

EFEKTIVITAS PEMANFAATAN RUANG PARKIR PADA RUAS JALAN PENGAYOMAN KOTA MAKASSAR

A. Syahriyunita Syahrudin¹, Citra Amalia Amal²

¹Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Makassar

²LP3M Universitas Muhammadiyah Makassar

¹Email : a.syahriyunita@gmail.com

Diterima (received): 23 Agustus 2018

Disetujui (accepted): 28 Oktober 2018

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat efektivitas pemanfaatan ruang parkir berdasarkan indikator perilaku parkir pengunjung, serta lokasi penempatan fasilitas parkir di ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar. Serta untuk menganalisis pengoptimalan pemanfaatan ruang parkir sebagai solusi alternatif pemecahan masalah agar peningkatan pelayanan terhadap ruang parkir bisa maksimal. Jenis penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dan kuesioner. Ruas Jalan Pengayoman dibagi dalam lima zona berdasarkan fungsi bangunan yang dominan, serta waktu pengamatan terbagi dalam empat waktu. Data dan informasi yang diperoleh dianalisis menggunakan statistik regresi ordinal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel perilaku parkir berperan sangat besar dalam ketidakefektifan pemanfaatan ruang parkir di ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar.

Kata Kunci : efektivitas, pemanfaatan, ruang parkir

A. PENDAHULUAN

Perkembangan Kota Makassar sebagai ibu kota propinsi telah sedemikian pesatnya baik dari segi pertambahan jumlah penduduk, tingkat ekonomi, maupun tingkat kepemilikan kendaraan yang berpengaruh pada tingginya frekuensi kegiatan di pusat-pusat perniagaan sehingga permintaan jasa transportasi semakin tinggi. Semakin besar penggunaan kendaraan pribadi mendorong semakin tingginya motorisasi penduduk dari tahun ke tahun.

Pelaku perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi pada saat tertentu membutuhkan tempat untuk berhenti sementara maupun berhenti lama (parkir), sehingga ketersediaan ruang parkir pada suatu tempat merupakan fasilitas yang diharapkan oleh pengunjung tempat tersebut sehingga parkir menjadi bagian tak terpisahkan dari sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan dalam setiap kebijakan.

Permasalahan parkir sangat penting untuk dikaji lebih mendalam. Semakin besar volume lalu lintas yang beraktifitas baik yang meninggalkan atau menuju pusat kegiatan, maka semakin besar pula kebutuhan ruang parkir. Bila tidak mencukupi, pengguna kendaraan akan memarkirkan kendaraannya di tepi jalan seputar kawasan tersebut sehingga lalu lintas tidak teratur dan menyebabkan kemacetan lalu lintas.

A. Syahriyunita Syahrudin dan Citra Amalia Amal, Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

Lokasi penelitian terletak di Jalan Pengayoman, Kelurahan Masale, Kecamatan Panakkukang, Kota Makassar. Dengan panjang jalan sejauh 2 Km, lebar jalan rata-rata 7 – 8 meter, lebar median 1 m, serta memiliki 2 jalur yang masing-masing terdiri atas 2 lajur. Fungsi bangunan di sekitar lokasi penelitian sangat beragam, antara lain sarana/prasarana perekonomian, pemerintahan, pendidikan, permukiman, dan kesehatan.

