kegiatan perdagangan, jasa dan perumahan dalam suatu kawasan. Hal ini disebabkan karena adanya perubahan pemanfaatan lahan yang cukup cepat (Rifianti ,1999 dalam Silalahi, 2001 : 4) sehingga beberapa kegiatan tercampur dalam satu kawasan sedangkan daya dukung lingkungan di sepanjang jalan ini disiapkan untuk kawasan perumahan. Hal ini menyebabkan masalah lalu – lintas yang cukup berarti berupa kemacetan, penyediaan tempat parkir yang kurang sehingga menggunakan badan jalan (*on street parking*) serta berbagai masalah lalu – lintas yang lain.

Di dalam penelitian ini ada beberapa karakteristik potensi parkir yang dikaji yaitu :

- Rumah makan
- Toko

- Multifungsi
- Jasa perkantoran dan perbankan
- Jasa komunikasi
- Jasa penginapan
- Fasilitas umum

Identifikasi karakteristik dan potensi waktu parkir pada hari biasa (*daily*) menghasilkan suatu pola penggunaan parkir sehari – hari pada masing – masing jenis kegiatan. Setiap jenis kegiatan memiliki puncak parkir yang disebut potensi waktu parkir yang terbesar yaitu :

- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi parkir besar pada pagi hari adalah jenis kegiatan fasilitas, toko, jasa perkantoran dan perbankan.
- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi besar parkir pada siang hari adalah toko, jasa perkantoran dan perbankan, jasa komunikasi, jasa penginapan dan fasilitas.
- ✓ Jenis kegiatan yang berpotensi parkir besar pada malam hari adalah multifungsi dan jasa penginapan.

Dari penelitian ini dihasilkan rekomendasi yang berupa sebagai berikut :

a. *Shared Parking*

Shared Parking merupakan salah satu bentuk penyediaan parkir yang dapat diterapkan apabila suatu kawasan tersebut tidak seragam. Artinya jenis kegiatan yang terdapat di kawasan tersebut tidak sama sehingga puncak penggunaan lahan parkir juga tidak sama. Selain itu berbagi parkir ini juga dapat diterapkan apabila ada kerjasama antar jenis kegiatan yang berdekatan. Berbagi parkir (*Shared Parking*) sangat sesuai untuk kawasan di sepanjang Jalan Djuanda karena penggunaan lahan bercampur (*mixed use*) akibat penetrasi sehingga banyak kondisi parkir yang bersebelahan tidak sejenis dan kurang tersedianya tempat/ruang parkir yang dapat mencukupi kebutuhan terutama pada saat – saat tertentu. Oleh karena itu, sebaiknya setiap jenis kegiatan di kawasan ini menyediakan tempat parkir yang saling bekerjasama sehingga meskipun sarana parkir tidak mencukupi, dapat dipenuhi dengan menggunakan tempat parkir disebelahnya.

b. Pola Tata Guna Lahan

Keterbatasan dana pembangunan menyebabkan banyak gedung yang tidak berubah secara total sesuai dengan fungsinya. Misalnya tempat parkir yang tersedia umumnya berbentuk pelataran parkir yang merupakan lahan/pekarangan dari fungsi bangunan semula (perumahan). Oleh karena itu sebaiknya perubahan tata guna lahan di kawasan ini dapat diatur/dikendalikan dalam hal penyebarannya dengan mempertimbangkan fungsi bangunan atau kavling di sebelahnya.

Sesuai dengan rencana pengembangan tata ruang sepanjang jalan ini, maka perlu dilakukan pembatasan penambahan jenis kegiatan perdagangan. Karena RDTRK Cibeunying tahun 1992 dan Perda Nomor 2 tahun 1996 Kota Bandung mengarahkan bahwa pengembangan daerah ini untuk kegiatan jasa seperti perkantoran dan perbankan, penginapan, kesehatan dan pendidikan. Pembatasan tersebut dapat dilakukan dengan beberapa arahan sebagai berikut:

- Setiap lahan/bangunan yang berubah fungsi menjadi kegiatan perdagangan (rumah makan, toko dan multifungsi) tidak diizinkan untuk mengubah bentuk fisik bangunan semula.
- Tidak diizinkan untuk menambah lahan parkir yang sudah ada sehingga sistem *shared parking* dapat diterapkan untuk memenuhi kekurangan kapasitas parkir.

3). Evaluasi Karakteristik Parkir Di Bandung Supermall.

Oleh : Ficky Martha Felary, Tahun 2004, Tugas Akhir Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Nasional (Itenas) Bandung.

Perkembangan Kota Bandung sebagai ibukota provinsi di Indonesia telah sedemikian pesatnya, baik dari segi penduduk maupun tingkat kepemilikan kendaraan yang terus bertambah dari tahun ketahun. Bertambahnya penduduk menyebabkan bertambahnya juga pusat – pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan. Salah satu kegiatan usaha dan perbelanjaan yang banyak menarik pengunjung masyarakat Bandung adalah Bandung Supermall. Bandung Supermall tidak

hanya sebagai pusat perbelanjaan akan tetapi terdapat pula tempat hiburan seperti permainan anak – anak serta cinema, secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa Bandung Supermall adalah pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan yang banyak diminati pengunjung dan terletak di Jalan Gatot Subroto Bandung.

Sebagai pusat kegiatan usaha dan perbelanjaan yang cukup banyak pengunjungnya, Bandung Supermall juga tidak terlepas dari masalah parkir, sebagai akibat dari perkembangan ekonomi dan penambahan tingkat kepemilikan kendaraan. Usaha yang dilakukan oleh sebagian besar pusat – pusat kegiatan usaha dalam mengatasi masalah parkir adalah membangun gedung parkir bawah tanah (*basement*) serta menggunakan halaman gedung sebagai tempat parkir. Bandung Supermall ini terletak di daerah yang cukup padat sehingga tidak memungkinkannya penggunaan parkir di luar areal Bandung Supermall. Untuk mengatasi masalah perparkiran tersebut maka diperlukan sistem manajemen parkir yang baik untuk melayani pengunjung Bandung Supermall.

Dari hasil analisa yang dilakukan dalam penelitian evaluasi karakteristik parkir ini diketahui bahwa :

- Jumlah kendaraan yang parkir sebesar 2686 kendaraan (mobil) dengan persentase pemarkir jangka pendek sebesar 81,72 % dan pemarkir jangka panjang sebesar 18,28 %.
- Puncak akumulasi parkir terjadi pada pukul 15.30 – 16.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 411 kendaraan.
- Indeks parkir kendaraan sebesar 34,16 % sehingga kendaraan masih bisa parkir.
- Waktu parkir rata – rata sebesar 1,32 jam dengan angka pergantian parkir sebanyak 2,23 dan tingkat penggunaan parkir sebesar 18,38 % dari kapasitas parkir.

Untuk lebih jelasnya, penilaian terhadap studi-studi terdahulu di atas dapat dilihat pada tabel II.10 di bawah ini :

Tabel II.9
Ringkasan Terhadap Kajian Studi Terdahulu

Penulis	Judul Tugas Akhir	Metode Pendekatan Studi	Variabel	Hasil Studi
tugas akhir oleh : Gutawa, tahun 1998, jurusan teknik planologi ITB.	<i>Pilaku parkir disisi jalan otto iskandardinat</i>	- Memahami karakteristik parkir yang ada dilapangan - Memahami karakteristik perilaku pemarkir	1. karakteristik parkir dilapangan - kedatangan-keluar parkir - akumulasi parkir - angka indeks parkir - angka turn over - lama parkir - tingkat pemanfaatan lama parkir 2. Perilaku penggunaan fasilitas parkir disisi jalan Otto Iskandardinata - Pola kebiasaan parkir - Kecenderungan Perubahan kebiasaan parkir	1. jumlah rata-rata kedatangan parkir diwilayah studi adalah 1042. 2. jumlah kedatangan parkir terjadi pada pagi hari mulai jam 07.00-10.00 3. akumulasi terbanyak terjadi cukup lama yaitu mulai jam 09.00-15.00. 4. angka indeks parkir diatas 100% terjadi pada jam 09.00-15.00 5. angka turn over rata-rata 9.3, angka ini menunjukan bahwa setiap petak parkir diwilayah studi digunakan 9 kali setiap hari secara bergiliran. 6. lama parkir rata-rata 65.11 menit. 7. angka pemanfaatan lama parkir sebesar 91.8%.
Mery C.P Silalahi, Tahun 2001, Jurusan Teknik Planologi ITB	<i>Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir Di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung</i>	- Identifikasi karakteristik potensi parkir pada setiap jenis kegiatan di sepanjang ruas Jalan Ir. H. Djuanda. - Identifikasi daya tarik dan daya dukung kawasan dan perubahan tingkat kebutuhan yang ada melalui pendekatan <i>supply</i> dan <i>demand</i>. - Analisis penyediaan dan permintaan parkir pada setiap jenis kegiatan. - Penentuan tingkat penggunaan tempat parkir pada setiap jenis kegiatan.	- Pemilik usaha dan petugas parkir. - Pengunjung yang menggunakan mobil. - Pengunjung yang menggunakan sepeda motor.	Rekomendasi alternatif penyediaan ruang parkir di sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda adalah dengan Shared Parking (berbagi parkir) karena penggunaan lahan yang bercampur (<i>mixed use</i>) akibat penetrasi sehingga banyak kondisi parkir yang bersebelahan tidak sejenis dan kurang tersedianya tempat/ruang parkir yang dapat mencukupi kebutuhan pada saat-saat tertentu.

Penulis	Judul Tugas Akhir	Metode Pendekatan Studi	Variabel	Hasil Studi
Ficky Martha Felary, Tahun 2004, Jurusan Teknik Sipil Itenas	<i>Evaluasi Karakteristik Parkir Di Bandung Supermall</i>	• Mengidentifikasi kapasitas parkir perhari. • Mengidentifikasi volume parkir yang ada. • Mengidentifikasi indeks parkir yang ada. • Mengidentifikasi jangka waktu parkir dan tingkat pergantian parkir serta akumulasi parkir.	• Variabel yang digunakan hanyalah kendaraan roda empat (mobil) saja.	• Jumlah kendaraan yang parkir → 2.686 kendaraan, dengan persentase parkir jangka pendek sebesar 81,72 % dan jangka panjang sebesar 18,28 %. • Puncak akumulasi terjadi pada pukul 15.30-16.00 WIB dengan jumlah kendaraan sebanyak 411 kendaraan. • Indeks parkir sebesar 34,16 % sehingga kendaraan masih bisa parkir. • Waktu rata-rata parkir sebesar 1,32 jam. • Angka pergantian parkir sebanyak 2,23. • Tingkat penggunaan parkir sebesar 18,38 % dari kapasitas parkir.

BAB III
GAMBARAN UMUM KOTA BANDUNG
DAN WILAYAH STUDI

3.1 Gambaran Umum Kota Bandung

3.1.1 Arahan Kebijakan Tata Ruang Kota Bandung

Sesuai dengan Rencana Induk Kota Bandung tahun 2005-2010, maka penataan ruang kota Bandung diarahkan dengan mempertimbangkan lima pokok fungsi yaitu : sebagai pusat pemerintahan, pusat pendidikan tinggi, pusat perdagangan, pusat industri, serta pusat kebudayaan pariwisata.

Fungsi kota Bandung yang telah ditetapkan ini memberikan peluang kegiatan yang sangat luas sehingga memacu pertumbuhan dan perkembangan kota Bandung yang pada akhirnya membutuhkan lahan yang lebih luas. Pada tahun 1987 luas kota Bandung bertambah dari 8101, 48 menjadi 16729,65 ha. Perluasan ini bertujuan untuk meningkatkan daya tampung pertumbuhan dan perkembangan kota Bandung dengan mendistribusikan beberapa aktivitas pusat kota kendaraan wilayah perluasan.

Adanya kebijakan tersebut mengakibatkan meningkatnya pertumbuhan kawasan perumahan, perdagangan dan jasa (komersial), serta industri seporadis, sehingga membutuhkan kebijakan yang mengatur pertumbuhan dan perkembangan ini. Adapun arahan pertumbuhan dan perkembangan kota Bandung ini adalah sebagai berikut :

1. Secara makro

- Pengembangan kota utama dalam lingkup ruang pengembangan Bandung raya
- Wilayah cadangan air dan pengamanan fisik kota khususnya bagian utara
- Wilayah pelayanan dengan lingkup regional khususnya bagian selatan
- Pusat jasa distribusi produksi dair wilayah sekitarnya, khususnya pertanian dan perkebunan.

2. Secara mikro

- Pengembangan tata ruang kota Bandung mampu mawadahi kecenderungan dan potensi yang ada saat ini, yang telah berkembang dan lebih ditekankan

pada usaha pengerahan dan pengembangan sumbu barat timur sampai pada batas tertentu

- Pengembangan kearah utara dan selatan dibatasi mengingat limitasi dan kendala fisiologis
- Pusat utama dikembangkan dari pusat-pusat kegiatan yang telah ada sekarang
- Wilayah perluasan kota yang telah mempunyai nilai produktif dalam pertanian harus diamankan dan dipertahankan
- Wilayah perluasan kota yang telah tumbuh dan berkembang sebagai wilayah campuran, perutukannya ditentukan oleh kegiatan dominan yang sesuai dengan pola tata ruang yang telah berkembang
- Pada kawasan pinggiran kota yang telah mulai berkembang perlu adanya perbatasan dan pengendalian pengembangan wilayah terbangun, sedangkan untuk wilayah yang belum terbangun seperti diwilayah bagian utara dan sepanjang jalan tol perlu adanya penghijauan yang intensif

3.1.2 Arahan Kebijakan Struktur Tata Ruang Kota Bandung

1. WP Bojonagara dengan pusat WP adalah Pusat Sekunder Setrasari, mencakup Kecamatan Andir, Sukasari, Cicendo dan Sukajadi.
2. WP Cibeunying dengan pusat WP adalah Pusat Sekunder Sadang Serang, mencakup Kecamatan Cidadap, Coblong, Bandung Wetan, Cibeunying Kidul, Cibeunying Kaler dan Sumur Bandung.
3. WP Tegallega dengan pusat WP adalah Pusat Sekunder Kopo Kencana, mencakup Kecamatan Astana Anyar, Bojongloa Kidul, Bojongloa Kaler, Babakan Ciparay dan Bandung Kulon.
4. WP Karees dengan pusat WP ada, mencakup Kecamatan Regol, Lengkong, Batununggal dan Kiaracondong Wilayah Kota Bandung dibagi menjadi 6 (enam) wilayah pengembangan (WP), yaitu wilayah yang secara geografis berada dalam satu pusat pelayanan pusat sekunder. Adapun pembagian WP di Kota Bandung adalah sebagai berikut :

5. WP Ujungberung, mencakup Kecamatan Cicadas, Arcamanik, Ujungberung, Cibiru dan Kelurahan Mekar Mulya Kecamatan Rancasari.
6. WP Gedebage, mencakup Kecamatan Bandung Kidul, Margacinta dan Rancasari di luar Kelurahan Mekar Mulya.