Pada beberapa lokasi di ruas Jalan Pengayoman terdapat ruang parkir dan fasilitas parkir yang telah disediakan oleh pemilik bangunan agar bisa dimanfaatkan oleh pengguna parkir. Namun umumnya para pengguna parkir menggunakan bahu jalan untuk memarkir kendaraannya, sehingga beberapa fasilitas parkir tidak termanfaatkan seperti yang diharapkan. Hal ini memicu ketidakteraturan lalu lintas dan menyebabkan kemacetan lalu lintas.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat efektivitas pemanfaatan ruang parkir dari indikator perilaku parkir, lokasi penempatan fasilitas parkir, keamanan dan kenyamanan parkir pada ruas Jalan Pengayoman, Kota Makassar, juga untuk menganalisis pengoptimalan pemanfaatan ruang parkir solusi alternatif pemecahan masalah agar peningkatan pelayanan terhadap ruang parkir bisa maksimal.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif kualitatif yaitu memberikan gambaran secara tepat terhadap obyek yang diteliti mengenai kondisi, keadaan, atau permasalahan yang terjadi sebagaimana adanya. Penelitian dibagi dalam empat tahap yaitu pengumpulan data primer, dan data sekunder, tahap analisa dan tahap perumusan kesimpulan. Selanjutnya dilakukan pengolahan data menggunakan analisis Statistik Regresi Ordinal untuk data kualitatif yang akan menjawab permasalahan taksiran yang ditujukan untuk mengetahui tingkat efektivitas dalam pemanfaatan ruang parkir di ruas Jalan Pengayoman.

Dalam penelitian pada ruas Jalan Pengayoman ini, observasi/pengamatan dilakukan dalam empat pembagian zona waktu yaitu Pagi (09.00 – 12.00), Siang (12.00 – 15.00), Sore (15.00 – 18.00), dan Malam (18.00 – 21.00). Penelitian pada ruas Jalan Pengayoman terbagi atas 5 (lima) zona yang didasari oleh fungsi bangunan yang dominan pada masing-masing zona. Kelima zona tersebut yaitu :

1. Zona I (Bintang – Alaska). Zona ini merupakan area pada ruas Jalan Pengayoman yang terletak antara Jalan Letjen Hertasning hingga Jalan Setapak Pengayoman dengan total panjang (jalur kiri dan jalur kanan) \pm 724 meter. Fungsi bangunan yang dominan pada zona ini yaitu Toko Bintang yang menjual aksesoris *handphone* serta Toko Alaska yang menjual perlengkapan rumah tangga. Selain itu, terdapat juga beberapa fungsi lain di sepanjang Zona I yaitu SPBU, rumah makan, pertokoan, bengkel, dan perkantoran.
2. Zona II (RSB Bunda – Polsek Panakkukang – Deretan Ruko). Zona II merupakan area pada ruas Jalan Pengayoman yang terletak antara Jalan Setapak Pengayoman hingga Jalan Bougenville dengan total panjang (jalur kiri dan jalur kanan) \pm 1086 meter. Fungsi bangunan yang dominan pada zona ini yaitu Rumah Sakit Bersalin Bunda, Kantor Polsek Panakkukang, serta

A.Syahriyunita Syahrudin dan Citra Amalia Amal, Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

beberapa deretan ruko dengan fungsi perkantoran, *service centre*, hotel, rumah makan, pusat penjualan komputer dan sebagainya.