Pembagian WP ini lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.1 Pembagian Wilayah Pengembangan.

3.1.3 Struktur Ruang dan Tata Guna Lahan

Kota Bandung berada pada ketinggian sekitar 791 meter di atas permukaan laut (dpl). Titik tertinggi berada di sebelah utara dengan ketinggian 1.050 meter di atas permukaan laut dan titik terendah di sebelah selatan dengan ketinggian 675 meter di atas permukaan laut (dpl). Morfologi tanahnya terbagi dalam dua hamparan, di sebelah utara relatif berbukit-bukit kecil dan di sebelah selatan merupakan daerah dataran.

Wilayah Kota Bandung pada umumnya dilewati oleh beberapa sungai besar dengan aliran dari utara ke selatan yaitu Sungai Cikapundung, dan dari selatan ke utara yaitu Sungai Citarum. Sungai-sungai tersebut selain dipergunakan sebagai saluran induk dalam pengaliran air hujan, juga oleh sebagian kecil penduduk masih dipergunakan untuk keperluan MCK. Potensi air lainnya adalah terdapatnya sumber air tanah yang berupa sumur bor, yang umumnya ditemukan di daerah perumahan atau permukiman yang tersebar di Kota Bandung.

Berdasarkan aspek topografi, geologi, jenis tanah, hidrologi, dan klimatologi yang dimiliki, Kota Bandung pada umumnya memiliki tanah yang relatif subur karena terdiri dari lapisan tanah aluvial dan endapan sungai dan danau. Kesuburan tanah ini dapat berarti kekuatan jika kegiatan perkotaan akan lebih didominasi agro atau urban forestry, tetapi sebaliknya akan menjadi kelemahan (*opportunity cost* terhadap lingkungan alami) jika lahan itu justru didominasi oleh pemanfaatan untuk pengadaan blok-blok bangunan, yang sama sekali tidak memerlukan keberadaan unsur hara yang ada. Sesuai dengan strategi

dasar pengembangan fisik Kota Bandung, hal-hal yang penting diperhatikan adalah:

1. Limitasi dan kendala fisiografis Bandung Utara yang terutama berfungsi sebagai wilayah resapan air dan pengaman keseimbangan tanah.
2. Limitasi dan kendala fisiografis Bandung Selatan terutama Daerah Aliran Sungai (DAS) Citarum.
3. Limitasi dan kendala fisiografis Bandung Timur (Gedebage) yang memiliki jenis tanah yang lembek karena merupakan rawa-rawa.
4. Pengurangan dan pengendalian kemungkinan gangguan terhadap keseimbangan lingkungan hidup di dalam Kota Bandung sendiri sebagai akibat dari perkembangan fisik.

Pada saat ini kondisi yang terjadi adalah padatnya lahan Kota Bandung yang digunakan sebagai lahan terbangun terutama di bagian pusat kota sehingga memaksa perlu adanya pengembangan fisik kota ke wilayah pinggiran. Perkembangan fisik kota ini diantaranya diperuntukan bagi perumahan dengan fasilitas penunjangnya.

Dengan melihat kepadatan lahan terbangun di Kota Bandung, diketahui bahwa di bagian timur Kota Bandung masih dimungkinkan untuk pengembangan kota karena masih terdapat banyak lahan terbangun dan wilayah terbangun dengan kepadatan rendah. Bagian timur Kota Bandung ini merupakan WP Ujungberung dan WP Gedebage. Pengembangan ini dilakukan karena kedua WP tersebut memiliki luas lahan non terbangun yang lebih besar dibanding 4 WP lainnya.

Berdasarkan RUTR Kota Bandung tahun 2004 – 2013 yang merupakan hasil revisi Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) tahun 1990 –1991 yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kotamadya DT 11 Bandung No. 2 Tahun 1992, diperoleh luas administratif wilayah Kota Bandung yaitu sekitar 16.729,65 ha. Daerah seluas ini terdiri dari 26 Kecamatan dan 135 Kelurahan

yang terbagi dalam 6 Wilayah Pengembangan (WP) yaitu Bojonegara, Cibeunying, Karees, Tegalega, Gedebage, Ujungberung.

Tabel III.1
Wilayah Perencanaan RTRW Kota Bandung

No	Wilayah Pengembangan	Kecamatan	Luas Wilayah (Ha)
1	Wilayah Bojonegara		2.330,28
		Kec. Andir	403,16
		Kec. Sukasari	656,94
		Kec. Cicendo	716,77
		Kec. Sukajadi	554,41
2	Wilayah Cibeunying		2.933,28
		Kec. Cidada	619,67
		Kec. Coblong	754,99
		Kec. Bandung Wetan	355,08
		Kec. Cibeunying Kidul	409,54
		Kec. Cibeunying Kaler	451,04
3	Wilayah Tegalega		342,96
		Kec. Astana Anyar	295,26
		Kec. Bojongloa Kidul	622,93
		Kec. Bojongloa Kaler	326,81
		Kec. Babakan Ciparay	735,32
		Kec. Bandung Kulon	726,75
4	Wilayah Karees		2.107,09
		Kec. Regol	441,30
		Kec. Lengkong	576,89
		Kec. Batununggal	467,59
5	Wilayah Ujungberung		621,31
		Kec. Cicadas	902,28
		Kec. Arcamanik	914,83
		Kec. Ujungberung	1.104,28
6	Wilayah Gedebage		1.128,77
		Kec. Cibiru	1.128,77
		Kec. Bandung Kidul	436,58
		Kec. Margacinta	859,58
		Kec. Rancasari	1.305,96
		Jumlah luas Kota Bandung	

Sumber : RTRW Kota Bandung, 2004-2013

Pengembangan fungsi dan masing-masing WP diturunkan dari kebijaksanaan pengembangan struktur tata ruang kota Bandung yang dituangkan dalam rencana struktur.

Adapun garis besar rencana struktur tata ruang tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pengembangan pusat aktivitas utama atau hirarki pertama dari pusat kota dan enam pusat sekunder yang dikembangkan pada :
 - Kawasan pusat kota
 - Kawasan sepanjang Jalan Sudirman-Asia Afrika – Ahmad Yani
 - Kawasan sekitar Jalan Kopo (antara persimpangan dengan Jalan Pasir Koja hingga persimpangan dengan Jalan Sukarno Hatta).
 - Kawasan sekitar Jalan Merdeka
 - Kawasan sepanjang Jalan Sukarno Hatta (pengembangan pasar induk – pasar induk Gedebage dan Caringin kegiatan jasa dalam perkantoran).
2. Pusat pelayanan pusat sekunder atau hirarki kedua dikembangkan untuk mengoptimalkan sistem kegiatan kota, mengurangi beban kegiatan dipusat kota dan ditekankan melayani bagian wilayah kota. Kawasan sekunder itu meliputi:
 - kawasan sekitar Jalan Juanda (WP Cibenunying)
 - kawasan sekitar Jalan lingkar selatan (WP Tegallega dan WP Karees)
 - kawasan sekitar Jalan Setrasari – Sarijadi
 - kawasan sekitar Jalan Arcamanik (WP Arcamanik)
3. Pengembangan kegiatan perkotaan lainnya didasarkan pada kegiatan dominan yang sudah ada, kebijakan dan strategi tata ruang yang ada dengan memberikan kejelasan fungsi dan batasan.

Sistem jaringan jalan yang berfungsi menyalurkan interaksi antar sistem kegiatan jalan berpola lingkaran atau setengah lingkaran berupa ring road di wilayah kota bagian selatan. Ring road pertama berfungsi arteri sekunder berbentuk jalan raya melingkar dibagian dalam, sedangkan jalan lingkar dua berfungsi sebagai arteri primer. Melalui pola ini diharapkan arus lalu lintas

meneruskan regional tidak melalui pusat kota. Pada wilayah perluasan guna mendorong pertumbuhan sub-sub pusat kegiatan sekunder yang baru, dibangun jaringan jalan baru, yaitu sekitar Arcamanik-gedebage, ujungberung-sadang serang dan sarjadi-geger klaong, dengan demikian diharapkan sebagian fungsi yang berada di pusat kota dapat berpindah kendaraan pusat sekunder tersebut. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa skenario rencana pengembangan struktur tata ruang kota Bandung secara umum diarahkan pada pola dengan satu pusat dan enam sub pusat (pusat sekunder).

3.1.4 Pemanfaatan Guna Lahan

Perkembangan kota Bandung tidak terlepas dari adanya pertumbuhan penduduk dan aktivitasnya. Sejalan dengan pertumbuhan penduduk dan aktivitasnya, penggunaan lahan berkembang semakin kompleks dan beragam. Penggunaan tertuju pada alokasi kegiatan yang lebih produktif. Adapun proses perubahan guna lahan tersebut langsung menyebar baik secara penetrasi maupun invasi.

Dilihat dari distribusi penggunaan lahan maka sebaran aktivitas mengikuti pola jaringan jalan utama. Guna lahan komersial yang semula berada dipusat kota menyebar sesuai dengan penyebaran guna lahan perumahan. Adapun guna lahan yang dimaksud terutama guna lahan komersial kebutuhan sehari-hari. Sebagai upaya emenuhi kebutuhan lahan bagi kegiatan yang berkembang. Kota Bandung telah telah memperluas wilayah mejadi 16729,65 ha dari 8101, 48 ha tahun 1987.

Berdasarkan rencana penggunaan lahan yang tertuang dalam RIK Bandung 2005 kegiatan perkantoran, industri, jasa dan perdagangan menjadi kegiatan utama di kota Bandung. Perkembangan yang relatif pesat terjadi pada sektor perdagangan dan jasa. Sesuai dengan proyeksi kebutuhan lahan yang terdapat dalam RIK Bandung 2005, tambahan kebutuhan lahan bagi alokasi kegiatan perkotaan sebesar 5057,34 ha. Lahan tersebut sebagian besar terletak di wilayah perluas kota.

Penyebaran lokasi-lokasi guna lahan dan kegiatan kota Bandung dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kawasan perumahan menebar pada seluruh bagian kota, dengan luas tersebar terdapat di wilayah Arcamanik dan Cibeunying. Kepadatan kawasan perumahan ini semakin meninggi ke arah pusat kota dan berkurang ke arah pinggiran kota, terlihat dengan terdapat kawasan perumahan yang menebar diantara lahan-lahan kosong (sawah/tegalan) di wilayah pinggiran kota. Kawasan perumahan disekitar pusat kota ke arah selatan merupakan perumahan golongan menengah sedangkan disebelah utara kota terdapat kawasan perumahan untuk golongan atas (elite).
2. Guna lahan industri terbesar terdapat di wilayah Arcamanik dan Karees, terutama di kecamatan Cibiru dan kecamatan Kiara Condong. Kegiatan industri yang dominan di kota Bandung adalah IPTN, PINDAD, industri elektronik di jalan Soekarno-Hatta dan industri tekstil di sepanjang jalan raya Ujung Berung. Di bagian selatan kota, kawasan industri ini terletak pada kawasan antara jalan Soekarno-Hatta dan jalan tol Panci terutama Bandung Kulon.
3. Kegiatan komersial dan jasa di kota Bandung terpusat di wilayah pusat kota kegiatan ini kemudian melebar disepanjang jalan –jalan utama dari pusat kota yaitu sepanjang jalan Sudirman, jalan Kopo, jalan Otto Iskandardinata, jalan Pungkur, jalan Asia Afrika, jalan Ahmad Yani, jalan Kiara Condong dan jalan Sukajadi. Kegiatan komersial dan jasa ini juga terlihat mulai menebar disepanjang jalan Merdeka, jalan Ir H. Juanda, jalan Sunda jalan Pasir Kaliki.
4. Kegiatan perkantoran yaitu instansi pemerintah, instansi vertikal atau lembaga-lembaga non departemen, baik yang berskala lokal maupun regional, umumnya terkonsentrasi wilayah kota dan di wilayah Cibeunying Kantor pemerintahan dan instansi vertikal mengelompok di jalan Diponegoro, jalan Supratman dan jalan Surapati, sedangkan jalan Aceh dan sekitarnya serta di jalan Gatot Subroto terdapat instansi-instansi militer dan juga instansi pemerintah lainnya. Pada saat ini kantor-kantor perwakilan/cabang instansi

vertikal terlihat mulai menebar di sepanjang jalan PPH mustopha, jalan Ir. H. Juanda, jalan Setiabudhi dan jalan Sukajadi.

5. Fasilitas pendidikan dan kesehatan terutama berlokasi dibagian utara kota yaitu wilayah Bojonegor dan Cibeunying dengan terdapatnya beberapa rumah sakit dalam perguruan tinggi.
6. Lahan kosong berupa ladang/tegalan dengan luas terbesar diwilayah Arcamanik, wilayah Cibeunying bagian utara dan wilayah tegalan bagian utara.

Berdasarkan uraian diatas terlihat bahwa kegiatan-kegiatan kota berkembang dan mengelompok secara sektoral dan pusat kota mengikuti pola jaringan jalan utama kota. Fenomena lanjut yang menarik adalah perkembangan aktivitas yang menyebabkan perlihan fungsi penggunaan lahan sisi jalan dari penggunaan pemukiman kepenggunaan komersial/jasa yang telah meliputi sebagian besar sistem jaringan jalan utama kota dapat dilihat pada tabel III.3

Tabel III.2
Guna lahan sisi jalan kota Bandung tahun 1998

No	Nama Jalan	Guna lahan sisi jalan
1	Asia Afrika	Jasa, perdagangan, perkantoran
2	Astana Anyar	Perdagangan, perumahan
3	Ahmad Yani	Jasa, perdagangan, perkantoran, industri
4	Buah Batu	Jasa, perdagangan, perumahan
5	Cipaganti	Jasa, perumahan, Perkantoran
6	Ciahampelas	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan
7	Ciumbeleuit	perumahan, pendidikan
8	Diponegoro-Supratman	Jasa, perkantoran, pendidikan, perumahan
9	Gardujati	Jasa, perdagangan, perumahan
10	Gatot Subroto	Jasa, perdagangan, perkantoran, perumahan
11	Juanda	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan
12	Jakarta	Jasa, perdagangan, perumahan
13	Kiara Condong	perdagangan, perkantoran, industri, perumahan
14	Karapitan	Jasa, perdagangan, perkantoran, pendidikan
15	Kopo	Jasa, perdagangan, industri, perumahan
16	Lembang – Vetaran	Jasa, perdagangan, perkantoran, perumahan
17	Lingkar Selatan	perdagangan, perkantoran, industri, perumahan, pendidikan
18	Merdeka	Jasa, perdagangan, pendidikan
19	Martadinata	Jasa, perdagangan, perkantoran, industri, perumahan, pendidikan

No	Nama Jalan	Guna lahan sisi jalan
20	M. Ramdan	Jasa, perdagangan, perumahan
21	M. Toha	Jasa, perdagangan, industri, perumahan
22	Otista	Jasa, perdagangan, pendidikan
23	Pph. Mustoha	Jasa, perkantoran, industri, perumahan, pendidikan
24	Pasteur	Jasa, perkantoran, kesehatan, perumahan
25	Pajajaran	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan
26	Pasirkaliki	Jasa, perdagangan, pendidikan
27	Sudirman	Jasa, perdagangan, perkantoran
28	Soekarno-Hatta	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan, perkantoran, industri
29	Surapati	Jasa, perkantoran, pendidikan, perumahan
30	Setiabudhi	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan
31	Siliwangi	Jasa, perdagangan, perumahan
32	Suniraja	Jasa, perdagangan
33	Sukajadi	Jasa, perdagangan, perkantoran perumahan, pendidikan
34	Terusan Pasteur	Jasa, perkantoran, pemakaman, perumahan
35	Terusan Pasir Koja	Perumahan, lahan kosong
36	Ujung Berung Cibiru	Jasa, perdagangan, perumahan, pendidikan, industri

Sumber : tugas akhir astrid 2004

Disamping itu secara umum penebaran lokasi kegiatan dikota Bandung telah menunjukkan gejala pertumbuhan kegiatan yang bercampur. Hal ini daapt dilihat telah berkembangnya kegiatan jasa dan komersian di wilayah/lingkungan perumahan. Perkembangan jasa dan komersial ini telah tersebar mecapai wilayah pinggiran kota. Terpusatnya fasilitas jasa dan komersialdi daerah perkotaan. Menyebabkan pergerakan penduduk dari wilayah pinggiran kota kendaraan daerah perkotaan menjadi besar. Hal ini juga didorong dengan keterbatasan fasilitas di pinggiran kota yang belum lengkap sehingga dapat menyebabkan daerah perkotaan terutama kawasan pusat kota yang berperan sebagai kawasan penarik pergerakan menjadi macet.