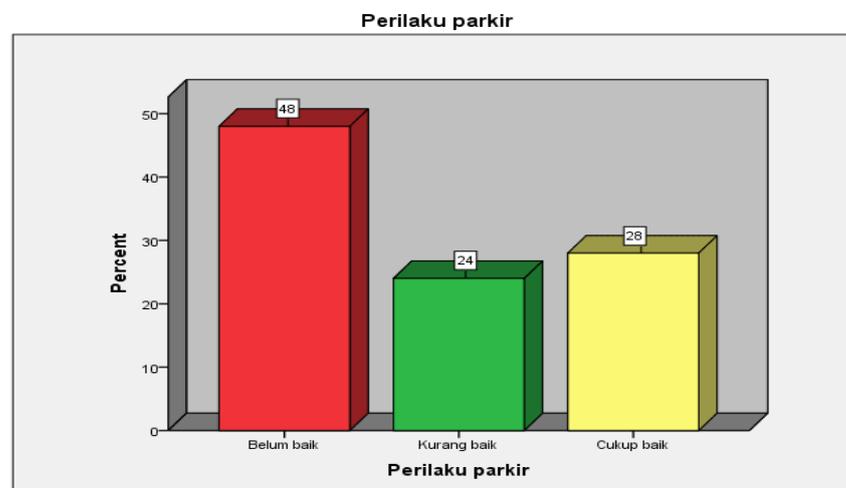
3. Zona III (Mal Panakkukang). Zona ini merupakan area pada ruas Jalan Pengayoman yang terletak antara Jalan Bougenville hingga Jalan Pandang Raya dengan total panjang (jalur kiri dan jalur kanan) \pm 1046 meter. Fungsi bangunan yang dominan pada zona ini yaitu Mal Panakkukang. Selain itu, terdapat juga beberapa fungsi lain di sepanjang Zona III yaitu hotel, bank, rumah makan, pertokoan, dan mini market.
4. Zona IV (Pasar Segar). Zona ini merupakan area pada ruas Jalan Pengayoman yang terletak antara Jalan Pandang Raya hingga Jalan Toddopuli Raya dengan total panjang (jalur kiri dan jalur kanan) \pm 816 meter. Fungsi bangunan yang dominan pada zona ini yaitu Kompleks Pasar Segar dengan beragam aktifitas penjualan barang dan jasa. Selain itu, terdapat juga beberapa fungsi lain di sepanjang Zona IV yaitu *café*, rumah makan, hotel, warung kopi, pertokoan, salon, car wash, sekolah dasar, puskesmas, dan sebagainya.
5. Zona V (Pasar Toddopuli). Zona ini merupakan area pada ruas Jalan Pengayoman yang terletak antara Jalan Toddopuli Raya hingga Jalan Toddopuli Raya Timur dengan total panjang (jalur kiri dan jalur kanan) \pm 816 meter. Fungsi bangunan yang dominan pada zona ini yaitu Pasar Tradisional Toddopuli. Selain itu, terdapat juga beberapa fungsi lain di sepanjang Zona V yaitu rumah makan, pertokoan, bengkel, dan Kantor UPTD.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Distribusi Indikator Perilaku Parkir, dan Lokasi Penempatan Fasilitas Parkir

a. Perilaku Parkir

Perilaku parkir dinilai dari cara pengemudi memarkir kendaraan mereka di badan jalan (*on street parking*) pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir. Diperoleh data sebagai berikut :



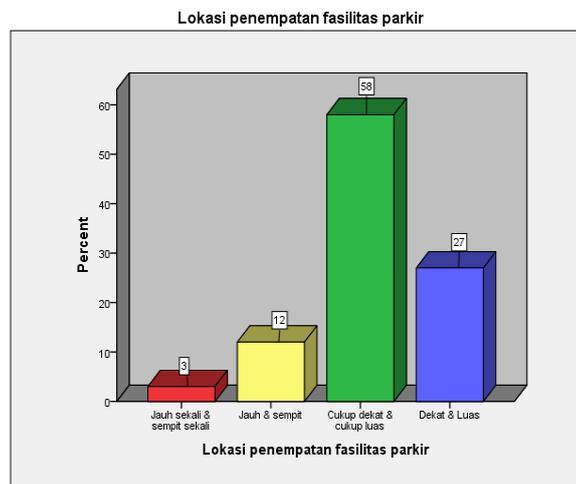
Gambar 1. Distribusi perilaku parkir responden di Ruas Jalan Pengayoman

A. Syahriyunita Syahrudin dan Citra Amalia Amal, Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

Pada gambar di atas terlihat bahwa kecenderungan responden (sebesar 48%) belum memiliki perilaku yang baik saat parkir kendaraan. Hal ini terbukti dari tingginya jumlah responden yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir, sehingga mengganggu sirkulasi kendaraan di ruas Jalan Pengayoman.

b. Lokasi Penempatan Fasilitas Parkir

Lokasi penempatan fasilitas parkir ditinjau dari tiga pernyataan yaitu (1) lokasi parkir dari tempat yang dituju;(2) jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan; dan(3) ukuran untuk keluar masuknya kendaraan. Diperoleh data sebagai berikut :