3.1.5 Aspek Kependudukan

Menurut data Sensus Penduduk Tahun 1990 jumlah penduduk Kota Bandung adalah 2.058.122 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk (LPP) sebesar 3,48%. Kemudian pada Tahun 2000 sensus penduduk Kota Bandung menunjukkan jumlah penduduk yang mencapai 2.136.260 jiwa, dengan LPP sebesar 0,37% (tahun 1999-tahun 2000). Mempertimbangkan Kota Bandung

sebagai Kota Jasa serta keterbatasan lahan yang ada, dan keterbatasan daya dukung lingkungan, terutama daya dukung lingkungan alami, maka untuk perhitungan Proyeksi Jumlah Penduduk Kota Bandung sampai dengan Tahun 2013, dirancang dengan Laju Pertumbuhan Penduduk rata-rata per tahun sebesar 2,5% (laju pertumbuhan penduduk alami dan migrasi serta komuter) sehingga jumlah penduduk Tahun 2008 diproyeksikan menjadi $\pm 2,6$ juta jiwa dan pada Tahun 2013 menjadi $\pm 2,95$ juta jiwa.

Dilihat dari perkembangannya, pertumbuhan jumlah penduduk dalam jangka waktu 1980 hingga 2000 ini diiringi dengan kenaikan kepadatan penduduk, yaitu tahun 1980 adalah 16.035 jiwa/Km², tahun 1990 adalah 10.808 jiwa/Km², dan tahun 2000 adalah 12.802 jiwa/Km². Angka kepadatan tersebut merupakan kepadatan bruto, yakni jumlah penduduk dibandingkan dengan luas lahan Kota Bandung keseluruhan. Adapun kepadatan netto (jumlah penduduk dibandingkan dengan luas lahan terbangun) pada tahun 2000 telah mencapai 188 jiwa/Km². Hal tersebut sudah sangat jauh di atas standar kepadatan Kota Bandung yang berkisar antara 12.000-13.000 penduduk/Km². Penduduk Kota Bandung saat ini masih tersebar tidak merata, dimana kecamatan dengan kepadatan terendah adalah Kecamatan Rancasari dengan jumlah 4.671 jiwa/Km², sedangkan yang terpadat adalah Kecamatan Bojongloa Kaler dengan jumlah 34.346 jiwa/ Km².

Dilihat dari komposisinya, berdasarkan jumlah penduduk Kota Bandung menurut usia, dapat dilihat bahwa penduduk terbanyak berusia antara 20-24 tahun yaitu sebesar 229.882 jiwa. Kelompok ini merupakan kelompok usia produktif. Komposisi penduduk Kota Bandung masih hampir sama dengan tahun-tahun sebelumnya berupa struktur usia muda (sebagian besar berusia antara 14-39 tahun), yaitu berbentuk piramida. Dengan banyaknya jumlah penduduk muda ini akan berakibat antara lain pada peningkatan kebutuhan pangan dikarenakan tingginya kebutuhan akan gizi bagi pertumbuhan fisiknya, kebutuhan akan pendidikan, dan kebutuhan akan fasilitas-fasilitas lain yang mendukung kegiatan penduduk pada usia produktif ini.

Berdasarkan tingkat pendidikannya, jumlah penduduk Kota Bandung yang tidak sekolah adalah 20,20% , tidak tamat sekolah sebesar 8,40%, belum tamat SD sebesar 15,70%, tamat SD sebesar 22,20%, tamat SLTP sebesar 14,80%, tamat SLTA sebesar 12,90%, tamat akademi sebesar 3,10%, dan tamat sarjana sebesar 2,70. Dari komposisi tersebut menunjukkan bahwa jumlah penduduk terbesar adalah dengan tingkat pendidikan tamat SD. Ini menunjukkan kualitas sumber daya manusia di Kota Bandung masih rendah meskipun jumlah yang tidak tamat sekolah rendah. Sedangkan berdasarkan agama, diketahui bahwa mayoritas penduduk Kota Bandung beragama Islam dengan jumlah 1.991.159 jiwa (93,0%), agama lain yang dipeluk adalah Katolik sebesar 105.919 jiwa (5,0%), Protestan sebesar 29.988 jiwa (1,40%), Budha sebesar 8.561 jiwa (0,40%), dan Hindu sebesar 4.275 jiwa (0,20%). *(sumber : RTRW Kota Bandung tahun 2013)*

3.1.6 Aspek Ekonomi

Kota Bandung merupakan salah satu Kota di Propinsi Jawa Barat yang cukup potensial. Pada tahun 1997, PDRB Kota Bandung diperkirakan mencakup 8,99% dari seluruh PDRB Jawa Barat. Hal tersebut menunjukkan Kota Bandung mempunyai peranan cukup penting dalam peningkatan perekonomian Jawa Barat secara keseluruhan.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas harga berlaku untuk Kota Bandung secara keseluruhan mengalami kenaikan dari Rp 14,422 trilyun pada tahun 2000, menjadi Rp 17,314 trilyun pada tahun 2001. Sedangkan PDRB Kota Bandung pada tahun 2000 atas dasar harga konstan 1993, mencapai Rp 5,738 trilyun dan pada tahun 2001 naik menjadi Rp 6,158 trilyun. PDRB Kota Bandung baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan 1993 mengalami pertumbuhan yang cukup berarti.

PDRB atas dasar harga berlaku mengalami pertumbuhan dari 10,47% menjadi 20,05% pada tahun berikutnya. Peningkatan laju pertumbuhan sebesar 9,58% ini menunjukkan adanya peningkatan pada produksi maupun harga seluruh sektor produksi di Kota Bandung.

Laju pertumbuhan PDRB dalam kurun waktu 1998-2001 mengalami perubahan yang cukup bervariasi dan berfluktuasi yang positif. Laju pertumbuhan ekonomi (laju pertumbuhan PDRB atas dasar harga konstan 1993) yang negatif pada tahun 1998-- sebagai salah satu indikasi multikritis yang terjadi di Indonesia secara bertahap mengalami perbaikan (laju pertumbuhan ekonomi positif). Laju pertumbuhan ekonomi menjadi positif kembali sejak tahun 1998, yang mengindikasikan adanya keberhasilan dalam upaya pemulihan ekonomi (*economic recovery*).

Dirinci menurut kelompok sektor maupun sektor itu sendiri, maka seluruh sektor PDRB yang dihitung atas dasar harga berlaku mengalami pertumbuhan positif (peningkatan dari tahun 1993). Bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya, sektor yang mengalami pertumbuhan positif paling tinggi adalah sektor jasa-jasa. Hal ini diakibatkan tingginya pertumbuhan dari sub sektor jasa pemerintahan, yang merupakan dampak dari adanya peningkatan gaji pokok pegawai negeri pada tahun 2001. Adapun sektor yang mengalami pertumbuhan positif tetapi mengalami penurunan dari tahun sebelumnya adalah sektor pertanian, industri pengolahan dan keuangan. Sedangkan bila dihitung atas dasar harga konstan 1993, seluruh sektor juga mengalami laju pertumbuhan positif. Laju pertumbuhan tertinggi adalah sektor angkutan dan komunikasi, yang naik sebesar 17,02%. Peningkatan ini diakibatkan adanya kenaikan jumlah penumpang angkutan udara dan adanya peningkatan pengguna jasa pos dan telekomunikasi. PDRB perkapita atas dasar harga yang berlaku tahun 1998 sebesar Rp 4.786.418,15 naik menjadi sebesar Rp 5.133.124,99 pada tahun 1999. Pada tahun 2000 menjadi sebesar Rp 6.751.501,75 dan pada tahun 2001 menjadi Rp 8.066.914,19.

Dengan demikian, pendapatan per kapita penduduk Kota Bandung mengalami peningkatan sebesar 19,48% pada tahun 2001. PDRB per kapita atas dasar harga konstan (tahun 1993) sebesar Rp 2.116.705,75 pada tahun 1998, naik menjadi Rp 2.140.122,75 pada tahun 1999, Rp 2.686.003,87 pada tahun 2000,

dan naik menjadi Rp 2.869.502,77 pada tahun 2001. Ini berarti telah terjadi kenaikan sebesar 25,51% pada tahun 2000 dan sekitar 6,83% pada tahun 2001. Tampaknya kenaikan PDRB perkapita ini sejalan dengan kenaikan sektor-sektor yang mempunyai sumbangan cukup besar, dalam hal ini adalah industri pengolahan dan perdagangan, hotel, dan restoran. Seperti diketahui, PDRB per kapita dihitung dengan cara ini masih mengandung unsur-unsur (faktor produksi) yang sebetulnya tidak dinikmati oleh penduduk secara langsung, misalnya keuntungan perusahaan yang tidak dibagikan dan penyusutan barang modal (*undistributed profit and capital allowance*). (sumber : RTRW Kota Bandung)

3.1.6 Sisem Pergerakan

A. Transportasi

Transportasi di Kota Bandung merupakan sistem transportasi jalan raya, rel, dan udara. Pergerakan lalu lintas di Kota Bandung yang sebagian besar menuju pusat kota/perdagangan (*Central Bisinis Distfict*) di sekitar Jalan Dewi Sartika, Jalan Asia Afrika, Jalan Merdeka, Jalan Diponegoro, dan sebagainya juga karena adanya pergerakan arus yang memasuki Kota Bandung pada hari-hari libur untuk keperluan wisata ataupun hanya melintasi (*trought traffict*). Untuk pergerakan orang/penduduk pada skala perangkutan regional, penduduk Kota Bandung umumnya memanfaatkan fasilitas bus angkutan antar kota yang berada di Leuwipanjang dan Cicaheum. Tujuan dan arah pergerakan orang melalui terminal-terminal bus tersebut terdiri dari beberapa trayek. Pola angkutan barang yang memasuki Kota Bandung, umumnya berupa truk, kendaraan bak terbuka, merupakan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan pasar (perdagangan). Jalur pengiriman barang seperti ke Pasar Induk Gedebage, Caringin, Makro, dan lain-lain yang umumnya berasal dari Jakarta, Jawa atau kota-kota lainnya di Jawa Barat.

Dalam sistem pergerakan di Kota Bandung, jalan rel juga memegang peranan penting dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kota Bandung. Stasiun Kereta Api Bandung melayani pergerakan orang maupun barang ke arah

barat maupun timur yaitu ke Kota Jakarta dan Kota-Kota besar lain di Jawa Tengah, Yogyakarta, dan Jawa Timur. Stasiun Bandung hanya melayani penumpang untuk kelas bisnis dan eksekutif, sedangkan untuk kelas ekonomi dilayani oleh Stasiun Kiara Condong. Sedangkan untuk jalur pendek disediakan KRD yang umumnya dimanfaatkan oleh para pelajar, pekerja maupun para pedagang untuk melakukan aktivitasnya di Kota Bandung, sehingga membentuk pergerakan commuter (ulang-alik). Selain itu, untuk pergerakan lalu lintas juga ditunjang oleh Pelabuhan Udara Husein Sastranegara, sebagai penerbangan domestik yang datang sebanyak 186.145 orang dan yang berangkat sebanyak 198.263 orang, sedangkan penerbangan internasional yang datang sebanyak 16.484 orang dan yang berangkat sebanyak 14.765 orang.

Pola perjalanan yang ada di Kota Bandung menunjukkan bahwa pergerakan penduduk dari luar Kota Bandung (eksternal/regional) menuju wilayah internal (Kota Bandung) adalah cukup besar (perjalanan eksternal-internal). Hal ini disebabkan banyaknya penduduk di luar Kota Bandung yang bekerja di Kota Bandung. Sedangkan untuk pola perjalanan yang ada di Kota Bandung sendiri (internal) pada umumnya dibangkitkan dari kawasan perumahan menuju pusat kota sebagai pusat kegiatan Kota Bandung.

Pola jaringan transportasi di Kawasan Kota Bandung menunjukkan karakteristik sebagai berikut:

1. Pola jaringan cenderung membentuk pola kombinasi radialkonsentris sesuai dengan pola guna lahannya dengan beberapa poros utama kota, serta pada sebagian besar ruas jalan utama terdapat interaksi (simpangan) dengan jarak antara sangat dekat.
2. Pola jaringan pada kawasan perluasan (internal kota) membentuk pola radial untuk mengarahkan arus pergerakan tidak melalui pusat kota.
3. Pola jaringan pada kawasan pinggiran (luar kota) dilayani dengan jaringan jalan tol untuk memisahkan arus pergerakan regional tidak bercampur dengan pergerakan internal kota.

Jaringan jalan di Kota Bandung terdiri dari jaringan jalan primer untuk lalu lintas regional dan antarkota serta jaringan jalan sekunder untuk lalu lintas perkotaan. Total jaringan jalan di Kota Bandung sampai tahun 2000 adalah 1.139,219 km yang terdiri jalan arteri primer 42,140 Km, jalan arteri sekunder 22,990 Km, jalan kolektor primer 30,712 Km, jalan kolektor sekunder 37,308 Km, jalan lokal sepanjang 1.005,069 Km. Mengingat Kota Bandung merupakan daerah yang sudah terbangun, akan menjadi sulit untuk mengembangkan jaringan jalan baru terutama yang melewati pusat kota.

Tabel III.1 memperlihatkan data ruas jalan eksisting di Kota Bandung.