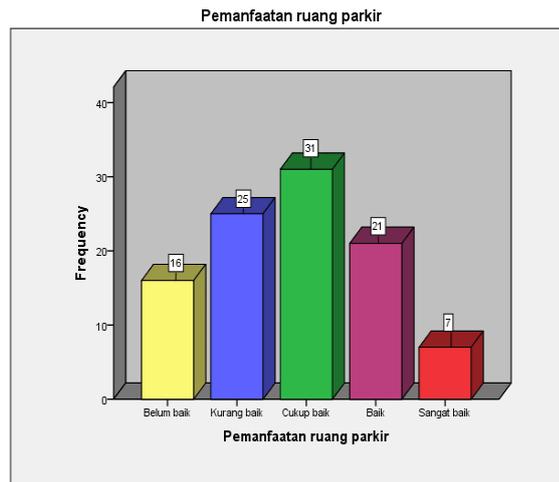


Gambar 2. Distribusi pernyataan responden berdasarkan lokasi penempatan fasilitas parkir di Ruas Jalan Pengayoman

Pada gambar di atas terlihat bahwa dari 100 responden, 58% diantaranya cenderung menyatakan lokasi penempatan fasilitas parkir tergolong cukup dekat dan luas, sedang 27% responden menyatakan dekat dan luas, dan hanya 3% responden yang menyatakan lokasi penempatan fasilitas parkir jauh sekali dan sempit sekali.

2. Distribusi Pemanfaatan Ruang Parkir

Penilaian responden tentang pemanfaatan ruang parkir di ruas Jalan Pengayoman yaitu dari 100 responden terdapat 31% responden yang menyatakan pemanfaatan ruang parkir cukup baik, 25% responden menyatakan kurang baik bahkan terdapat 16 responden yang menyatakan bahwa lokasi parkir di ruas jalan pengayoman belum dimanfaatkan dengan baik. Namun terdapat pula beberapa responden (21%) menyatakan pemanfaatan ruang parkir di ruas jalan pengayoman tergolong baik bahkan 7% menyatakan sangat baik. Seperti terlihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 3. Distribusi pemanfaatan ruang parkir oleh responden di Ruas Jalan Pengayoman

3. Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir Berdasarkan Indikator Perilaku Parkir, dan Lokasi Penempatan Fasilitas Parkir, Pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

Efektivitas pemanfaatan ruang parkir dianalisis menggunakan uji regresi ordinal melalui *software* SPSS Versi 21 sehingga dapat diketahui pengaruh perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir terhadap pemanfaatan ruang parkir pada ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar.

a. Uji Keberartian Model

Uji Keberartian Model dilakukan dengan membandingkan model yang tanpa variabel prediktor dan model yang disertai dengan variabel prediktor. Berikut adalah hasil uji keberartian model tersebut :

Tabel 1. Uji keberartian model
Model Fitting Information

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	292.386			
Final	286.766	5.620	10	.846

Link function: Logit.

Hipotesis yang diuji adalah H_0 : model tanpa *predictor* sama bagusnya dengan model dengan *predictor* dan H_1 : model dengan *predictor* lebih bagus dibandingkan dengan model tanpa *predictor*. Diketahui hasil -2log Likelihood yang menerangkan bahwa tanpa memasukkan variabel independen (*intercept only*) atau tanpa variabel *predictor* nilainya sebesar 292.386 namun dengan memasukkan variabel independen ke model (final) terjadi penurunan nilai menjadi 286.766. Perubahan nilai ini merupakan nilai *chi-square* yaitu 5.620

A. Syahriyunita Syahrudin dan Citra Amalia Amal, Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

dan signifikan pada taraf nyata 5% (sig.0.846). Kesimpulannya adalah model tanpa *predictor* sama bagusnya dengan model dengan *predictor*.

b. Uji Kebaikan Model (Goodness of Fit)

Uji Kebaikan Model (*Goodness of Fit*) dilakukan untuk melihat apakah model regresi logistik ordinal yang didapat layak untuk digunakan. Berikut adalah hasil uji kebaikan model menggunakan uji metode *Deviance* :

Tabel 2. Uji Kebaikan Model Goodness-of-Fit

	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	354.410	346	.366
Deviance	278.861	346	.997

Link function: Logit.

Hipotesis yang diuji adalah H0 : model logit layak untuk digunakan dan H1 : model logit tidak layak untuk digunakan. Diketahui nilai Chi-Square metode *Deviance* sebesar 278.861 dengan derajat bebas sebesar 346. Kriteria pengujiannya adalah H0 ditolak bila nilai signifikansinya kurang dari 0,05 ($\alpha = 0,05$). Nilai uji *Deviance* yang terlihat pada tabel 4 dikolom nilai signifikansi sebesar 0.997. Keputusan yang diambil adalah H0 diterima karena nilai signifikansi lebih besar dari 0,05. Kesimpulannya adalah model logit yang didapat layak untuk digunakan atau model sesuai dengan data empiris dengan kata lain model yang diperoleh bisa digunakan untuk tujuan memprediksi pemanfaatan ruang parkir di ruas Jalan Pengayoman.

c. Koefisien Determinasi Model

Besarnya nilai koefisien determinasi pada model regresi logistik ditunjukkan oleh nilai Mc Fadden, Cox dan Snell, Nagelkerke R Square. Tabel Koefisien Determinasi dapat dilihat pada Tabel 5 di bawah ini :

Tabel 3. Koefisien Determinasi Pseudo R-Square

	Pseudo R-Square
Cox and Snell	.055
Nagelkerke	.057
McFadden	.019

Link function: Logit.

Tabel 3. menunjukkan nilai koefisien determinasi Mc Fadden sebesar 0,019 sedangkan koefisien determinasi Cox dan Snell sebesar 0,055 dan koefisien determinasi Nagelkerke sebesar 0,057 atau sebesar 5.7%. Koefisien Nagelkerke sebesar 5.7% berarti variabel independen yaitu perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir yang ada saat ini di ruas Jalan Pengayoman mempengaruhi pemanfaatan ruang parkir sebesar 5.7%, sedangkan 94.3% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam pengujian model. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa perlu penambahan beberapa variabel lain yang tidak termasuk dalam aspek penelitian yang dapat mempengaruhi pemanfaatan ruang parkir di ruas jalan pengayoman.

d. Uji Efektivitas

Hasil pengujian parameter Wald menjelaskan efektivitas pemanfaatan ruang parkir berdasarkan perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir di ruas Jalan Pengayoman. Hipotesis yang diuji adalah H0 : ruang parkir belum dimanfaatkan dengan efektif bila ditinjau dari perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir di ruas jalan pengayoman dan H1 : ruang parkir dimanfaatkan dengan efektif bila ditinjau dari perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir di ruas Jalan Pengayoman. H0 ditolak jika signifikan <0.05. Hasilnya tersaji pada tabel berikut:

Tabel 4. Uji efektivitas pemanfaatan ruang parkir

		Estimate	Std. Error	Wald	Sig.
Thres- hold	[Pemanfaatan = 1]	-1.334	1.147	1.353	.245
	[Pemanfaatan = 2]	.023	1.135	.000	.984
	[Pemanfaatan = 3]	1.391	1.144	1.478	.224
	[Pemanfaatan = 4]	3.071	1.194	6.609	.010
Loca- tion	Lokasi	.372	.300	1.536	.215
	Perilaku	.011	.232	.002	.963

Sumber : Hasil analisis, 2018

Tabel 4. menunjukkan nilai sig. >0.05 sehingga H0 diterima dengan arti bahwa ruang parkir belum dimanfaatkan dengan efektif bila ditinjau dari perilaku parkir, dan lokasi penempatan fasilitas parkir di ruas Jalan Pengayoman. Variabel yang paling besar kontribusinya dalam ketidakefektifan pemanfaatan ruang parkir yaitu perilaku parkir sebesar 96,3%. Sedangkan untuk lokasi penempatan fasilitas parkir sebesar 21,5%.