Tabel III.3
Jaringan Jalan Utama di Kota Bandung

No	Nama Jalan	Fungsi	Panjang (Km)	Lebar(M)	DAMIJA (M)
1	Setiabudhi	Kolektor Primer	6.25	8	17.5
2	Sindang Sirna	Kolektor Sekunder	0.8	6	11
3	Geger Kalong	Kolektor Sekunder	3.65	7	12.2
4	Ir. Sutami	Kolektor Sekunder	1.55	6	14
5	Surya Sumantri	Kolektor Sekunder	1.35	10	15.5
6	Sukajadi	Kolektor Primer	2.6	11	16.4
7	Cipaganti	Kolektor Sekunder	2.35	8	10.5
8	Pasteur	Kolektor Primer	0.8	12	21
9	Cihampelas	Kolektor Sekunder	2.85	8	16.3
10	Ciumbuleuit	Kolektor Sekunder	2	8	9.2
11	Siliwangi	Kolektor Primer	1.013	9	14.6
12	Tamansari	Kolektor Sekunder	2.7	8	16.4
13	Wastukencana	Kolektor Sekunder	1.4	15	23.5
14	Terusan Pasteur	Arteri Primer	3	19	32
15	Cicendo	Kolektor Sekunder	0.607	14	17.5
16	Padjajaran	Kolektor Sekunder	3.1	15	20.5
17	Pasir Kaliki	Kolektor Primer	2.3	13	16.5
18	Kebon Kawung	Kolektor Sekunder	0.7	12	15
19	Raya Sindanglaya	Arteri Primer	3.65	7	18.6
20	Stasiun Timur	Kolektor Sekunder	0.25	11	16
21	Suniaraja	Arteri Sekunder	0.55	12	16
22	Braga	Kolektor Sekunder	0.8	12	17.6
23	Gardujati	Kolektor Primer	0.462	15	19.5
24	Tamblong	Kolektor Sekunder	0.45	11	16.5
25	Lembong	Kolektor Sekunder	0.45	10	13.6
26	Merdeka	Kolektor Primer	1.15	14	24.6
27	Ir.H.Juanda	Kolektor Primer	4.7	13	25.6
28	Banceuy	kolektor Sekunder	0.645	12	16.5
29	Asia Afrika	Arteri Sekunder	1.5	12	19
30	Nurtanio	Kolektor Sekunder	1.3	12	16.6
31	Kebon Jati	Arteri Sekunder	0.9	14	16
32	Rajawali	Arteri Sekunder	2.423	14	21.7
33	Dipatiukur	Kolektor Sekunder	1.906	9	27.5
34	Sudirman	Arteri Sekunder	4.3	14	23.7
35	Cibereum	Arteri Primer	1.4	18	22.7

No	Nama Jalan	Fungsi	Panjang (Km)	Lebar(M)	DAMIJA (M)
36	Sumbawa	Kolektor Sekunder	0.85	7	13.8
37	Tubagus Ismail	Kolektor Sekunder	1.45	8	11.8
38	Dipenogoro	Kolektor Sekunder	1.55	12	26.2
39	Surapati	Arteri Primer	2.65	12	26.3
40	Supratman	Kolektor Sekunder	1.55	20	27
41	Sadang Serang	Kolektor Sekunder	1.85	6	11.6
42	Aceh	Kolektor Sekunder	2.1	7	16.6
43	R.E. Martadinata	Arteri Sekunder	3.2	17	18.3
44	Sunda	Kolektor Sekunder	0.8	12	23.7
45	Veteran	Arteri Sekunder	0.85	13	20.3
46	Nartipan	Kolektor Sekunder	1	10	21.2
47	A.Yani	Arteri Sekunder	4	14	26.9
48	Sukabumu	Kolektor Sekunder	0.7	11	17.5
49	Jakarta	Kolektor Sekunder	1.075	19	26.1
50	Terusan Jakarta	Kolektor Sekunder	1	7	27.1
51	Cikutra	Kolektor Sekunder	2.45	5	12.5
52	Katamso	Kolektor Sekunder	0.8	8	13.9
53	K.P.H Mustopa	Arteri Primer	2.55	8	18
54	Pahlawan	Kolektor Sekunder	1	20	35.8
55	Raya Ujungberung	Arteri Primer	5.15	10	16.3
56	Raya Cibiru	Arteri Primer	0.5	7	13.9
57	Rumah Sakit	Kolektor Sekunder	3	8	12.8
58	Gede Bage	Kolektor Sekunder	3.5	6	14.2
59	Soekarno Hatta	Arteri Primer	18.4	15	35
60	Ciwastra	Kolektor Sekunder	5.85	6	13
61	Terusan Kiaracondong	Kolektor Primer	1	7	10.5
62	Terusan Buah Batu	Kolektor Primer	1.8	8	23.7
63	Buah Batu	Kolektor Sekunder	2.75	11	19.6
64	Kiaracondong	Kolektor Primer	4.138		24
65	Gatot Subroto	Kolektor Sekunder	3.15	10	20.1
66	Turangga	Kolektor Sekunder	0.9	12	12.9
67	Martanegara	Kolektor Sekunder	1.1	11	16.6
68	Telagabodas	Kolektor Sekunder	0.8	9	15
69	Banteng	Kolektor Sekunder	0.86	9	17.2
70	Palasari	Kolektor Sekunder	0.4	6	13.8
71	Malabar	Kolektor Sekunder	0.515	8	15.3
72	Sadangkeling	Kolektor Sekunder	0.45	14	21.8
73	Burangrang	Kolektor Sekunder	0.75	14	19.9
74	Lengkong Besar	Kolektor Sekunder	1.2	12	17.5
75	Cikawao	Kolektor Sekunder	0.45	12	16.8
76	Karapitan	Kolektor Primer	1.15	12	16
77	Moh.Ramdan	Kolektor Sekunder	1.1	9	14.9
78	Lengkong Kecil	Kolektor Sekunder	0.575	12	17.1
79	Lengkar Selatan	Arteri Sekunder	7.48	15	27.5
80	Dalam Kaum	Kolektor Sekunder	0.875	10	21.5
81	Cibadak	Kolektor Sekunder	1.395	12	19
82	Dewi Sartika	Kolektor Sekunder	1.195	16	19.7
83	Pungkur	Kolektor Sekunder	1.55	17	22.5
84	Astana Anyar	Kolektor Primer	1.95	14	16
85	Pasir Koja	Kolektor Primer	2.3	14	18
86	Terusan Pasir Koja	Kolektor Primer	1.8	21	25.9
87	Otto Iskandardinata	Kolektor Sekunder	2.9	13	20.5
88	Ciateul	Kolektor Sekunder	1.3	11	17
89	Balong Gede	Kolektor Sekunder	0.2	10	13.5
90	Kautamaan Istri	Kolektor Sekunder	0.1	7	11.4

No	Nama Jalan	Fungsi	Panjang (Km)	Lebar(M)	DAMIJA (M)
91	Moh.Toha	Kolektor Primer	3.35	12	20.6
92	Kopo	Kolektor Primer	3.85	13	15.2
93	Pagarsih	Kolektor Sekunder	1.6	8	13.5
94	Kalipah Apo	Kolektor Sekunder	0.65	7	10.8
95	Jamika	Kolektor Sekunder	0.9	20	25.5

Sumber : Bappeda Kota Bandung, 1998.

3.2 Gambaran Umum Wilayah Studi

3.2.1 Guna Lahan

Kawasan komersial dan peribadatan yang ada disepanjang jalan Gardu Jati yang menjadi wilayah studi terletak antara persimpangan Jalan Kebon Jati dengan Pasir Kaliki serta Persimpangan Jalan Sudirman dengan Astana Anyar dapat dilihat pada gambar 1.1 wilayah studi. Kawasan ini merupakan bagian dari wilayah pengembangan (WP) pusat kota Bandung yang peruntukan lahannya diarahkan menjadi pusat perdagangan dan jasa, pusat jasa perkantoran juga merupakan pusat primer kota Bandung yang memiliki intensitas bangunan tinggi dan kegiatan ekonomi yang tinggi dan memiliki skala pelayanan lokal dan regional. Kawasan ini sendiri sebagai bagian dari pusat kota yang memiliki fungsi hampir sama dengan pusat kota. Fungsi guna lahan di jalan Gardu Jati dapat dilihat pada tabel III.4

Tabel III.4
Kegiatan Ekonomi Di Jalan Gardu Jati

No	Jenis Kegiatan	Jumlah
1.	Hotel	4
2.	Bank	3
3.	Restaurant, rumah makan.	9
4.	Minimarket	5
5.	Apotik	2
6.	Tailor	2
7.	Toko	25
8.	Kantor	2
9.	SMU, (SMP, SD, TK kristen)	2
10.	Gereja	1
11.	Pesantren	1
12.	Hiburan	1

Sumber : survey primer 2008

Selain itu disekitar kawasan ini terdapat Mall Hiper Squer yang terletak di jalan pasir kaliki, sehingga wajar bila kebutuhan lahan parkir sangat besar.

3.2.2 Jumlah Petak Parkir

Dari hasil survei lapangan, kondisi perparkiran yang ada di wilayah studi tidak mempunyai petak parkir, sehingga pengaturan posisi parkir tergantung pada volume lalu lintas. Posisi perparkiran lalu lintas di wilayah ini hanya memakai posisi 60^0 . Jumlah kendaraan yang parkir apabila posisi parkir 60^0 sebanyak 80 unit kendaraan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini

Gambar 3.1

Gambar petak parkir di jalan Gardu Jati



sumber : hasil survey

3.2.3 Kondisi Jaringan Jalan

• Kondisi Fisik Jalan

Secara umum kondisi jalan Gardu Jati masih baik dan terawat dengan panjang jalan $\pm 0,462$ km, sedangkan lebar jalan tiga kategori ada yang memiliki lebar 9 meter untuk persimpangan Kebon Jati dan Gardu Jati, 10 meter untuk persimpangan Asia Afrika-Sudirman dan Gardu Jati sedangkan lebar 15 meter berada pada tengah-tengah jalan Gardu Jati di ukur dari trotoar. Jalan ini terdiri dari 2 jalur 4 lajur sedangkan badan jalan yang berfungsi secara optimal hanya ± 9 m. Trotoar yang ada di jalan ini sebagian masih digunakan oleh pedagang kaki lima yaitu dengan cara memanfaatkan trotoar di depan toko yang tidak buka pada hari-hari tertentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam gambar dibawah ini :

Gambar 3.2

Kondisi fisik jalan Gardu Jati



sumber : hasil survey

Gambar 3.3

Kondis PKL di jalan Gardu Jati



sumber : hasil survey

- **Jaringan Jalan Yang Berhubungan Dengan Wilayah Studi**

Kawasan pusat kota Bandung dan jaringan jalannya merupakan kawasan yang tergolong tua dalam artian kawasan ini merupakan generasi partamadari kawasan terbangun di kota Bandung demikian juga dengan pola jaringan jalan yang terdapat di kawasan ini. Jaringan jalan yang terdapat di pusat kota ini memiliki pola garpu dengan jalan Asia Afrika – Sudirman sebagai sumbu utamanya. Ciri-ciri dari jaringan jalan ini adalah :

1. jarak antara persimpangan yang relatif dekat
2. lebar jalan (ROW) yang sempit

Kondisi jalan Gardu Jati tidak terlepas dari kondisi jaringan jalan di wilayah pusat kota memiliki jarak persimpangan jalan yang dekat, namun karena jalan ini merupakan jalan yang strategis dan berstatus kolektor primer memiliki lebar jalan sekitar 15 m. Jalan ini utara dibelah oleh perempatan jalan Kebon Jati sedangkan sebelah selatan dibelah pemampatan jalan Asia Afrika-Sudirman dan diselingi oleh beberapa perempatan yang relatif dekat.

3.2.4 Kondisi Lalu Lintas

• Arah Dan Volume Lalu Lintas

Arah pergerakan lalu lintas di Gardu jati memiliki 2 arah yaitu menuju utara dan selatan kota Bandung namun pada jam-jam tertentu hanya memiliki satu arah, kebijakan ini untuk mengoptimalkan pemanfaatan badan jalan yang ada karena volume lalu lintas yang besar tapi dengan adanya parkir di sisi jalan ini maka fungsi jalan Gardu Jati tidak berfungsi secara optimal dan menyebabkan kemacetan.

Volume kendaraan harian yang memasuki ruas jalan ini selalu besar apalagi pada saat-saat jam sibuk, sedangkan volume lalu lintas harian terbesar terjadi pada hari Sabtu dan Minggu karena penduduk banyak melakukan aktivitas keluar masuk kota Bandung.

• Angkutan Umum Yang Melewati Wilayah Studi

Pembahasan mengenai angkutan umum yang melewati jalan Gardu Jati sangat perlu di bahas karena untuk lebih memahami keadaan yang sebenarnya terjadi di wilayah studi. Angkutan umum banyak melayani kebutuhan transportasi masyarakat yang melakukan perjalanan dari asal ke tujuan.

Jalan Gardu Jati merupakan salah satu jalan utama yang menghubungkan bagian utara dan selatan kota Bandung untuk mencapai pusat kota. Jumlah angkutan umum yang melewati jalan ini adalah 17 jenis angkutan kota dengan jumlah kendaraan yang melintas tiap hari rata-rata 2.351 kendaraan angkutan kota setiap harinya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel III.5
Jenis angkutan umum yang melewati jalan Gardu Jati

No	Trayek	Jenis Angkutan
1.	St. Hall-Cimahi	Sudako
2	Cisitu-Tegalega	Sudako
3	Karang setra-Kalapa-Cibaduyut	Sudako
4	Leuwi Panjang-Dago	Bis kota
5	Leuwi Panjang-Ledeng	Bis kota
6	Cicaheum-Cibereum	Bis kota

Sumber : Survey primer 2008

3.2.5 Kondisi Perparkiran Di Wilayah Studi

Fasilitas parkir yang ada di sepanjang jalan Gardu Jati yang menjadi wilayah studi adalah parkir satu sisi jalan (*on street parking*) kecuali ada beberapa pelayanan jasa seperti hotel masih menyediakan tempat parkir khusus (*off street parking*) yang terbatas, tidak disediakan untuk umum. Disepanjang jalan Gardu Jati hampir semua sisi jalan dijadikan parkir ditandai dengan adanya petak parkir yang telah di buat oleh pemerintah kota Bandung dengan sudut 60^0 . Namun pada jam puncak parkir kebutuhan akan parkir sangat tinggi, sehingga petugas parkir dengan inisiatif sendiri merubah pola parkir menjadi 90^0 agar dapat menampung jumlah kendaraan yang akan melakukan parkir di jalan tersebut.

Sistem tarif yang diberlakukan oleh pemerintah daerah di wilayah studi adalah sistem parkir tanpa parkir tanpa pembatasan waktu (*unlimited parking duration*) yaitu berapa pun lamanya melakukan parkir, tarif parkir yang harus dibayar tetap sama dengan yang melakukan parkir cepat oleh karena itu banyak para pemilik kendaraan senang melakukan parkir di jalan ini.

Penyediaan petak parkir di jalan ini belum ada sehingga kendaraan yang melakukan parkir masih menggunakan perkiraan pengelola parkir di tempat tersebut.

Gambar 3.4
Gambar tempat parkir off street



sumber : hasil survei

Gambar 3.5
Gambar tempat parkir On street



sumber : hasil survei

Pengurangan Kapasitas Jalan

Keberadaan parkir jalan on street di jalan Gardu Jati telah membuat badan jalan berkurang. Dengan berkurangnya badan jalan tersebut tentu akan mengurangi kapasitas jalan tersebut dalam menampung pergerakan kendaraan yang melewatinya. Pengurangan kapasitas jalan dapat dihitung melalui beberapa cara seperti yang telah dituliskan sebelumnya. Perubahan kapasitas jalan di wilayah studi berkisar antara 3 – 4 meter dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel III.6
Pengurangan kapasitas jalan di jalan Gardu jati

Lebar jalan (m)	Jumlah lajur	Lebar lajur (m)	Fungsi jalan	Sisi gangguan	Lajur ruang parkir
15	4	7	Kolektor Primer	1	1

BAB IV

PERILAKU PARKIR BADAN JALAN DI JALAN GARDU JATI

Karakteristik Parkir Lapangan

Karakteristik parkir dilapangan ini akan menjelaskan beberapa parameter yaitu keluar masuk parkir, akumulasi parkir, angka indeks parkir, parkir turn over, lama parkir, dan tingkat pemanfaatan parkir. Karakteristik parkir dilapangan ini diidentifikasi dengan melakukan pengamatan terhadap parkir dilapangan yaitu mencatat waktu datang dan keluar parkir setiap kendaraan.

4.1.1 Keluar Masuk Parkir Kendaraan

Keluar masuk parkir menampilkan banyaknya kendaraan yang datang dan selesai melakukan parkir pada setiap jam. Pola ini juga diinterpretasikan sebagai pola permintaan parkir. Selain itu data-data mengenai masuk dan keluar parkir merupakan data-data awal yang diperlukan untuk diolah menjadi informasi mengetahui akumulasi, angka indeks, angka turn over, lama parkir dan tingkat pemanfaatan lama parkir.

Jumlah kendaraan masuk dan keluar parkir akan dibagi menjadi 2 bagian yaitu pada waktu hari kerja dan hari libur, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Tabel IV.1
Jumlah Masuk Kendaraan Parkir Pada Hari Kerja (Dalam Satuan)

Waktu	Senin		Selasa		Rabu		Kamis		Jumat		rata-rata	
	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar
07.00-08.00	51	23	49	22	53	25	50	28	45	31	50	26
08.00-09.00	53	37	45	26	45	23	34	25	34	28	42	28
09.00-10.00	49	47	51	35	41	34	47	31	54	34	48	36
10.00-11.00	55	57	51	47	54	59	41	41	20	35	44	48
11.00-12.00	47	59	49	49	58	54	52	43	16	31	44	47
12.00-13.00	53	54	55	53	42	43	59	49	14	16	45	43
13.00-14.00	61	57	59	45	39	56	48	51	54	45	52	51
14.00-15.00	59	54	47	57	47	49	41	57	35	26	45	49
15.00-16.00	45	57	39	59	44	47	34	52	24	31	37	49
16.00-17.00	31	41	25	54	19	37	20	41	29	25	25	40
17.00-18.00	9	24	19	39	9	22	14	17	7	15	12	23
Jumlah	513	510	489	486	451	449	440	435	332	317	445	439

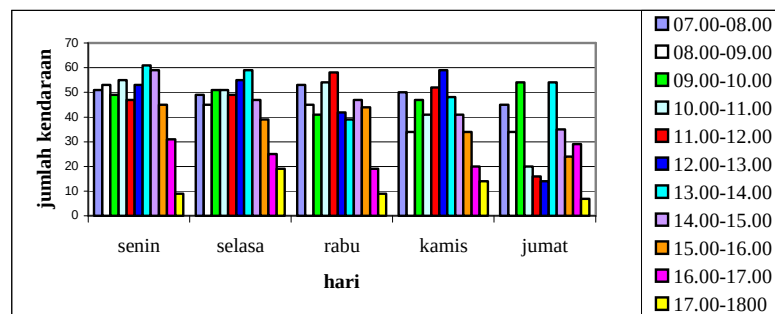
Sumber : survey primer, 2008

Dari tabel diatas dapat diketahui pola masuk-keluar parkir yaitu :

- Jumlah rata-rata kedatangan parkir perhari pada saat hari kerja sebanyak 445 kendaraan perhari. Sedangkan jumlah kendaraan yang keluar parkir perhari sebanyak 439 kendaraan.
- Jumlah kedatangan kendaraan parkir terbanyak terjadi pada hari senin sebanyak 513 kendaraan. Sedangkan Jumlah kedatangan parkir terendah terjadi pada hari jumat sebanyak 332 kendaraan.
- Jumlah rata-rata kedatangan parkir terbanyak terjadi pada jam 13.00-14.00 sebanyak 52 kendaraan sedangkan terendah terjadi pada jam 17.00-18.00.sebanyak 12 kendaraan
- Jumlah rata-rata keluar terendah terjadi pada jam 1700-18.00

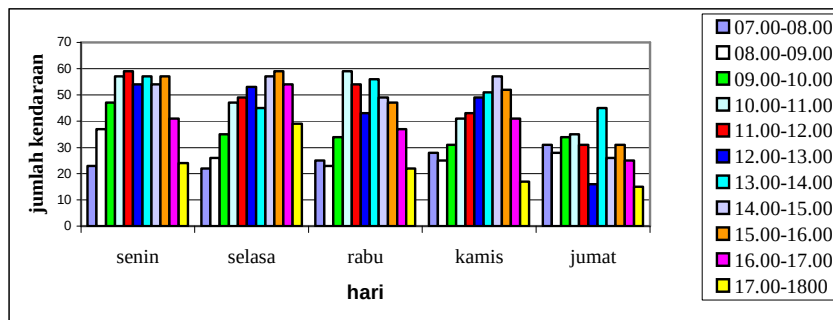
Untuk lebih jelas dapat dilihat pada grafik dibawah ini.

Gambar 4.1
Grafik rata-rata jumlah kendaraan masuk parkir
Pada Hari Kerja



Sumber : hasil perhitungan

Gambar 4.2
Grafik rata-rata jumlah kendaraan keluar parkir
Pada Hari Kerja



Sumber : hasil perhitungan

Tabel IV.2
Jumlah Masuk Kendaraan Parkir
Pada Hari Libur (Dalam Satuan jam)

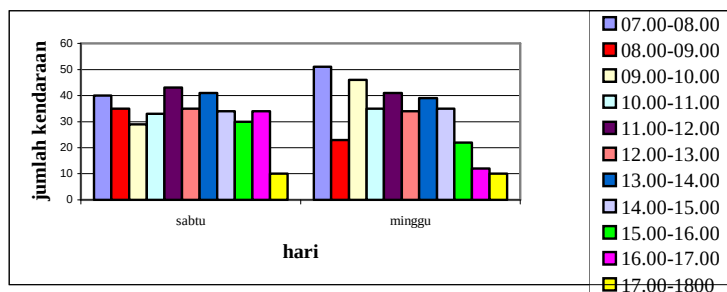
Waktu	Sabtu		Minggu		jumlah		rata-rata	
	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar	masuk	keluar	masuk	keluar
07.00-08.00	40	34	51	32	91	66	46	33
08.00-09.00	35	35	23	25	58	60	29	30
09.00-10.00	29	32	46	29	75	61	38	31
10.00-11.00	33	34	35	32	68	66	34	33
11.00-12.00	43	31	41	39	84	70	42	35
12.00-13.00	35	41	34	45	69	86	35	43
13.00-14.00	41	38	39	34	80	72	40	36
14.00-15.00	34	42	35	31	69	73	35	37
15.00-16.00	30	35	22	37	52	72	26	36
16.00-17.00	34	29	12	23	44	52	22	26
17.00-1800	10	12	10	14	20	26	10	13
Jumlah	364	363	348	341	710	704	355	352

Sumber : hasil perhitungan

Dari hasil tabel diatas bahwa :

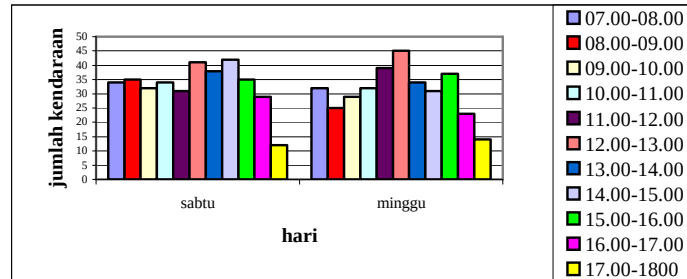
- Jumlah kedatangan parkir pada hari libur (sabtu dan minggu) hampir sama sedangkan jumlah rata-rata kedatangan tiap hari sebanyak 355 kendaraan.
- Jumlah rata-rata kendaraan keluar parkir perhari sebanyak 352 kendaraan.
- Jumlah rata-rata kendaraan masuk terbanyak terjadi pada jam 07.00-08.00 sebanyak 46 kendaraan, hal ini dipengaruhi banyaknya pengantar yang melakukan parkir di jalan tersebut sedangkan rata-rata kendaraan keluar parkir terbanyak terjadi pada jam 12.00-13.00.
- Jumlah rata-rata kendaraan terendah pada saat masuk dan keluar terjadi pada jam 17.00-18.00.

Gambar 4.3
Grafik rata-rata jumlah kendaraan keluar parkir
Pada Hari Libur



Sumber : hasil perhitungan

Gambar 4.4
Grafik Rata-Rata Jumlah Kendaraan Keluar Parkir
Pada Hari Libur



Sumber : hasil perhitungan

4.1.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir menggambarkan banyaknya kendaraan yang masih melakukan parkir pada rentang waktu tertentu, biasanya dihitung setiap jam. akumulasi parkir didapat dari mengurangi kedatangan parkir dengan jumlah keluar pada rentang waktu tertentu yang dihitung pada akhir rentang waktu tertentu yang dihitung pada rentang waktu tersebut. untuk mengetahui besar permintaan parkir ini yaitu dengan membandingkan akumulasi kendaraan parkir dengan kapasitas petak parkir yang tersedia pada saat perhitungan akumulasi kendaraan (menjadi indeks parkir), sedangkan kapasitas sebanyak 80 petak parkir. Berikut jumlah akumulasi kendaraan parkir di wilayah studi :

Tabel IV.3
Akumulasi Parkir Harian
Pada Waktu Hari Kerja (Dalam Satuan Jam)

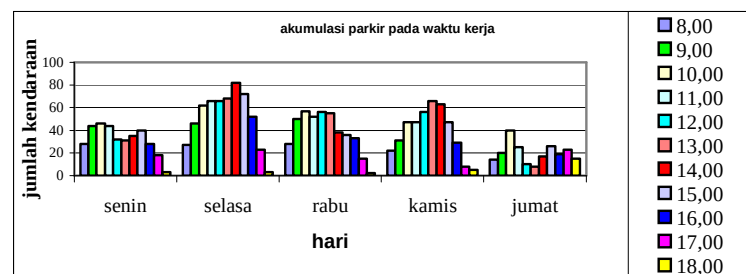
Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Jumlah	Rata-Rata
8,00	28	27	28	22	14	119	24
9,00	44	46	50	31	20	191	38
10,00	46	62	57	47	40	252	50
11,00	44	66	52	47	25	234	47
12,00	32	66	56	56	10	220	44
13,00	31	68	55	66	8	228	46
14,00	35	82	38	63	17	235	47
15,00	40	72	36	47	26	221	44
16,00	28	52	33	29	19	161	32
17,00	18	23	15	8	23	87	17
18,00	3	3	2	5	15	28	6
Jumlah	349	567	422	421	217	1976	395
Rata-Rata	32	51	38	38	20	180	36

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel diatas terlihat bahwa :

- Akumulasi parkir pada waktu jam kerja jumlah rata-rata tiap jam adalah 36 unit kendaraan, bila dibandingkan kapasitas parkir yang ada presentase akumulasi parkir rata tersebut sebesar 45 %, dengan demikian tingkat permintaan parkir diwilayah ini sedang.
- Akumulasi parkir rata-rata terbesar terjadi pada hari rabu dan kamis yaitu sebesar 38 unit kendaraan.
- Akumulasi parkir rata-rata terendah terjadi hari jumat sebesar 20 unit kendaraan.

Gambar 4.5
Grafik Akumulasi Kendaraan Pada Hari Libur



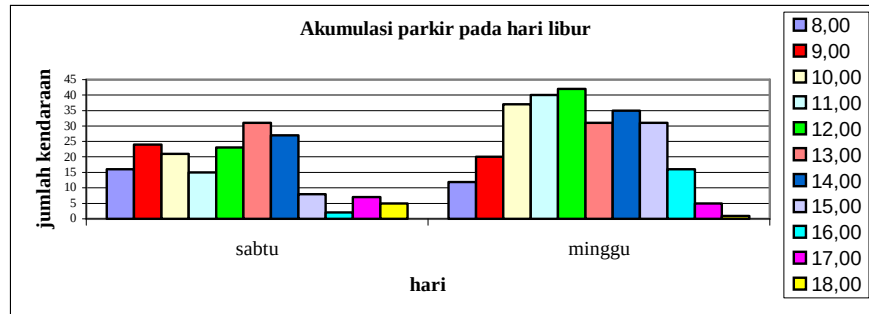
Sumber : hasil perhitungan

Tabel IV.4
Akumulasi Parkir Harian
Pada Waktu Hari Libur (Dalam Satuan)

Waktu	sabtu	minggu	Jumlah	rata-rata
8,00	16	12	28	14
9,00	24	20	44	22
10,00	21	37	58	29
11,00	15	40	55	27
12,00	23	42	65	32
13,00	31	31	62	31
14,00	27	35	62	31
15,00	8	31	39	19
16,00	2	16	18	9
17,00	7	5	12	6
18,00	5	1	6	3
Jumlah	179	270	449	224
rata-rata	16	25	41	20

Sumber : hasil perhitungan

Gambar 4.7
Grafik Akumulasi Parkir Harian
Pada Waktu Hari Libur



Sumber : hasil perhitungan

4.1.3 Angka Indeks Parkir

Angka indeks parkir adalah angka perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas normal yang ada, dinyatakan dalam presentase (hanny, 1998 : 160), angka indeks parkir ini menunjukkan presentase penggunaan petak parkir pada periode waktu satu jam yang dihitung pada akhir periode waktu tersebut (bersamaan dengan perhitungan akumulasi parkir).

Penggunaan angka indeks parkir ini merupakan cara yang baik untuk mengukur penggunaan ruang parkir yang ada (hanny, 1990 : 160), dari tingkat penggunaan ruang parkir akan diketahui waktu-waktu jenuh parkir (indeks parkir 100%), waktu-waktu permintaan kurang dari kapasitas petak parkir yang ada (indeks parkir dibawah 100%) dan waktu-waktu puncak parkir yaitu angka indeks parkir tertinggi (indeks parkir diatas 100%). penggunaan indeks parkir ini memperkuat uraian akumulasi parkir yang diuraikan sebelumnya, yang merupakan presentase akumulasi terhadap kapasitas yang tersedia. angka indeks parkir di wilayah studi dapat dilihat dari tabel IV.5 berikut ini.

Tabel IV.5
Angka Indeks Parkir Harian Pada Hari Kerja(%)

Waktu	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Rata-Rata
8,00	35	33.7	35	27.5	17.5	29.7
9,00	55	57.5	62.5	38.7	25	47.7
10,00	57.5	77.5	71.25	58.7	50	63
11,00	55	82.5	65	58.7	31.2	58.5
12,00	40	82.5	70	70	12.5	55
13,00	38.75	85	68.7	82.5	10	57
14,00	43.75	102.5	47.5	78.7	21.2	58.7
15,00	50	90	45	58.7	32.5	55.2
16,00	35	65	41.2	36.2	23.7	40.2
17,00	22.5	28.7	18.7	10	28.7	21.7
18,00	3.75	3.7	2.5	6.2	18.7	7
Jumlah	436.2	708.7	527.5	526.2	271.2	494
rata-rata	39.7	64.5	48	47.8	24.6	45

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel angka indeks diatas dapat diketahui bahwa :

- Angka indeks parkir rata-rata pada saat hari kerja diwilayah studi adalah sebesar 45 %, angka ini menunjukkan tingkat penggunaan petak parkir diwilayah studi sedang.
- Angka indeks parkir rata-rata tertinggi terjadi pada hari selasa sebesar 64,5 % mendekati angka 100% hal ini menunjukkan fasilitas parkir diwilayah studi ini pada hari senin hampir penuh.
- Angka indeks parkir rata-rata terendah terjadi pada hari jumat sebesar 24%.

Tabel IV.6
Angka Indeks Parkir Harian Pada Hari Libur (%)

Waktu	Sabtu	Minggu	Rata-Rata
8,00	20	15	17.5
9,00	30	25	27.5
10,00	26.2	46.2	36.3
11,00	18.7	50	34.4
12,00	28.7	52.5	40.6
13,00	38.7	38.7	38.8
14,00	33.75	43.7	38.8
15,00	10	38.7	24.4
16,00	2.5	20	11.3
17,00	8.7	6.25	7.5
18,00	6.2	1.2	3.75
Jumlah	223.7	337.5	281
rata-rata	20.3	30.6	25.5

Sumber : hasil perhitungan

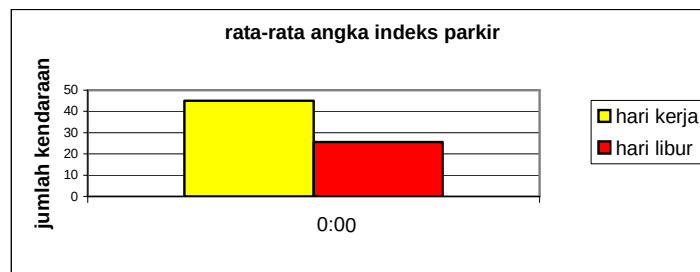
Dari tabel angka indeks pada saat hari libur adalah :

- Angka indeks parkir rata-rata pada saat hari libur diwilayah studi adalah sebesar 25,5 %, angka ini menunjukkan tingkat penggunaan petak parkir diwilayah studi kurang optimal.
- Angka indeks parkir rata-rata tertinggi terjadi pada hari minggu sebesar 30,6 %.
- Angka indeks parkir rata-rata terendah terjadi pada hari jumat sebesar 20,3%.

Angka indeks parkir kurang dari 50 % hal ini bukan berarti petak parkir kosong tetapi banyaknya pelaku pemarkir yang melakukan parkir yang waktunya lebih dari 2 jam sehingga pengunjung banyak yang mencari tempat parkir di wilayah lain yang dekat dengan wilayah studi.

Adapun perbandingan grafik indeks parkir pada saat hari kerja dan hari libur adalah sebagai berikut :

Grafik 4.8
Grafik rata-rata angka Indeks Parkir



Sumber : hasil Perhitungan

4.1.4 Angka Turn Over

Angka Turn Over (TO) adalah tingkat pemakaian suatu tempat parkir yang didapat dari membagi jumlah kendaraan yang parkir selama rentang waktu penelitian dengan jumlah petak parkir yang tersedia. Angka Turn Over menunjukkan frekuensi pemakaian tiap petak parkir yang tersedia selama rentang waktu penelitian. Jumlah kendaraan yang melakukan parkir diambil tiap hari pada saat penelitian yaitu 11 jam antara jam 07.00-18.00, sedangkan jumlah petak parkir yang tersedia adalah petak parkir yang disediakan oleh Pemda Kota Bandung sepanjang jalan Gardu Jati $\pm$ 80 petak parkir. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel IV.7
Angka Turn Over Pada Saat Hari Kerja

Hari	Volume Kendaraan Parkir	Angka TO
Senin	513	6
Selasa	489	6
Rabu	451	6
Kamis	440	5
Jumat	332	4
Jumlah	2225	29
Rata-Rata	445	6

sumber : hasil perhitungan

Dari tabel dapat diketahui bahwa :

- Angka TO rata-rata adalah 6 unit kendaraan hal ini menunjukkan tiap petak parkir yang ada digunakan rata oleh 6 kendaraan secara bergantian selama rentang waktu penelitian (07.00-18.00).
- Angka TO setiap hari selama penelitian yang lebih besar terjadi pada hari senin selasa dan rabu yaitu 1 petak parkir digunakan 6 kendaraan secara bergantian selama penelitian dilakukan.
- Angka TO terkecil terjadi pada hari jumat yaitu 1 petak parkir digunakan 4 unit kendaraan digunakan secara bergantian.

Tabel IV.8
Angka Turn Over Pada Saat Hari libur

Hari	Volume Kendaraan Parkir	Angka To
Sabtu	453	6
Minggu	348	4
Jumlah	801	10
Rata-Rata	400	5

sumber : hasil perhitungan

Dari tabel dapat diketahui bahwa :

- Angka TO rata-rata pada hari libur adalah 5 unit kendaraan hal ini menunjukkan tiap petak parkir yang ada digunakan rata oleh 6 kendaraan secara bergantian selama rentang waktu penelitian (07.00-18.00).

- Angka TO yang lebih besar dibandingkan TO rata-rata terjadi pada hari sabtu yaitu 1 petak parkir digunakan 6 kendaraan secara bergantian selama penelitian dilakukan.
- Angka TO terkecil terjadi pada hari minggu yaitu 1 petak parkir digunakan 4 unit kendaraan digunakan secara bergantian.

Angka TO terbesar terjadi pada siang hari (11.00-15.00) dibandingkan dengan angka TO yang terjadi pada saat pagi hari (07.00-11.00). hal ini dipengaruhi banyaknya kendaraan yang melakukan parkir lebih dari 2 jam.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel IV.9
Angka Turn Over Menurut Periode Waktu
Pada Saat Hari Kerja

Hari	07,00-11,00 (Pagi Hari)	11,00-15,00 (siang hari)	15,00-18,00 (sore hari)
Senin	2	3	1
Selasa	2	3	1
Rabu	2	3	1
Kamis	2	3	1
Jumat	2	2	1
Jumlah	10	14	5
Rata-Rata	2	3	1

sumber : hasil perhitungan

Dari hasil tabel diatas terlihat bahwa :

- Pada siang hari jam puncak (11.00-15.00) angka Turn Over sebesar 3 unit kendaraan lebih besar dari pagi hari (07.00-11.00) Sebesar 2 unit kendaraan. Hal ini membuktikan bahwa pada pagi hari pergantian kendaraan yang parkir menjadi sedikit.
- Angka TO terkecil terjadi pada waktu sore hari (15.00-18.00), angka TO terkecil sebesar 1 unit kendaraan ini menunjukkan pada sore hari (akhir aktivitas ekonomi) pergantian kendaraan yang melakukan parkir sangat kecil, jumlah kendaraan yang keluar sangat besar tapi tidak diganti oleh kendaraan yang datang.

Tabel IV.10
Angka Turn Over Menurut Periode Waktu
Pada Saat Hari Libur

Hari	07,00-11,00 (Pagi Hari)	11,00-15,00 (Jam Puncak)	15,00-18,00 (Sore Hari)
Sabtu	2	3	1
Minggu	2	3	1
Jumlah	4	6	2
Rata-Rata	2	3	1

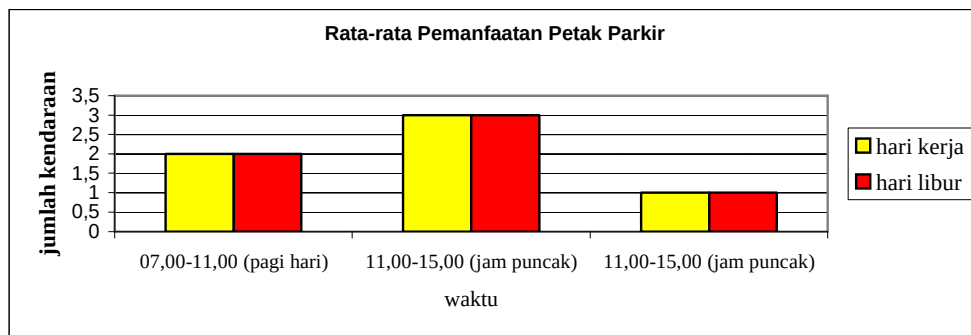
sumber : hasil perhitungan

Dari hasil tabel diatas terlihat bahwa :

- Pada waktu siang hari atau jam puncak (11.00-15.00) angka Turn Over masih mendominasi yaitu sebesar 3 unit. Sedangkan angka Turn Over pada pagi hari (07.00-11.00) Sebesar 2 unit kendaraan.
- Angka TO terkecil terjadi pada waktu sore hari (15.00-18.00), sebesar 1 unit kendaraan hal ini menunjukkan bahwa pada sore hari (akhir aktivitas ekonomi) pergantian kendaraan yang melakukan parkir sangat kecil, jumlah kendaraan yang keluar sangat besar tapi tidak diganti oleh kendaraan yang datang.

Berikut perbandingan turn over pada waktu kerja dan hari libur.

Tabel 4.9
Grafik Perbandingan Turn Over Hari Menurut
Periode Waktu Kerja Dan Hari Kerja



sumber : hasil perhitungan

Dari grafik diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pemanfaatan petak parkir di jalan Gardu Jati sama antara pada hari kerja dan hari libur. Sedikitnya pergantian kendaraan parkir disebabkan banyaknya kendaraan yang masih melakukan parkir diatas 2 jam dengan retribusi harga yang tidak pasti

4.1.5 Lama Parkir

Lama parkir merupakan lamanya orang melakukan parkir dihitung dari mulai kendaraan masuk petak parkir sampai keluar. Lama parkir ini dapat menjelaskan tingkat pemanfaatan petak parkir artinya makin singkat orang menggunakan petak parkir makin banyak orang yang dapat menggunakan petak parkir tersebut, dan sebaliknya makin lama orang menggunakan petak parkir makin sedikit orang yang dapat menggunakan petak parkir.

Lama parkir diwilayah studi dapat didistribusikan dalam perjamnya untuk lebih memahami pola lama parkir yang terjadi diwilayah studi. Tabel dibawah ini akan menjelaskan distribusi lama parkir.

Tabel IV.11
Distribusi Lama Parkir Pada Saat Hari Kerja

Lama Parkir (Menit)	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Jumlah	Rata-Rata	%
0-60	219	231	211	199	178	1038	148	46.7
61-120	116	129	156	129	98	628	90	28.2
121-180	98	75	36	63	25	297	42	13.3
181-240	35	24	18	16	9	102	15	4.58
241-300	15	9	11	9	2	46	7	2.07
301-360	8	5	5	7	5	30	4	1.35
361-420	10	4	4	3	6	27	4	1.21
421-480	5	3	5	4	3	20	3	0.9
481-540	3	6	3	5	2	19	3	0.85
541-600	2	1	0	3	1	7	1	0.31
601-660	2	2	2	2	3	11	2	0.49
jumlah	513	489	451	440	332	2225	318	100

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel diatas lama parkir dapat disimpulkan :

- Lama parkir yang dilakukan diwilayah studi sangat beragam, mulai dari yang sangat singkat hanya beberapa menit sampai yang sangat lama 10-11 jam.
- Lama parkir yang paling banyak adalah 0-1 jam sebesar 46,7%.
- Lama parkir dibawah 1-2 jam adalah 28,2 %.
- Penggunaan petak parkir pada hari kerja diatas 2 jam (2-11 jam) sebesar 25,1% dari rata-rata parkir perhari 445 unit kendaraan. Jumlah ini dapat diartikan ada 81 unit kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam dari rata-rata 445 unit kendaraan perhari. Jumlah ini sangat melebihi kapasitas parkir yang ada

dibandingkan dengan kapasitas petak parkir yang ada yaitu 80 petak, berarti pada saat petak parkir penuh, pihak pengelola parkir mengambil inisiatif sendiri untuk merubah posisi parkir.

Sedangkan pada saat hari libur distribusi lama parkir penggunaan petak parkir tidak optimal hal ini disebabkan banyaknya pemilik kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam.

Tabel IV.12
Distribusi Lama Parkir Pada Saat Hari Libur

Lama Parkir (Menit)	Sabtu	Minggu	Jumlah	Rata-Rata	%
0-60	181	131	312	156	38.9
61-120	143	92	235	118	29.3
121-180	73	58	131	66	16.3
181-240	32	37	69	35	8.6
241-300	15	14	29	15	3.6
301-360	3	6	9	5	1.1
361-420	2	2	4	2	0.4
421-480	1	1	2	1	0.2
481-540	1	6	7	4	0.8
541-600	2	0	2	1	0.2
601-660	0	1	1	1	0.1
jumlah	453	348	801	400	100

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel diatas lama parkir dapat disimpulkan :

- Lama parkir yang paling banyak (*modal Duration*) adalah 0-1 jam sebesar 38%.
- Lama parkir dibawah 1-2 jam adalah 29,3%.
- Penggunaan petak parkir pada hari kerja diatas 2 jam (2-11 jam) sebesar 32,7% dari rata-rata parkir perhari 400 unit kendaraan. Jumlah ini dapat diartikan ada 127 unit kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam dari rata-rata 400 unit kendaraan perhari. Jumlah ini sangat melebihi kapasitas parkir yang ada dibandingkan dengan kapasitas petak parkir yang ada yaitu 80 petak. berarti pada saat petak parkir penuh, pihak pengelola parkir mengambil inisiatif sendiri untuk merubah posisi parkir disamping itu pada saat hari minggu pihak pengelol parkir memanfaatkan 2 badan jalan untuk dijadikan tempat parkir yaitu sisi kiri dan sisi kanan jalan.

Dalam Perda Kota Bandung Kebijaksanaan Parkir Menurut Peraturan Daerah Kota Bandung No. 10 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung batas maksimal parkir adalah 2 jam, namun di wilayah studi masih banyak yang melakukan parkir diatas 2 jam, hal ini mengakibatkan pemanfaatan petak parkir melebihi kapasitas.

Pemungutan retribusi parkir tidak optimal karena sistem pemungutan tarif parkir di Gardu Jati tidak menggunakan pembatas waktu parkir (*unlimited parking duration*), berapa pun lamanya orang melakukan parkir dibebani retribusi parkir hanya sekali dalam 2 jam pertama. Pembatasan lama parkir maksimal 2 jam seperti yang diatur dalam Perda diatas tidak dapat di implementasikan dilapangan. Kondisi ini sangat berbeda dengan sistem retribusi tarif parkir *off street parking* seperti digedung dan pelataran parkir yang menerapkan pembatas parkir kendaraan yang melakukan parkir lebih lama dari 2 jam dipungut biaya tambahan retribusi parkir.

Banyaknya kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam menyebabkan tingkat pergantian kendaraan yang mengisi petak parkir jadi lebih kecil sedangkan tingkat permintaan parkir sangat tinggi menyebabkan antrian parkir yang akhirnya menambah kemacetan lalu lintas pada jam-jam puncak lalu lintas. Oleh sebab itu perlu adanya ketegasan dari pemerintah untuk mempersingkat lamanya parkir kendaraan diwilayah studi. Karena makin singkat lama parkir makin banyak kendaraan yang dapat mengisi petak parkir, sebaliknya makin lama parkir digunakan makin sedikit kendaraan yang dapat mengisi petak parkir sehingga lebih kecil jumlah pengunjung diwilayah studi.

Berikut ini akan menampilkan garis besar tabel kebiasaan lama parkir yang dilakukan diwilayah studi.

Tabel IV.13
Total Lama Parkir Pada Waktu Kerja

Waktu (Jam)	Hari Kerja	Lama Parkir (jam)
1	1038	1038
2	628	1256
3	297	891
4	102	408
5	46	230
6	30	180
7	27	189
8	20	160
9	19	171
10	7	70
11	11	121
Total Lama Parkir	2225	4714

Sumber : hasil perhitungan

Tabel IV.14
Total Rata –Rata Lama Parkir Pada Waktu Hari Kerja (jam)

Total Lama Parkir	4714
Rata-Rata Volume Kendaraan	2225
Lama Parkir Rata-Rata	2.12

Sumber : hasil perhitungan

Dari tabel diatas diketahui bahwa Total lama parkir rata-rata pada waktu hari kerja dan hari libur diatas 2 jam Artinya pengelolaan parkir sisi jalan dijalan Gardu jati belum mengacu pada Perda Kota Bandung mengenai Kebijaksanaan Parkir Kota Bandung No. 10 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung batas maksimal parkir adalah 2 jam.

Tabel IV.15
Total Lama Parkir Pada Waktu hari libur (jam)

Waktu (jam)	Hari Libur	Lama Parkir
1	312	312
2	235	470
3	131	393
4	69	276
5	29	145
6	9	54
7	4	28
8	2	16
9	7	63
10	2	20
11	1	11
Total Lama Parkir	801	1788

Sumber : hasil perhitungan

Tabel IV.16
Total Rata-rata Lama Parkir Pada Waktu hari libur (jam)

Total Lama Parkir	1788
Rata-Rata Volume Kendaraan	801
Lama Parkir Rata-Rata	2.23

Sumber : hasil perhitungan

4.1.6 Tingkat Pemanfaatann lama Parkir (*space hour/minutes occupancy*)

Perbandingan antara kapasitas yang terpakai dalam waktu tertentu dengan ketersediaan petak parkir, dinyatakan dalam persentase. Makin sering petak parkir digunakan makin tinggi efisiensinya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel IV.17
Tingkat Pemanfaatan Lama Parkir (%)

Hari	Hari Kerja	Hari Libur
Total Lama Parkir (jam)	4714	1788
Tingkat Rata-rata Pemanfaatan Lama Parkir Hari Kerja (%)	11.78	11.17

Dari tabel di atas didapat bahwa :

- Tingkat rata-rata pemanfaatan lama parkir rata-rata pada hari kerja sebesar 11,78 %. Angka ini menunjukkan bahwa petak parkir yang disediakan oleh pengelola parkir kota bandung belum optimal artinya pergantian petak parkir di Gardu Jati sedikit disebabkan oleh kebiasaan melakukan parkir dengan waktu yang lama.
- Tingkat rata rata pemanfaatan waktu parkir pada hari libur hampir sama dengan hari kerja yaitu sebesar 11,17. Angka ini menunjukkan bahwa pergantian kendaraan parkir dijalan Gardu Jati sedikit, hal ini disebabkan kebiasaan pemilik kendaraan melakukan parkir diatas 2 jam.Dari kebiasaan ini akan menyebabkan kurangnya pengunjung di kawasan Gardu Jati.

Perilaku Penggunaan Fasilitas Parkir di Jalan Gardu Jati

Pola Kebiasaan Parkir

Pola kebiasaan parkir adalah kebiasaan parkir yan dilakukan oleh pengguna di sisi jalan Gardu Jati. Pola kebiasaan inilah yang mempengaruhi pola

parkir yang telah dijelaskan sebelumnya. Pola kebiasaan parkir ini yaitu tujuan utama mengunjungi kawasan studi, lama parkir, waktu parkir, frekuensi parkir, dan kebiasaan yang dilakukan parkir apabila petak parkir penuh. Pola perilaku pemarkir ini didapat dari penyebaran kuisisioner di wilayah studi. Jumlah kuisisioner yang disebarkan adalah 100 buah, yang disebarkan selama 1 minggu untuk menyaring responden yang mewakili kebiasaan parkir harian.

a. Tujuan Kunjungan

Tujuan pemarkir di sisi jalan Gardu Jati dari status kuisisioner yang disebarkan tersaring 9 jenis tujuan yang dilakukan oleh pemarkir di wilayah studi. Ke 9 jenis tujuan kunjungan tersebut diklasifikasikan dalam 5 kategori yaitu tujuan kunjungan mengirim barang (*loading-unloading*), tujuan kegiatan konsumen/pengunjung, dan tujuan kegiatan *employment* (*pekerja/pemilik usaha*). Pembagian ke lima klasifikasi ini berdasarkan kesamaan kepentingan dari tiap-tiap tujuan kegiatan.

Tabel IV.18

Tujuan kunjungan di Jalan Gardu Jati

No	Tujuan Pengunjung	Jumlah
1	Mengirim Barang	8
2	Pengunjung Konsumen	
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	40
	B. Belanja Perusahaan	10
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)	
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	6
	B. Bisnis	5
	C. Menjemput Yang Berjualan	9
4	Sekolah (Murid/Guru)	8
5	Ibadah	15
6	Hiburan	3
	Jumlah	100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa :

1. Kegiatan Mengirim Barang (Loading-Unloading)

Dari hasil angket yang tersebar bahwa ada sebanyak 8 responden yang mengisi kuisisioner yang akan diajukan. responden ini didapat dari 2 jenis kendaraan yaitu 2 jenis kendaraan sedan dan 6 kendaraan niaga.

2. Tujuan Kegiatan Konsumen/Pengunjung

tujuan kegiatan pengunjung/konsumen didefinisikan sebagai tujuan kegiatan yang dilakukan oleh konsumen atau pengunjung. Kegiatan ini sangat diperlukan untuk menunjang kelangsungan kawasan komersial di jalan Gardu Jati. Dari total angket yang akan dibagikan yang terjaring sebanyak 35 responden belanja keluarga dan 15 responden belanja perusahaan.

- **Kegiatan Belanja Keluarga**

Dari responden yang disebarkan kegiatan belanja keluarga terdapat 35 atau (35%) responden.

- **Tujuan Belanja Perusahaan**

Tujuan belanja perusahaan yang mengisi angket yang disebarkan hanya 15 responden atau (15%) responden. Kegiatan ini yaitu kebutuhan keperluan usaha dan kantor.

3. Tujuan Kegiatan Employment (Pekerja/Pemilik)

Tujuan kunjungan employment didefinisikan sebagai kegiatan yang dilakukan oleh orang yang terkait dengan kepemilikan/pengusaha kegiatan ekonomi di wilayah studi, sebanyak 20 responden. Kegiatan employment ini terbagi 3 kategori yaitu kegiatan mengantar berjualan, kegiatan bisnis, menjemput yang berjualan.

- **Kegiatan Mengantar Keluarga Berjualan**

Jumlah pengunjung yang mengantar keluarga berjualan sebanyak 6 orang. Kegiatan ini biasanya dilakukan sebelum aktivitas ekonomi dimulai yaitu 06.00 sehingga yang terjaring untuk mengisi kuisioner sedikit karena penyebaran kuisioner dilakukan pada jam 07.00.

- **Kegiatan Bisnis**

Pengunjung yang melakukan kegiatan ini sedikit yaitu berjumlah 5 orang karena sebagian besar pemilik toko sulit dimintai mengisi kuisioner.

- **Kegiatan Menjemput**

Kegiatan menjemput yang terjaring sebanyak 9 orang. Pengunjung ini biasanya dilakukan pada saat sore hari.

4. Sekolah (murid dan Guru)

Pengunjungan Kegiatan sekolah yang mengisi kuisioner berjumlah 8 orang yang terdiri dari 3 orang murid dan 5 guru.

5. Ibadah

Pengunjungan yang melakukan ibadah yang bersedia dimintai untuk mengisi kuisioner sebanyak 15 orang. Namun penyebaran angket kepada pengunjung ibadah hanya pada hari minggu.

6. Hiburan

Pengunjung hiburan hanya 3 orang, jumlah ini sangat sedikit karena jam puncak khusus pengunjung hiburan yaitu mulai jam 21.00-04.00. sedangkan penyebaran kuisioner hanya dilakukan pada jam 07.00-18.00.

b. Alasan Memilih Tempat Parkir

Ada beberapa alasan pengunjung melakukan parkir kendaraan yaitu :

- Dekat dengan tempat yang dituju.
- Aman
- lainnya

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel IV.19
Alasan memilih parkir di jalan gardu Jati

No	Tujuan Kewilayah Studi	Alasan Memilih Tempat Parkir			Jumlah
		Dekat	Aman	Lainnya	
1	Mengirim Barang	8		0	8
2	Pengunjung Konsumen				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	4	36		40
	B. Belanja Perusahaan	10			10
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	2			2
	B. Bisnis	1	4		5
	C. Menjemput Yang Berjualan	9			9
4	Sekolah (Murid/Guru)		8		8
5	Ibadah	6	9		15
6	Hiburan		3		3
Jumlah		40	60		100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Alasan aman karena kendaraan diparkir dekat dengan tempat yang dituju sehingga kendaraan dapat diawasi setiap saat oleh pemiliknya sehingga

alasan dekat merupakan alasan utama orang memilih tempat parkir di jalan Gardu jati. Sedangkan alasan lainnya mendefinisikan tempat yang dituju ada dikawasan ini jadi harus melakukan parkir di jalan Gardu jati.

c. Kebiasaan Waktu parkir

Waktu parkir menunjukkan kapan kegiatan parkir biasa dilakukan yang mencakup waktu pagi siang dan sore hari. Waktu parkir ini didapat dengan menyebarkan kuisisioner menurut waktu tersebut yaitu pagi sebanyak 44 kuisisioner, siang sebanyak 33 kuisisioner dan sore hari sebanyak 23 kuisisioner. Besarnya penyebaran kuisisioner menurut waktu ini didasarkan pada presentasi banyaknya kendaraan yang melakukan parkir parkir pada setiap periode waktu tersebut, sedangkan hubungan kegiatan hubungan kegiatan dengan waktu parkir diasumsikan terkait karena penyebaran kuisisionernya dilakukan secara acak (random) sehingga mewakili keadaan sebenarnya dilapangan. Adapun hasil pengolahan kuisisioner mengenai waktu lama parkir adalah sebagai berikut:

Tabel IV.21
Kebiasaan Waktu Parkir Berdasarkan Tujuan Kegiatan

No	Tujuan Kewilayah Studi	Kebiasaan Waktu Parkir			
		07.00-11.00	11.00-15.00	15.00-18.00	Jumlah
1	Mengirim Barang	4	2	2	8
2	Pengunjung Konsumen :				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	10	20	9	40
	B. Belanja Perusahaan	3	3	2	10
3	Employment (Pekerja/Pemilik):				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	2	-	-	2
	B. Bisnis	2	2	1	5
	C. Menjemput Yang Berjualan		1	8	9
4	Sekolah (Murid/Guru)	6	3	-	8
5	Ibadah	9	7	2	15
6	Hiburan	1	1	1	3
Jumlah		37	40	23	100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel diatas bahwa responden yang melakukan parkir dengan jumlah kendaraan parkir terbanyak dilakukan pada jam 11.00-15.00 yaitu sebanyak 40 responden hal ini menandakan jumlah parkir pada saat jam puncak lebih banyak dari pada jam pagi dan sore hari. Sedangkan jumlah waktu parkir paling sedikit

terjadi pada saat jam 15.00-18.00 yaitu sebanyak 23 responden hal ini disebabkan karena pada sore hari aktivitas berakhir.

Untuk lebih memahami waktu parkir ini maka akan dihubungkan dengan lama parkir hal ini bertujuan untuk mengetahui waktu kedatangan kendaraan yang melakukan parkir yang agak lama atau diatas 2 jam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel IV.22
Hubungan Antara Waktu Parkir Dan Lama Parkir

Waktu	Lama Parkir (Jam)				Jumlah
	0-2	2--4	4--6	>6	
Pagi	25	10	2		37
Puncak	21	12	6	1	40
Sore	14	8	1		23
Jumlah	60	30	9	1	100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel diatas diketahui bahwa

- Pada pagi hari kendaraan yang melakukan parkir 0-2 jam sebanyak 67 % atau 25 responden dari total 37 responden sedangkan untuk kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam sebanyak 32 % atau 12 responden.
- Pada jam puncak total kendaraan parkir sebanyak 40 responden. Responden yang melakukan parkir 0-2 jam sebanyak 52 % atau 21 responden sedangkan kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam sebanyak 47 % atau 19 responden.
- Pada saat sore hari total kendaraan yang melakukan parkir sebanyak 23 responden. Untuk kendaraan yang melakukan parkir 0-2 jam sebanyak 60 % atau 14 responden sedangkan kendaraan yang melakukan parkir diatas 2 jam sebanyak 39 % atau 9 responden.

d. Frekuensi Parkir

Frekuensi parkir adalah berapa kali melakukan parkir dalam seminggu diwilayah studi. Frekuensi ini merupakan frekuensi kunjungan yang biasa (sering) dilakukan. Dibawah ini memperlihatkan frekuensi kunjungan di jalan Gardu Jati :

Tabel IV.23
Frekuensi Parkir

No	Tujuan Kewilayah Studi	Frekuensi Kunjungan Perminggu							Jumlah
		1 x	2 x	3 x	4 x	5 x	6 x	7 x	
1	Mengirim Barang	4	3	1	-	-	-	-	8
2	Pengunjung Konsumen								
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	28	8	-	-	-	-	-	36
	B. Belanja Perusahaan	6	2	-	-	-	-	-	10
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)								
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	5	1	-	-	-	-	-	6
	B. Bisnis	3	1	1	-	-	-	-	5
	C. Menjemput Yang Berjualan	7	2	-	-	-	-	-	9
4	Sekolah (Murid/Guru)	8	-	-	-	-	-	-	8
5	Ibadah	15	-	-	-	-	-	-	15
6	Hiburan	2	1-	-	-	-	-	-	3
Jumlah		73	21	2	2				100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel diatas bahwa responden yang melakukan 1-2 kali kunjungan dalam satu minggu adalah konsumen yang terdiri dari belanja keluarga dan belanja perusahaan yaitu sebesar 46 %. Hal ini menandakan bahwa konsumen sangat berpengaruh terhadap perparkiran di sisi jalan Gardu jati.

e. Kebiasaan Pemarkir Bila Tempat Parkir Penuh

Kebiasaan pemarkir bila tempat parkir penuh dapat mempengaruhi arus lalu lintas yang ada khususnya di jalan Gardu Jati artinya apabila tempat parkir penuh maka pengunjung yang mencari petak parkir yang kosong akan beregerak dengan lambat. Kebiasaan yang dilakukan apabila fasilitas parkir penuh dipengaruhi oleh penting tidaknya berkunjung ke kawasan ini artinya apabila pengunjung merasa sangat penting dan tidak dapat digantikan dengan ke kawasan lain maka pengunjung akan berusaha mencari tempat parkir di sekitar kawasan ini dan sebaliknya apabila merasa tidak terlalu penting atau masih bisa digantikan dengan beralih ke kawasan lain dengan jenis kegiatan yang sama maka pengunjung akan beralih mencari tempat yang sama dengan kawasan tersebut. Kebiasaan ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel IV.24
Kebiasaan Pemarkir bila Tempat Penuh

No	Tujuan Pengunjung	A	B	C	D	Jumlah
1	Mengirim Barang	-	-	5	3	8
2	Pengunjung Konsumen	-	-	-	-	-
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	-	27	7	2	36
	B. Belanja Perusahaan	-	5	2	3	10
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)	-	-	-	-	-
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	-	4	2		6
	B. Bisnis	-	3	1	1	5
	C. Menjemput Yang Berjualan	-	5	2	2	9
4	Sekolah (Murid/Guru)	-	8	-	-	8
5	Ibadah	-	3	8	4	15
6	Hiburan	1	1	-	1	3
	Jumlah	1	56	27	16	100

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Keterangan

A : Menunda/Membatalkan Kunjungan

B : Mencari tempat parkir dekat kawasan ini

C : mencari daerah lain yang memiliki jenis kegiatan yang sama.

D : Menjalankan Kendaraan Perlahan Untuk Menunggu Giliran Parkir Setelah Kendaraan Lain

Dari tabel diatas bahwa apabila tempat parkir penuh dijalan Gardu Jati kebanyakan pengunjung mengambil alternatif B (mencari tempat parkir dekat kawasan ini, jumlah yang mengambil alternatif ini sebanyak 56 responden atau 56 % dari jumlah total 100 responden. Sedangkan jumlah yang paling kecil adalah alternatif A karena kebanyakan pengunjung tidak membatalkan niatnya untuk berkunjung.

4.2.2 Kecenderungan Perubahan Kebiasaan Parkir

Ada 3 hal pokok dalam memahami karakteristik persepsi pelaku di wilayah ini. Tanggapan ke empat hal pokok ini merupakan masukan awal dalam mengurangi permasalahan yang di timbulkan akibat parkir ini yaitu puncak parkir yang menambah kemacetan, banyaknya kendaraan yang melakukan lama parkir yang panjang tanpa membayar retribusi yang lebih mahal. Keempat hal pokok itu adalah sebagai berikut:

1. Besarnya Tarif
2. Mempersingkat lama parkir
3. Mengurangi volume kendaran parkir pada saat jam puncak parki.

Kecenderungan ini didapat dari responden yang memiliki otoritas untuk memutuskan perubahan kebiasaan parkir. Otoritas ini hanya dimiliki oleh responden pemilik kendaraan atau keluarga pemilik kendaraan yang digunakan parkir karena mereka yang membayar tarif parkir bukan oleh supir yang bukan pemilik kendaraan. Jumlah responden yang memiliki syarat ini berjumlah 79 responden yang mengisi kuisioner yang disebarkan.

Tabel IV.25
Tujuan Kegiatan Yang Memenuhi Syarat Pengisian Angket

No	Tujuan Pengunjung	Jumlah
1	Mengirim Barang	2
2	Pengunjung Konsumen	
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	35
	B. Belanja Perusahaan	5
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)	
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	7
	B. Bisnis	5
	C. Menjemput Yang Berjualan	5
4	Sekolah (Murid/Guru)	2
5	Ibadah	15
6	Hiburan	3
	Jumlah	79

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

a. Besarnya Tarif

Sebelum kita membahas kecenderungan pemarkir terhadap perubahan sistem parkir akan dibahas terlebih dahulu membahas besar tarif yang biasa dibayar dan tanggapan terhadap besar tarif tersebut karena besar tarif juga sangat berpengaruh terhadap kecenderungan perubahan kebiasaan parkir. Untuk itu mencoba menghubungkan lama parkir dengan besar tarif yang dikeluarkan hal ini akan menjadi dasar perubahan sistem tarif parkir.

Besar tarif yang dibebankan pada parkir sisi jalan Gardu Jati menurut Pemerintahan Daerah Kota Bandung untuk satu kali parkir maksimal 2 jam parkir adalah Rp 2000 untuk mobil sedan dan kendaraan niaga dibebani sebesar Rp 2000. Namun kenyataan dilapangan khususnya di jalan Gardu Jati tidak tergantung pada batas waktu maksimal yang telah dianjurkan oleh Perda Kota

Bandung. Besar tarif untuk sekali parkir di sisi jalan Gardu Jati sama, tidak tergantung lama parkir.

Untuk mengetahui bagaimana tanggapan pemarkir terhadap besar tarif yang dikeluarkan apabila melakukan parkir di kawasan jalan Gardu Jati. Tanggapan ini sangat berguna untuk memberikan masukan bagi perubahan tarif parkir bila diperlukan guna mengurangi masalah parkir yang terjadi di kawasan ini. Berikut tanggapan terhadap besar tarif parkir :

Tabel IV.26
Tanggapan terhadap besar tarif parkir

No	Tujuan Pengunjung	Mahal	Cukup	Murah	Jumlah
1	Mengirim Barang	-	1	1	2
2	Pengunjung Konsumen				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	-	23	14	35
	B. Belanja Perusahaan	-	1	4	5
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	-	2	5	7
	B. Bisnis	-	2	3	5
	C. Menjemput Yang Berjualan	-		5	5
4	Sekolah (Murid/Guru)	-	2		2
5	Ibadah	-	6	9	15
6	Hiburan	-		3	3
Jumlah		-	38	41	79

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel diatas bahwa dengan besar tarif yang dikelurkan apabila melakukan parkir ditempat ini kebanyakan mereka merasa cukup. Namun kalau dibandingkan dengan tempat parkir off street, parkir dikawasan ini sangat murah karena lama parkir tidak berpengaruh terhadap biaya parkir.

b. Mempersingkat Lama Parkir

Besarnya rata-rata angka indeks parkir (mencapai 45 % bahkan ada jam puncak yang mencapai 100 %) setiap hari selasa memperlihatkan besarnya fasilitas permintaan fasilitas parkir. Hal ini menggambarkan bahwa pada hari-hari tersebut penggunaan parkir harus lebih ditingkatkan lagi dengan cara mempersingkat lama parkir agar kendaraan yang akan melakukan parkir dapat menampung lebih banyak sehingga tingkat antrian kendaraan yang akan melakukan parkir dapat ditekan dan tingkat kemacetan berkurang.

Ada dua (2) pertanyaan yang akan diajukan kepada responden tentang penyingkatan lama parkir yaitu mengenai perubahan sistem tarif antara lain :

1. Jika diberlakukan tarif parkir jam-jaman
2. Jika diberlakukan tarif parkir jam-jaman yang progresif.

Tanggapan responden terhadap tarif parkir ini akan menjadi masukan awal dalam usaha mempersingkat lama parkir di wilayah studi. Adapun tanggapan responden tentang tarif ini adalah sebagai berikut :

1. Jika Diberlakukan Tarif Parkir Jam-Jaman

Tarif parkir jam-jaman adalah tarif parkir yang besarnya berdasarkan lama parkir dan apabila lama parkir yang dilakukan lebih dari dua (2) jam akan dikenakan biaya tambahan perjamnya. Berikut dibawah ini akan ditampilkan tanggapan responden terhadap penyingkatan lama parkir di jalan Gardu Jati :

Tabel IV.27
Kecenderungan perubahan lama parkir
bila diberlakukan tarif jam-jaman

No	Tujuan Pengunjung	Tetap	Berubah	Pindah	Jumlah
1	Mengirim Barang	1	1		2
2	Pengunjung Konsumen				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	12	18	3	35
	B. Belanja Perusahaan	2	2	1	5
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	1	6		7
	B. Bisnis	5			5
	C. Menjemput Yang Berjualan		5		5
4	Sekolah (Murid/Guru)			2	2
5	Ibadah	4	9	2	15
6	Hiburan		1	2	3
	Jumlah	19	31	9	79

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Pilihan tanggapan yang akan diberikan yaitu :

1. Tetap artinya tetap melakukan parkir di jalan Gardu Jati tanpa perubahan.
2. Berubah artinya responden melakukan perubahan lama parkir.
3. Pindah artinya responden akan pindah lokasi parkir dan mencari tempat parkir di wilayah tersebut.

Dari tabel diatas bahwa dengan adanya usulan tersebut, responden lebih banyak memilih berubah yaitu sebesar 31 responden atau 39,2 % dari kebiasaan

parkir sebelumnya karena biaya tarif parkir ini membuat responden terbebani. Namun dengan adanya perubahan ini tingkat pemanfaatan petak parkir akan menjadi optimal karena dapat menampung lebih banyak lagi kendaraan yang melakukan parkir

2. Jika Diberlakukan Tarif Parkir Jam-Jaman Yang Progresif.

Tarif jam progresif adalah penetapan tarif parkir jam-jaman dengan cara apabila melakukan parkir lebih dari 2 jam maka tarif yang diberlakukan 2 jam berikutnya lebih mahal dari pada tarif parkir 2 jam sebelumnya. Penetapan tarif progresif ini didasarkan atas anggapan bahwa akan lebih besar pengaruhnya terhadap lama parkir dibanding tarif yang berlaku sekarang dan tarif parkir jam-jaman karena tarif parkir jam-jaman bagi yang mampu membayar, mereka tidak terpenaruh dengan adanya penambahan biaya. Tapi kalau diberlakukan tarif jam-jaman progresif para pemilik kendaraan akan melakukan parkir sesingkat mungkin. Berikut ini tanggapan responden terhadap tarif parkir progresif.

Tabel IV.28
Kecenderungan perubahan lama parkir
bila diberlakukan parkir jam-jam progresif

No	Tujuan Pengunjung	Tetap	Berubah	Pindah	Jumlah
1	Mengirim Barang		2		2
2	Pengunjung Konsumen				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	1	3	29	35
	B. Belanja Perusahaan		1	1	5
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	7			7
	B. Bisnis	1	1		5
	C. Menjemput Yang Berjualan	2			5
4	Sekolah (Murid/Guru)			2	2
5	Ibadah		11	4	15
6	Hiburan			3	3
	Jumlah	7	18	39	79

Sumber : Hasil Pengolahan Angket

Dari tabel di atas bahwa semua jenis kegiatan memilih pindah tempat parkir, jumlah jenis kegiatan yang memilih pindah sebesar 39 responden atau 60,9 % karena pihak yang melakukan parkir ditempat ini merasa terbebani dengan adanya tarif parkir progresif ini. Namun dengan adanya tarif parkir

progresif pemanfaatan petak parkir akan semakin efisien dan penekanan terhadap kemacetan akibat laju kendaraan yang melakukan parkir akan terkendali.

Tujuan utama dari penyingkatan lama parkir adalah agar lama parkir dapat dipersingkat sehingga jumlah kendaraan yang melakukan parkir lebih banyak dan frekuensi kunjungan dapat dipertahankan artinya orang tetap tertarik untuk datang ke kawasan ini namun lama parkir akan lebih singkat dari kebiasaan semula. Sasaran utama tarif jam-jaman progresif ini adalah kegiatan yang memiliki lama parkir yang panjang akan membayar biaya yang lebih mahal dibanding dengan parkir yang waktunya singkat.

c. Mengurangi Volume Kendaraan Parkir Pada Saat Jam Puncak

Waktu permintaan parkir muncul setelah kendaraan tiba di lokasi tujuan kegiatan. Agar kendaraan memberikan manfaat penuh kepada pemakai, maka harus tersedia tempat parkir untuk kendaraannya. Tapi permintaan ini tidak selalu terpenuhi karena sebagian pelaku parkir tidak memikirkan biaya yang akan dikeluarkan. Untuk mengurangi volume kendaraan parkir pada hari kerja dan hari libur maka akan dicoba diberlakukan tarif parkir yang lebih tinggi. Tanggapan dari responden diharapkan dapat menjadi masukan bagi pengurangan permintaan parkir pada saat jam puncak. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel dibawah ini.

Tabel IV.29

Kecenderungan perubahan waktu parkir bila diberlakukan tarif parkir yang lebih mahal pada saat jam puncak (11.00-15.00).

No	Tujuan Pengunjung	Tetap	Berubah	Pindah	Jumlah
1	Mengirim Barang	2			2
2	Pengunjung Konsumen				
	A. Belanja Keluarga (Rumah Tangga)	21	11	3	35
	B. Belanja Perusahaan	1	1		5
3	Employment (Pekerja/Pemilik Perusahaan)				
	A. Mengantar Keluarga Berjualan	2	5		7
	B. Bisnis	1	4		5
	C. Menjemput Yang Berjualan		5		5
4	Sekolah (Murid/Guru)			2	2
5	Ibadah	7	8		15
6	Hiburan		2	1	3
	Jumlah	37	21	6	79

sumber : hasil pengolahan angket

Dari tabel diatas bahwa responden masih banyak yang memilih untuk tetap pada keadaan yang sebelumnya karena mereka sangat ketergantungan pada kawasan ini, jumlah responden yang memilih tetap sebesar 37 responden atau 57% dari total 64 responden yang memenuhi syarat. Untuk pelaku pemarkir yang memilih berubah sebanyak 21 orang atau 32% dari total jumlah responden. Jumlah ini juga akan mempengaruhi permintaan parkir pada saat jam puncak. Sedangkan responden yang memilih pindah hanya 6 responden artinya jika pada saat jam puncak mereka memilih untuk pindah tempat parkir karena pelaku pemarkir ini merasa keberatan jika diberlakukan tarif ini.