4. Hasil Observasi

Observasi dilakukan sebanyak 60 kali observasi pada zona parkir meliputi Zona I (Bintang – Alaska), Zona II (RS Bunda – Polsek Panakkukang), Zona III (Mall Panakkukang), Zona IV (Pasar Segar), Zona V (Pasar Toddopuli) dan waktu pengamatan Pagi (09.00 – 12.00), Siang (12.00 – 15.00), Sore (15.00 – 18.00), dan Malam (18.00 – 21.00). Hasilnya sebagai berikut:

- a. Observasi lokasi penempatan fasilitas parkir berdasarkan zona parker

Tabel 5. Hasil observasi lokasi penempatan fasilitas parkir

Zona Parkir	Lokasi Penempatan Fasilitas Parkir
Zona I	Dekat & Luas
Zona II	Dekat & Luas
Zona III	Dekat & Luas
Zona IV	Cukup Dekat & Cukup Luas
Zona V	Cukup Dekat & Cukup Luas

Sumber : Hasil analisis, 2018

A. Syahriyunita Syahrudin dan Citra Amalia Amal, Efektivitas Pemanfaatan Ruang Parkir pada Ruas Jalan Pengayoman Kota Makassar

- b. Observasi perilaku parkir berdasarkan zona parkir

Tabel 6. Hasil observasi perilaku parkir berdasarkan zona parkir

Zona Parkir	Perilaku Parkir	Durasi Parkir (Menit)	Jumlah Kendaraan	Tingkat Penggunaan Parkir	Indeks Parkir
Zona I	71.4	60	724	1.4	140.1
Zona II	87.2	90	756	0.8	79.9
Zona III	51.3	90	754	1.4	140.4
Zona IV	99.2	90	363	0.45	44.7
Zona V	55.1	90	347	1.77	176.9

Sumber : Hasil analisis, 2018

- c. Observasi perilaku parkir, durasi parkir, jumlah kendaraan, tingkat penggunaan parkir dan indeks parkir berdasarkan waktu pengamatan

Tabel 7. Hasil observasi perilaku parkir, durasi parkir, jumlah kendaraan, tingkat penggunaan parkir dan indeks parkir

Waktu Pengamatan	Perilaku Parkir	Durasi Parkir (Menit)	Jumlah Kendaraan	Tingkat Penggunaan Parkir	Indeks Parkir
Pagi	72.8	84	354	0.65	64.9
Siang	72.8	84	997	1.83	183.5
Sore	72.8	84	563	1.13	112.9
Malam	72.8	84	440	1.04	104.2

Sumber : Hasil analisis, 2018

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa variabel yang terbesar kontribusinya dalam ketidakefektifan pemanfaatan ruang parkir di ruas Jalan Pengayoman adalah perilaku parkir sebesar 96,3%, sedangkan dari variabel penempatan lokasi parkir hanya sebesar 21,5%. Belum optimal pemanfaatan ruang parkir yang tersedia di ruas Jalan Pengayoman antara lain disebabkan perilaku parkir pengguna yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir sehingga mengganggu sirkulasi kendaraan di jalan utama. Pemanfaatan fasilitas parkir perlu memperhatikan hal-hal yang berpengaruh pada tingkat keamanan, kemudahan, dan kebersihan fasilitas parkir di sepanjang ruas Jalan Pengayoman. Jika hal tersebut diperbaiki serta ditingkatkan, diharapkan perilaku parkir pengguna yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir dapat diminimalisir sehingga sirkulasi kendaraan di jalan utama dapat berjalan dengan lancar.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tim Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Dirketorat Riset dan Pengabdian Kepada Masyarakat (DRPM) Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi (RISTEKDIKTI) Republik Indonesia atas bantuan pendanaan yang diberikan sehingga penelitian ini dapat terlaksana.

DAFTAR PUSTAKA

- Dephub, 1998. *Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Jakarta: Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Hill, J.D., Shenton, D.C., Jarrold, A.J., 1990. *Multi-Storey Car Parks*.
- Hobbs, F.D, 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas Edisi Kedua*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Jinca.Y.M, dkk., 2009. *Perencanaan Fasilitas Parkir (Bahan Ajar Pascasarjana)* Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Morlok. Edward K., 1984. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- O'flaherty, C. A ., 1974. *Highway And Traffic Volume 1, 2nd Edition*, Leeds: Institute For Transport Studies.
- Undang-undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan