

STRATEGI PENANGANAN KEMACETAN ARUS LALU LINTAS BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT

Hilma Erliana
Akademi Komunitas Negeri Aceh Barat
Komplek STTU Alue Peunyareng, Aceh Barat, 23681
e-mail: hilmaerliana@gmail.com

Abstrak: Pasar sangatlah identik dengan pusat keramaian, karena pasar merupakan pusat perdagangan yang terletak di pusat kota yang sering disebut juga dengan kawasan Central Business District (CBD). Karena pasar merupakan pusat keramaian sehingga mengundang banyak masyarakat untuk datang ke kawasan tersebut sehingga menimbulkan kemacetan arus lalu lintas, akibat tidak terkendalinya arus lalu lintas di sekitar pasar. Kemacetan arus lalu lintas salah satunya akibat dari tidak terkendalinya parkir sehingga membuat kondisi parkir di sekitar daerah tersebut menjadi semakin semrawut. Pasar Aceh merupakan salah satu pusat perdagangan terbesar dan yang paling berkembang di kota Banda Aceh. Semakin berkembangnya kawasan Pasar Aceh membuat aktivitas pergerakan masyarakat semakin meningkat, sehingga membuat menurunnya tingkat pelayanan jalan di kawasan tersebut, yang diakibatkan oleh kendaraan yang berjalan lambat, parkir, pejalan kaki dan pedagang kaki lima. Pasar Aceh memiliki fasilitas ruang parkirnya. Setelah disediakan ruang parkir pada gedung Pasar Aceh (off-street parking) yang baru ini ternyata masih banyak masyarakat yang lebih memilih parkir dibadan jalan (on-street parking), sementara pelataran parkir pada gedung Pasar Aceh belum habis terisi penuh, sehingga masih terjadi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas yang diakibatkan oleh banyaknya pengguna jalan yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Tujuan penelitian ini adalah : (1) mengevaluasi kinerja jalan yang terbebani oleh kendaraan yang melintasi jalan di kawasan Pasar Aceh, (2) mengevaluasi kebutuhan ruang parkir yang optimal untuk melayani para pengunjung Pasar Aceh dan (3) mengidentifikasi permasalahan-permasalahan yang timbul akibat on-street parking berdasarkan persepsi masyarakat. Sehingga diharapkan dapat direncanakan manajemen parkir yang baik untuk masa yang akan datang.

Kata kunci : tingkat pelayanan jalan, permasalahan parkir, persepsi masyarakat, manajemen parkir

Abstract: The market is very synonymous with the center of the crowd, because the market is a trading center located in the city center which is often referred to as the Central Business District (CBD). Because the market is a center of crowds that invites many people to come to the area, causing traffic congestion, due to uncontrolled traffic flow around the market. One of the traffic jams is due to uncontrolled parking, making parking conditions around the area increasingly chaotic. Aceh Market is one of the largest and most developed trade centers in the city of Banda Aceh. The increasing development of the Aceh Market area has made community movement activities increasingly increasing, which has caused a decline in the level of road services in the area, which is caused by vehicles that run slowly, parked, pedestrians and street vendors. Aceh Market has its parking facilities. Having provided parking space on the new Pasar Aceh (off-street parking) building it turns out that there are still many people who prefer on-street parking, while the parking lot on the Aceh Market building has not been fully filled, so traffic jams still occur and the chaos of traffic caused by many road users who use the road as a parking lot. The objectives of this study are: (1) evaluating road performance burdened by vehicles crossing the road in the Aceh Market area, (2) evaluating optimal parking space requirements to serve Aceh Market visitors and (3) identifying problems arising from -street parking based on people's perception. So it is expected that good parking management can be planned in the future.

Keywords: level of road service, parking problems, public perception, parking management

I. PENDAHULUAN

Pada umumnya pasar memiliki ciri yang khas yaitu kerumunan pengunjung dan kemacetan arus lalu lintas akibat tidak terkendalinya arus lalu lintas di sekitar pasar. Kemacetan arus lalu lintas salah satunya akibat dari pengaruh hambatan samping yang diakibatkan oleh pejalan kaki, kendaraan yang berjalan lambat dan tidak terkendalinya parkir sehingga membuat kondisi di sekitar daerah tersebut menjadi semakin semrawut. Hal lain

disebabkan juga oleh perilaku lalu lintas yang kerap melanggar rambu lalu lintas seperti contohnya pada sore hari banyak pedagang kaki lima yang memanfaatkan bahu jalan untuk menjajakan dagangannya.

Akibat adanya aktifitas pergerakan masyarakat membuat kondisi volume lalu lintas pada jalan di sekitar kawasan pasar menimbulkan kemacetan. Untuk menghindari kemacetan dan kesemrawutan di kawasan pasar Pemerintah Kota Banda Aceh membangun gedung Pasar Aceh baru lengkap dengan fasilitas parkirnya. Namun setelah

disediakan pelataran parkir pada gedung Pasar Aceh (*off-street parking*) masih banyak masyarakat yang lebih memilih parkir dibadan jalan (*on-street parking*), sementara pada pelataran parkir belum habis terisi penuh.

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan yang dirumuskan adalah bagaimanakah tingkat pelayanan jalan di sekitar kawasan Pasar Aceh, Mengapa masyarakat lebih memilih parkir pada *on-street parking* dari pada *off-street parking* yang telah disediakan di kawasan Pasar Aceh dan bagaimanakah kebutuhan ruang parkir di Pasar Aceh baik pada gedung parkir (*off-street parking*) maupun parkir dibadan jalan (*on-street parking*), cukup atau tidakkah lahan parkir dilihat dari standar kebutuhan parkir di kawasan perdagangan.

II. STUDI PUSTAKA

Jalan Perkotaan

Anonim (1997) mendefinisikan kondisi geometrik jalan perkotaan dibagi beberapa tipe jalan meliputi Jalan 2 lajur 2 arah tidak terbagi (2/2 UD), Jalan 4 lajur 2 arah tidak terbagi (4/2 UD), Jalan 4 lajur 2 arah terbagi (4/2 D), Jalan 6 lajur 2 arah terbagi (6/2 D), Jalan 1 lajur 3 lajur 1 arah (1 – 3/1).

Anonim (1997) juga menyatakan, volume lalu-lintas ruas jalan adalah jumlah atau banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik tertentu pada ruas jalan dalam suatu satuan waktu tertentu. Kinerja ruas jalan dapat diukur berdasarkan beberapa parameter, diantaranya yaitu derajat Kejenuhan (DS), yakni rasio arus lalu-lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu dan rata-rata (km/jam) arus lalu-lintas dihitung kecepatan tempuh (V), yakni kecepatan dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata yang melalui segmen. Berdasarkan hal tersebut maka karakteristik lalu-lintas dapat dihitung dengan pendekatan sebagai berikut ;

Kecepatan arus bebas

Kecepatan arus bebas kendaraan ringan (FV) dinyatakan dengan persamaan :

$$FV = (FV_0 + FV_w) \times FV_{SF} \times FV_{CS} \quad (1)$$

Di mana :

FV₀ = Kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam);

FV_w = Penyesuaian lebar jalur lalu-lintas efektif (km/jam);

FFV_{SF} = Faktor penyesuaian kondisi hambatan samping;

FFV_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota.

Kapasitas jalan perkotaan

Tamin (2000) menyatakan jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat. Kapasitas jalan perkotaan dihitung dari kapasitas dasar. Kapasitas dasar adalah jumlah kendaraan maksimum yang dapat melintasi suatu penampang pada suatu jalur atau jalan selama 1 (satu) jam,

dalam keadaan jalan dan lalu-lintas yang mendekati ideal dapat dicapai.

Besarnya kapasitas jalan dapat dijabarkan sebagai berikut :

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \quad (2)$$

Di mana :

C = Kapasitas ruas jalan (smp/jam);

C₀ = Kapasitas dasar;

FC_w = Faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu-lintas;

FC_{sp} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah;

FC_{sf} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping;

FC_{cs} = Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.

Derajat kejenuhan

Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus lalu lintas (Q) (smp/jam) terhadap kapasitas (C) (smp/jam) digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja segmen jalan.

Kecepatan rata-rata ruang

Anonim (1997) menyatakan, kecepatan rata-rata ruang adalah kecepatan rata-rata kendaraan untuk menempuh ruas jalan yang sedang dianalisis.

Parkir

Menurut Hidayat (2003) fasilitas parkir dibutuhkan oleh berbagai pihak, pengadaan fasilitas parkir perlu memperhatikan keragaman tuntutan dan keinginan, serta pelaku lalu lintas yang cenderung saling berbenturan, antara lain ; penumpang umum, perorangan, sopir kendaraan pribadi menginginkan parkir bebas dan mudah mencapai tempat tujuan, pemilik toko menginginkan mudah bongkar dan muat barang serta menyenangkan pembeli, kendaraan umum menginginkan agar aman untuk naik-turun penumpang dan mudah keluar-masuk sehingga dapat menepati perjalanan, kendaraan barang menginginkan mudah bongkar dan muat barang, pengusaha parkir atau petugas parkir menginginkan parkir bebas dan fasilitas parkir selalu penuh, dan sedangkan prinsip pengelolaan prasarana umum menginginkan dapat melayani setiap pemakai prasarana umum dengan baik.

Departemen Perhubungan (1996) menyatakan jenis fasilitas parkir menurut cara penempatannya yaitu parkir di tepi jalan (*on street parking*) adalah kegiatan parkir yang menggunakan bagian sisi tepi badan jalan. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir. Tjiptono (2004) menyatakan bahwa terdapat lima dimensi kualitas pelayanan yaitu ; *tangible* atau bukti fisik, *reliability* atau kehandalan, *responsiveness* atau ketanggapan, *assurance* atau jaminan dan kepastian, *empathy* yaitu memberikan perhatian yang tulus. Menurut Sugiyono (2011) untuk menentukan jumlah responden dengan ukuran populasi yang diketahui, dapat digunakan Rumus Taro Yamane, yaitu sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+N(d)^2}$$

(3)

Di mana :

n = besar sampel

N = besar populasi

d = tingkat kesalahan / penyimpangan dari populasi (10%)

III. METODE PENELITIAN

Data yang digunakan untuk mengetahui kondisi arus lalu lintas maka dilakukan pengamatan langsung di lapangan, berupa data survey volume lalu lintas harian rata-rata (LHR), identifikasi terhadap pola jaringan, dimensi ruas jalan, survey hambatan samping yang diakibatkan oleh pejalan kaki, kendaraan parkir pada badan jalan, kendaraan lambat, dan kendaraan keluar-masuk yang ada di sekitar kawasan Pasar Aceh. Untuk mengetahui besarnya permintaan parkir di kawasan Pasar Aceh dilakukan survei *Cordon Counts* yaitu dengan mencatat kendaraan yang masuk dan keluar parkir baik pada *on-street parking*

maupun *off-street parking*. Data yang diambil adalah jumlah kendaraan parkir, durasi parkir, volume parkir dan akumulasi parkir. Untuk mengetahui permasalahan-permasalahan yang dihadapi pengunjung terhadap fasilitas parkir yang telah disediakan baik *on-street parking* maupun *off-street parking* maka dilakukan survei wawancara (*interview*). Sedangkan untuk mengetahui tingkat kepuasan pengunjung terhadap fasilitas *off-street parking* yang telah disediakan maka dilakukan survei kuesioner. Pengambilan sampel untuk wawancara dan kuesioner diberikan kepada pelaku aktivitas yang berinteraksi dalam kegiatan Pasar Aceh yang menggunakan fasilitas parkir baik *on-street parking* maupun *off-street parking*.

Lokasi dan Objek Penelitian

Objek penelitian adalah ruas jalan kawasan Pasar Aceh dan areal parkir yang terdapat di kawasan Pasar Aceh baik yang parkir dibadan jalan (*on street parking*) maupun fasilitas gedung parkir Pasar Aceh (*off street parking*). Rencana analisis data yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan penelitian ini dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Kebutuhan dan Sumber Data

Rancangan Analisis Data yang Dibutuhkan untuk Mencapai Tujuan				
Tujuan 1				
Mengetahui kinerja ruas jalan di kawasan Pasar Aceh dan termasuk hambatan samping seperti kendaraan yang berjalan lambat, pejalan kaki, yang parkir di badan jalan dan juga termasuk pedagang kaki lima.				
Indikator	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Hasil yang diperoleh	yang
Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)	- Survey volume lalu lintas - Survey inventarisasi ruas jalan - Survey kecepatan sesaat - Survey hambatan samping	Survey langsung di Lapangan	Mengetahui Kinerja ruas jalan saat ini	
Tujuan 2				
Mengetahui jumlah ruang parkir yang optimal baik <i>off-street parking</i> maupun <i>on-street parking</i>) dan menentukan alternatif yang baik bagi kendaraan sehingga tidak mengganggu kelancaran lalu lintas di sekitar jalan Pasar Aceh				
Indikator	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Hasil yang diperoleh	yang
Penyediaan Ruang Parkir	- Situasi lokasi dan kapasitas parkir yang tersedia - Kedatangan kendaraan dan keluaran kendaraan - Durasi, volume parkir dan akumulasi parkir	Survey langsung di Lapangan	Mengetahui permintaan dan kebutuhan parkir saat ini	
Tujuan 3				
Mengukur tingkat kepuasan pengunjung terhadap kualitas gedung parkir (<i>off-street parking</i>)				

Indikator	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Hasil yang diperoleh
Tingkat Kepuasan Pengunjung	Data hasil kuesioner terhadap responden (pengunjung) Pasar Aceh	Kuesioner	Mengetahui tingkat kepuasan pengunjung terhadap kualitas gedung parkir dan pelayanan yang diberikan

IV. HASIL PENELITIAN

Kinerja Jalan di Kawasan Pasar Aceh

Dari data survey yang dilakukan diketahui bahwa besarnya arus yang terjadi pada setiap ruas jalan berbeda,

dan kondisi arus lalu lintas pada masing-masing ruas jalan dapat dideskripsikan pada **Tabel 2**.

Tabel 2. Pergerakan Kendaraan pada Saat Jam Puncak

Lengan yang diamati / waktu	Arah Pergerakan Lalu Lintas dari / ke	Volume	
		Kend/jam	Smp/jam
Jalan K.H. A. Dahlan/Sabtu	Ke jalan Diponegoro	1.750	743
Jalan K.H. A. Dahlan/Minggu	Ke jalan Tentara Pelajar	1.339	531
Jalan K.H. A. Dahlan/Sabtu	Ke jalan Rama Setia	582	195
Jalan Diponegoro/Sabtu	Dari arah jalan K.H. A. Dahlan	1.750	945
Jalan Diponegoro/Sabtu	Dari arah jalan Tentara Pelajar	965	510
Jalan Tentara Pelajar/Sabtu	Ke jalan Diponegoro	965	396
Jalan Tentara Pelajar/Sabtu	Dari arah jalan Rama Setia	510	234
Jalan Tentara Pelajar/Sabtu	Dari arah jalan K.H.A Dahlan	1.339	468
Jalan Rama Setia/Minggu	Ke jalan Tentara Pelajar	510	290
Jalan Rama Setia/Sabtu	Dari arah jalan K.H. A. Dahlan	582	273

Hambatan samping yang terjadi untuk masing-masing ruas jalan ini relatif berbeda, berikut ini adalah hasil pengolahan data terhadap hambatan samping yang terjadi

pada masing-masing ruas jalan yang berada dalam kawasan Pasar Aceh dan disajikan dalam bentuk **Tabel 3** berikut ini.

Tabel 3. Hambatan Samping pada saat Jam Puncak

Ruas Jalan / Lengan Samping	Waktu Survei	Hari	Frekuensi Kejadian Terbobot	Kelas Hambatan Samping
K.H. A. Dahlan	11.00 – 12.00	Sabtu	553	Tinggi
Diponegoro	18.00 – 19.00	Sabtu	768	Tinggi
Tentara Pelajar	18.00 – 19.00	Minggu	343	Sedang
Rama Setia	18.00 – 19.00	Minggu	328	Sedang

Hasil perhitungan kapasitas jalan untuk keempat ruas tersebut, dapat dilihat secara ringkas pada **Tabel 4** berikut ini.

Tabel 4. Kapasitas untuk Masing-Masing Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Kapasitas Dasar (Co) (smp/jam)	Lebar Jalur (FCw)	Faktor Pengaruh Kapasitas			Kapasitas Aktual(C) (smp/jam)
			Pemisahan Arah (FCsp)	Hambatan Samping (FCsf)	Ukuran Kota (FCcs)	
KH. A. Dahlan	2900	1,14	0,88	0,78	0,90	2.042
Diponegoro	2900	0,87	0,88	0,78	0,90	1.559
Tentara Pelajar	1650	0,95	1	0,91	0,90	1.284
Rama Setia	2900	1,17	0,91	0,86	0,90	2.390

Berdasarkan hasil perhitungan volume arus lalu lintas (Q) dan untuk kapasitas (C), maka dapat dihitung derajat kejenuhan (DS) untuk masing-masing ruas jalan pada **Tabel 5** berikut.

Tabel 5. Derajat Kejenuhan

Nama Ruas Jalan	Arus (Q) (smp/jam)	Kapasitas Aktual (C) (smp/jam)	Derajat Kejenuhan (DS)
Jalan K.H.A. Dahlan	1.526	2.042	0,75

Jalan Diponegoro	1.317	1.559	0,84
Jalan Tentara Pelajar	1.000	1.284	0,78
Jalan Rama Setia	419	2.390	0,18

Hasil perhitungan kecepatan arus bebas untuk keempat ruas disajikan dalam tabulasi secara ringkas seperti pada **Tabel 6** berikut ini.

Tabel 6. Kecepatan Arus Bebas

Nama Ruas Jalan	Kecepatan Arus Bebas Dasar (Fvo) (km/jam)	Faktor Pengaruh Lebar Jalur (FVw)	Faktor Pengaruh Kapasitas		Kecepatan Arus Bebas (FV) (smp/jam)
			Hambatan Samping (FCsf)	Ukuran Kota (FCcs)	
Jalan K.H.A. Dahlan	57	3	0,78	0,93	43,25
Jalan Diponegoro	57	-3	0,78	0,93	39,17
Jalan Tentara Pelajar	57	-2,4	0,93	0,93	47,22
Jalan Rama Setia	44	3,3	0,87	0,93	38,27

Kecepatan rata – rata ruang sering juga disebut dengan kecepatan aktual atau kecepatan sesungguhnya yang merupakan fungsi dari derajat kejenuhan dan kecepatan arus

bebas. **Tabel 7** berikut ini adalah hasil perhitungan kecepatan aktual untuk masing – masing ruas jalan.

Tabel 7. Kecepatan Aktual

Ruas Jalan	Tipe Jalan	Derajat Kejenuhan (DS)	Kecepatan Arus Bebas (FV) (km/jam)	Kecepatan Aktual (VLV) (km/jam)
Jalan K.H.A. Dahlan	2/1 UD	0,75	43,52	36
Jalan Diponegoro	2/1 UD	0,84	39,17	33
Jalan Tentara Pelajar	4/2 D	0,78	47,22	35
Jalan Rama Setia	2/2 UD	0,18	38,27	39

Tabel 8 berikut ini adalah tingkat pelayanan atau LOS (*Level of Service*) yang terjadi pada kondisi saat ini untuk masing–masing jalan yang berada dalam kawasan Pasar Aceh.

Tabel 8. Tingkat Pelayanan / LOS pada Masing – Masing Ruas Jalan.

Ruas Jalan	Derajat Kejenuhan (DS)	Kecepatan Aktual (VLV) (km/jam)	Level Of Service LOS
Jalan K.H.A. Dahlan	0,75	36	C
Jalan Diponegoro	0,84	33	D
Jalan Tentara Pelajar	0,80	35	C
Jalan Rama Setia	0,18	39	C

4.2 Volume Parkir di Kawasan Pasar Aceh

Survei dilakukan dengan menghitung jumlah kendaraan parkir pada pukul 07.00 – 22.00 WIB dengan periode survei diambil per 15 menit. Dari hasil survey didapatkan data

volume parkir pada on street parking maupun off street parking. Data volume parkir pada dapat dilihat pada **Tabel 9** dan **Tabel 10**.

Tabel 9. Volume Parkir off street parking tertinggi

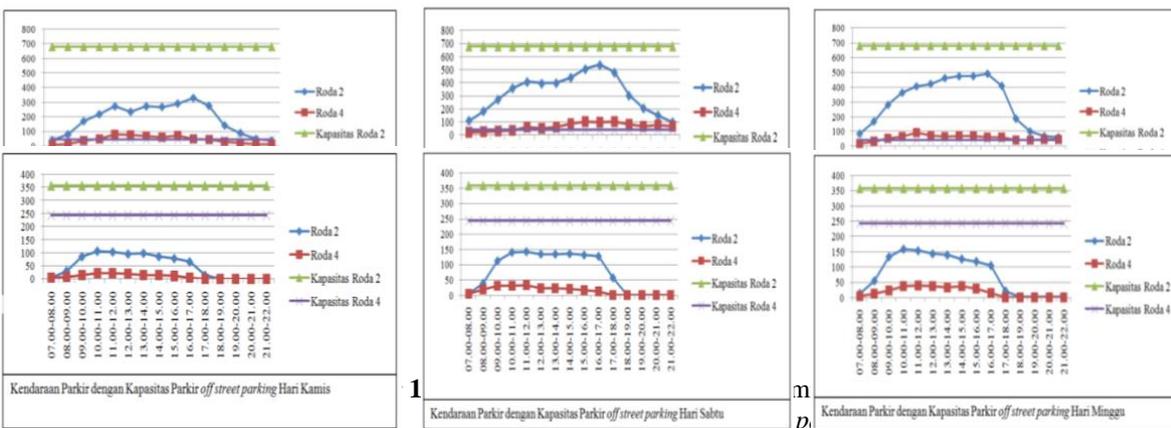
Lokasi Penelitian	Volume Kendaraan	
	Roda 2	Roda 4
<i>On Street Parking</i>		
Jl. Diponegoro	1737	182
Jl. K.H. Ahmad Dahlan	441	76
Jl. Tentara Pelajar	319	138
<i>Off Street Parking</i>		
Gedung Parkir	228	90

Tabel 10. Volume Parkir on street parking tertinggi

Lokasi Penelitian	Volume Kendaraan	
	Roda 2	Roda 4
On Street Parking		
Jl. Diponegoro	1898	226
Jl. K.H. Ahmad Dahlan	445	120
Jl. Tentara Pelajar	344	136
Off Street Parking		
Gedung Parkir	214	84

Dari tabel di atas terlihat bahwa untuk volume parkir terbesar terjadi pada ruas jalan Diponegoro untuk roda 2 maupun roda 4. Volume parkir tertinggi selama 3 hari pengamatan yaitu pada hari Minggu, untuk on street parking pada jalan Diponegoro, sebesar 1898 kendaraan untuk roda

2 dan 226 kendaraan untuk roda 4. Sedangkan untuk off street parking volume parkir puncak terjadi pada hari Sabtu, yaitu 228 kendaraan untuk roda 2 dan 90 kendaraan untuk roda 4.



Analisis Persepsi Masyarakat terhadap Permasalahan Parkir

Dari Tabel 11 berikut ini dapat diketahui bahwa persepsi responden terhadap kualitas pelayanan pada gedung parkir (*off street parking*) di kawasan Pasar Aceh pada umumnya baik, di mana dari total 100 responden sebagian besar penilaiannya pada posisi setuju dengan pertanyaan yang diajukan. Namun penilaian kurang setuju menduduki posisi kedua sebagai pilihan yang banyak diberi oleh responden, ini berarti tingkat kualitas pelayanan yang

diberikan belum sepenuhnya memberikan kepuasan pada pengunjung. Variabel yang paling mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna jasa parkir terhadap fasilitas *off street parking* yang telah disediakan adalah variabel bukti fisik (*tangibility*) yaitu fasilitas *off street parking* yang letaknya jauh dari lokasi yang ingin dituju dan untuk lantai 3 (lantai atap) tidak ada pelindung sehingga kendaraan tidak terlindungi dari panas maupun hujan.

Tabel 11. Hasil tabulasi persepsi responden terhadap kualitas pelayanan *off street parking*

No.	Variabel Penelitian	Penilaian Responden				
		STS	TS	KS	S	SS
Bukti Fisik (Tangibility)						
1.	Areal parkir sangat memadai	0	3	33	62	2
2.	Penataan tempat parkir yang cukup baik dan rapi	0	2	14	81	3
3.	Area parkir dekat dengan lokasi yang ingin di tuju	0	5	60	31	4
4.	Area parkir terlindungi dari hujan maupun terik matahari	0	47	39	11	3
5.	Area parkir cukup bersih	0	5	27	64	4
Kehandalan (Reliability)						
1.	Adanya petugas parkir yang standby dan memberikan jasa pelayanan sesuai yang dijanjikan (waktu atau jam parkir)	0	5	22	66	7

2.	Petugas parkir selalu berkeliling mengawasi dan memeriksa kendaraan parker	0	9	45	38	8
3.	Petugas parkir selalu melakukan pencatatan nomor kendaraan dan memberikan karcis saat menuju area parkir	0	6	13	63	17
Daya Tanggap (Responsive)						
1.	Petugas dengan cepat melayani pengunjung serta tanggap untuk mencari tempat parkir	0	5	43	37	15
2.	Petugas parkir berkomunikasi dengan pelanggan parkir untuk memberitahukan lokasi tempat parkir yang kosong ketika memasuki area parkir	0	6	22	62	10
3.	Petugas parkir dengan cepat membantu pelanggan parkir untuk keluar parkir	0	4	49	41	6
Jaminan (Assurance)						
1.	Pelanggan parkir telah merasakan kemudahan dalam memarkir kendaraan di area parkir	0	5	13	78	4
2.	Pelanggan parkir sudah merasa aman ketika berjalan di area parkir untuk menuju tempat perbelanjaan atau untuk mengambil kendaraan	0	4	16	74	6
3.	Sirkulasi kendaraan keluar masuk area parkir sudah teratur	0	3	14	75	8
4.	Pemeriksaan karcis pada saat keluar dari area parkir dilakukan dengan baik oleh petugas	0	7	14	69	10

4.3.1 Distribusi jawaban responden terhadap hasil pertanyaan wawancara (*interview*)**Tabel 12** . Tujuan Kedatangan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
1	Apa tujuan anda ke kawasan ini ?	
	A. Bisnis/bekerja	25
	B. Belanja	66
	C. Refreshing	9
	D. Makan	0
	Total	100

Tabel 12 memperlihatkan bahwa sebagian besar responden yang datang ke kawasan Pasar Aceh ini untuk berbelanja yaitu sebesar 66 %, dikarenakan pada kawasan ini sebagian besar los/toko menjual pakaian baik pakaian wanita maupun pria.

Frekuensi berkunjung di kawasan Pasar Aceh ini, seperti terlihat pada **Tabel 13** di bawah ini bahwa 18 orang (18%) menjawab sangat sering, 35 orang (35%) menjawab sering, 24 orang (24%) menjawab jarang dan 23 orang (23%) menjawab tidak tentu.

Tabel 13. Frekuensi Kunjungan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Berapa kali frekuensi anda berkunjung ke kawasan ini?	
	A. Sangat sering	18
2	B. Sering	35
	C. Jarang	24
	D. Tidak Tentu	23
	Total	100

Moda yang digunakan untuk datang ke kawasan Pasar Aceh ini seperti terlihat pada **Tabel 14** di bawah ini yaitu 23 orang (18%) menggunakan mobil, 59 orang (59%) menggunakan sepeda motor, 5 orang (5%)

menggunakan kendaraan tidak bermotor dan 13 orang (13%) menggunakan angkutan umum.

Tabel 14. Kendaraan/Moda yang Digunakan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Kendaraan/moda apa yang anda gunakan untuk datang ke kawasan ini?	
3	A. Mobil	23
	B. Sepeda Motor	59
	C. Kendaraan tidak bermotor	5
	D. Angkutan Umum	13
	Total	100

Pada **Tabel 15** berikut ini dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden sering memarkirkan kendaraannya pada saat mengunjungi Pasar Aceh di sekitar jalan Diponegoro yaitu sebesar 52 %, sebagian besar lokasi yang paling banyak *on street parking* adalah di jalan Diponegoro, dikarenakan masyarakat enggan berjalan jauh dari lokasi yang ingin dituju.

Tabel 15. Lokasi yang sering dijadikan tempat parkir

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Di mana biasanya anda sering memarkirkan kendaraan anda pada saat mengunjungi Pasar Aceh ?	
4	A. Di sekitar jalan Diponegoro	52
	B. Di sekitar jalan Tentara Pelajar	7
	C. Di Sekitar Jalan K.H Ahmad Dahlan	29
	D. Gedung Parkir	12
	Total	100

Pendapat responden mengenai permasalahan yang paling sering di hadapi saat ingin memarkirkan kendaraannya di kawasan Pasar Aceh dapat dilihat pada **Tabel 16** di bawah ini yaitu 53 orang (53%) mengatakan bahwa sulit untuk

mencari tempat parkir/sering penuh hal ini karena masyarakat hanya tertuju pada *on street parking* karena lebih dekat dengan lokasi yang dituju. Mereka enggan memarkirkan kendaraannya di *off street parking*.

Tabel 16. Permasalahan Parkir Di Kawasan Pasar Aceh

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Permasalahan apa yang anda hadapi pada saat ingin memarkirkan kendaraan anda di kawasan Pasar Aceh ?	
5	A. Khawatir kendaraan hilang karena kurang aman (was - was)	9
	B. Sulit untuk mencari tempat parkir / sering penuh	53
	C. Parkir semrawut / tidak teratur	26
	D. Kendaraan tidak terlindungi dari panas dan hujan	5
	E. Kurangnya pelayanan petugas parkir	7
	Total	100

Berikut **Tabel 17** di bawah ini dapat dilihat permasalahan yang dihadapi oleh pengguna parkir setelah di sediaknya fasilitas *off street parking* di kawasan Pasar Aceh namun masyarakat enggan memarkirkan kendaraannya di gedung tersebut, paling banyak responden yaitu 57 orang (57%) menyatakan tempat parkir terlalu tinggi dan jauh dari tempat kegiatan. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengunjung

lebih senang memarkirkan kendaraannya pada tempat yang lebih dekat dengan lokasi yang dituju karena tidak perlu berjalan jauh. Pada *off street parking* yang telah disediakan memiliki ruang parkir dari *basement* hingga lantai 3 (lantai atap). Pada lantai paling atas tidak ada satu pun yang memarkirkan kendaraannya karena sangat tinggi dan jauh dari lokasi yang ingin dituju.

Tabel 17. Keengganan Parkir di Gedung Parkir

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
6	Setelah di sediakan fasilitas gedung parkir yang baru di kawasan Pasar Aceh namun masyarakat enggan memarkirkan kendaraannya di gedung Pasar Aceh,	

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	menurut anda mengapa masyarakat enggan memarkirkan kendaraan di gedung parkir?	
	A. Sulit untuk ke luar masuk-parkir	12
	B. Tarif parkir tidak sesuai	1
	C. Trauma terhadap gempa	24
	D. Tempat parkir terlalu tinggi dan jauh dari tempat kegiatan	57
	E. Lainnya.....	6
Total		100

Dan pertanyaan yang terakhir menurut pendapat responden mengenai usulan kenaikan tarif yang lebih tinggi untuk parkir di badan jalan dan parkir yang lebih murah untuk gedung parkir sangat bervariasi seperti terlihat pada **Tabel 18** di bawah ini yaitu 41 orang (41%) menyatakan setuju, 39 orang (39%) menyatakan tidak setuju, 14 orang (14%) menyatakan sangat setuju, dan 4 orang (4%) menyatakan

sangat tidak setuju. Maka dapat disimpulkan bahwa responden terbanyak menyatakan setuju, hal ini dikarenakan dengan adanya usulan kenaikan tarif parkir yang lebih murah untuk *off street parking* diharapkan masyarakat akan lebih memilih parkir pada *off street parking* dari pada *on street parking*.

Tabel 18. Usulan kenaikan tarif

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Bagaimana pendapat anda jika akan dilakukan usulan kenaikan tarif yang lebih tinggi untuk parkir di badan jalan dan parkir yang lebih murah untuk gedung parkir?	
7	A. Sangat tidak setuju	4
	B. Tidak setuju	39
	C. Sangat setuju	14
	D. Setuju	41
	E. Tidak menjawab	2
Total		100

Alternatif Penanganan Masalah

Keempat ruas jalan ini jarak bangunan dari as jalan relatif dekat dengan kerb atau trotoar oleh karena itu untuk mengatasi masalah kemacetan yang akan ditimbulkan kedepan tidak dapat dengan membuat pelebaran jalan untuk keempat ruas jalan tersebut. Maka untuk mengantisipasi agar kedepan tidak timbul berbagai macam masalah transportasi pada ruas jalan tersebut, pemerintah dapat membuat kebijakan diantaranya berupa ; Meningkatkan kapasitas jalan untuk masing-masing ruas jalan dengan cara menghilangkan hambatan samping serta membatasi dan memperkecil arus lalu lintas yang memasuki kawasan ini sehingga volume lalu lintas sesuai dengan kapasitas jalan. Untuk ruas jalan ini derajat kejenuhan hampir mendekati nilai derajat kejenuhan normal yaitu 0,75, walaupun volume lalu lintas sudah diperkecil dan hambatan samping sudah

dihilangkan. Hal ini disebabkan karena jalan ini 4/2 D (empat lajur dua arah terbagi), alternatif lain agar pada ruas jalan ini tidak terjadi kemacetan maka jalan ini dijadikan satu arah.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan di atas, untuk membantu mengatasi permasalahan parkir yang ada di kawasan Pasar Aceh maka dilakukan strategi manajemen parkir yang dilakukan dengan melihat beberapa contoh dari berbagai negara yang telah berhasil menerapkan masalah perparkiran yang sering dijumpai, berdasarkan modul Manajemen Parkir : “Sebuah Kontribusi Menuju Kota Layak Huni, Modul 2c Transportasi Berkelanjutan : panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang” oleh Deutsche Gesellschaft fur internationale Zusammenarbeit (GIZ), Kerjasama Teknik Jerman.

Tabel 12. Langkah-langkah dalam konteks kebijakan parkir

Permasalahan	Strategi yang dianjurkan
Parkir di ruang milik jalan menyebabkan permasalahan keselamatan dan kemacetan.	<ul style="list-style-type: none"> Membatasi atau melarang parkir pada jalan utama pada jam sibuk. Contoh : Kampala, Beijing, Bogota Melarang atau membatasi parkir ketika menyebabkan masalah keselamatan. Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh : Beijing
Manajemen parkir tepi jalan yang buruk dan/atau kurangnya informasi mengenai ketersediaan ruang parkir di kawasan padat parkir menyebabkan lalu-lintasa berputar-putar dalam mencari parkir yang meningkatkan kemacetan dan polusi.	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan informasi Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh : Beijing <i>Park and ride</i>. Contoh : Istanbul
Peraturan parkir tidak ditegakkan atau penegakan sangat lemah dan diketahui bersifat informal dan/atau korupsi	<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan (penegakan hukum). Contoh : Accra, Beijing Merubah budaya organisasi Merubah struktur kelembagaan. Contoh : Kampala, Istanbul
Parkir pada fasilitas pejalan kaki (dan juga pada sudut jalan) membuat jalan tidak nyaman bagi pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> Penegakan hukum yang lebih baik. Contoh : Bogota Penegakan swadaya (dengan palang pembatas). Contoh : Sarajevo

Hasil perhitungan kapasitas jalan untuk keempat ruas tersebut, dapat dilihat secara ringkas pada **Tabel 4** berikut ini.

Tabel 4. Kapasitas untuk Masing-Masing Ruas Jalan

Nama Jalan	Ruas	Kapasitas Dasar (Co) (smp/jam)	Lebar Jalur (FCw)	Faktor Pengaruh Kapasitas			Kapasitas Aktual(C) (smp/jam)
				Pemisahan Arah (FCsp)	Hambatan Sampung (FCsf)	Ukuran Kota (FCcs)	
KH. A. Dahlan		2900	1,14	0,88	0,78	0,90	2.042
Diponegoro		2900	0,87	0,88	0,78	0,90	1.559
Tentara Pelajar		1650	0,95	1	0,91	0,90	1.284
Rama Setia		2900	1,17	0,91	0,86	0,90	2.390

Berdasarkan hasil perhitungan volume arus lalu lintas (Q) dan untuk kapasitas (C), maka dapat dihitung derajat kejenuhan (DS) untuk masing-masing ruas jalan pada **Tabel 5** berikut.

Tabel 5. Derajat Kejenuhan

Nama Ruas Jalan	Arus (Q) (smp/jam)	Kapasitas Aktual (C) (smp/jam)	Derajat Kejenuhan (DS)
Jalan K.H.A. Dahlan	1.526	2.042	0,75
Jalan Diponegoro	1.317	1.559	0,84
Jalan Tentara Pelajar	1.000	1.284	0,78
Jalan Rama Setia	419	2.390	0,18

Hasil perhitungan kecepatan arus bebas untuk keempat ruas disajikan dalam tabulasi secara ringkas seperti pada **Tabel 6** berikut ini.

Tabel 6. Kecepatan Arus Bebas

Nama Ruas Jalan	Kecepatan Arus Bebas Dasar (km/jam)	Faktor Pengaruh Lebar Jalur (FVw)	Faktor Kapasitas		Pengaruh Ukuran Kota (FCcs)	Kecepatan Arus Bebas (FV) (smp/jam)
			Hambatan Sampung (FCsf)	Ukuran Kota (FCcs)		
Jalan K.H.A. Dahlan	57	3	0,78	0,93		43,25

Nama Ruas Jalan	Kecepatan Arus Dasar (km/jam)	Kecepatan Bebas (Fvo)	Faktor Pengaruh Lebar Jalur (FVw)	Pengaruh		Kecepatan Arus Bebas (FV) (smp/jam)
				Faktor Kapasitas Hambatan Samping (FCsf)	Ukuran Kota (FCcs)	
Jalan Diponegoro	57		-3	0,78	0,93	39,17
Jalan Tentara Pelajar	57		-2,4	0,93	0,93	47,22
Jalan Rama Setia	44		3,3	0,87	0,93	38,27

Kecepatan rata – rata ruang sering juga disebut dengan kecepatan aktual atau kecepatan sesungguhnya yang merupakan fungsi dari derajat kejenuhan dan kecepatan arus

bebas. **Tabel 7** berikut ini adalah hasil perhitungan kecepatan aktual untuk masing – masing ruas jalan.

Tabel 7. Kecepatan Aktual

Ruas Jalan	Tipe Jalan	Derajat Kejenuhan (DS)	Kecepatan Arus Bebas (FV) (km/jam)	Kecepatan Aktual (VLV) (km/jam)
Jalan K.H.A. Dahlan	2/1 UD	0,75	43,52	36
Jalan Diponegoro	2/1 UD	0,84	39,17	33
Jalan Tentara Pelajar	4/2 D	0,78	47,22	35
Jalan Rama Setia	2/2 UD	0,18	38,27	39

Tabel 8 berikut ini adalah tingkat pelayanan atau LOS (*Level of Service*) yang terjadi pada kondisi saat ini untuk masing–masing jalan yang berada dalam kawasan Pasar Aceh.

Tabel 8. Tingkat Pelayanan / LOS pada Masing – Masing Ruas Jalan.

Ruas Jalan	Derajat Kejenuhan (DS)	Kecepatan Aktual (VLV) (km/jam)	Level Of Service LOS
Jalan K.H.A. Dahlan	0,75	36	C
Jalan Diponegoro	0,84	33	D
Jalan Tentara Pelajar	0,80	35	C
Jalan Rama Setia	0,18	39	C

4.2 Volume Parkir di Kawasan Pasar Aceh

Survei dilakukan dengan menghitung jumlah kendaraan parkir pada pukul 07.00 – 22.00 WIB dengan periode survei

diambil per 15 menit. Dari hasil survey didapatkan data volume parkir pada *on street parking* maupun *off street parking*. Data volume parkir pada dapat dilihat pada **Tabel 9** dan **Tabel 10**.

Tabel 9. Volume Parkir *off street parking* tertinggi

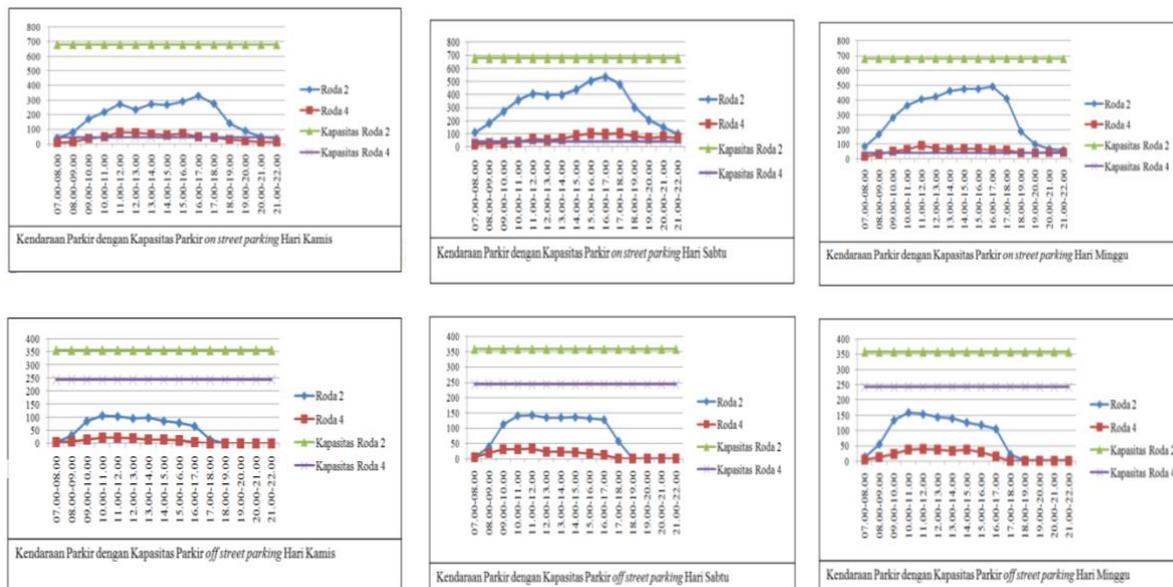
Lokasi Penelitian	Volume Kendaraan	
	Roda 2	Roda 4
On Street Parking		
Jl. Diponegoro	1737	182
Jl. K.H. Ahmad Dahlan	441	76
Jl. Tentara Pelajar	319	138
Off Street Parking		
Gedung Parkir	228	90

Tabel 10. Volume Parkir *on street parking* tertinggi

Lokasi Penelitian	Volume Kendaraan	
	Roda 2	Roda 4
On Street Parking		
Jl. Diponegoro	1898	226
Jl. K.H. Ahmad Dahlan	445	120
Jl. Tentara Pelajar	344	136
Off Street Parking		
Gedung Parkir	214	84

Dari tabel di atas terlihat bahwa untuk volume parkir terbesar terjadi pada ruas jalan Diponegoro untuk roda 2 maupun roda 4. Volume parkir tertinggi selama 3 hari pengamatan yaitu pada hari Minggu, untuk *on street parking* pada jalan Diponegoro, sebesar 1898 kendaraan

untuk roda 2 dan 226 kendaraan untuk roda 4. Sedangkan untuk *off street parking* volume parkir puncak terjadi pada hari Sabtu, yaitu 228 kendaraan untuk roda 2 dan 90 kendaraan untuk roda 4.



Gambar 1. Kondisi Perbandingan antara Permintaan dan Kapasitas *on street parking* dan *off street parking*

4.3 Analisis Persepsi Masyarakat terhadap Permasalahan Parkir

Dari **Tabel 11** berikut ini dapat diketahui bahwa persepsi responden terhadap kualitas pelayanan pada gedung parkir (*off street parking*) di kawasan Pasar Aceh pada umumnya baik, di mana dari total 100 responden sebagian besar penilainnya pada posisi setuju dengan pertanyaan yang diajukan. Namun penilaian kurang setuju menduduki posisi kedua sebagai pilihan yang banyak diberi oleh responden,

ini berarti tingkat kualitas pelayanan yang diberikan belum sepenuhnya memberikan kepuasan pada pengunjung. Variabel yang paling mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna jasa parkir terhadap fasilitas *off street parking* yang telah disediakan adalah variabel bukti fisik (*tangibility*) yaitu fasilitas *off street parking* yang letaknya jauh dari lokasi yang ingin dituju dan untuk lantai 3 (lantai atap) tidak ada pelindung sehingga kendaraan tidak terlindungi dari panas maupun hujan.

Tabel 11. Hasil tabulasi persepsi responden terhadap kualitas pelayanan *off street parking*

No.	Variabel Penelitian	Penilaian Responden				
		STS	TS	KS	S	SS
Bukti Fisik (<i>Tangibility</i>)						
1.	Areal parkir sangat memadai	0	3	33	62	2
2.	Penataan tempat parkir yang cukup baik dan rapi	0	2	14	81	3
3.	Area parkir dekat dengan lokasi yang ingin dituju	0	5	60	31	4
4.	Area parkir terlindungi dari hujan maupun terik matahari	0	47	39	11	3
5.	Area parkir cukup bersih	0	5	27	64	4
Kehandalan (<i>Reliability</i>)						
1.	Adanya petugas parkir yang standby dan memberikan jasa pelayanan sesuai yang dijanjikan (waktu atau jam parkir)	0	5	22	66	7
2.	Petugas parkir selalu berkeliling mengawasi dan memeriksa kendaraan parker	0	9	45	38	8

3.	Petugas parkir selalu melakukan pencatatan nomor kendaraan dan memberikan karcis saat menuju area parkir	0	6	13	63	17
Daya Tanggap (Responsive)						
1.	Petugas dengan cepat melayani pengunjung serta tanggap untuk mencarikan tempat parkir	0	5	43	37	15
2.	Petugas parkir berkomunikasi dengan pelanggan parkir untuk memberitahukan lokasi tempat parkir yang kosong ketika memasuki area parkir	0	6	22	62	10
3.	Petugas parkir dengan cepat membantu pelanggan parkir untuk keluar parkir	0	4	49	41	6
Jaminan (Assurance)						
1.	Pelanggan parkir telah merasakan kemudahan dalam memarkir kendaraan di area parkir	0	5	13	78	4
2.	Pelanggan parkir sudah merasa aman ketika berjalan di area parkir untuk menuju tempat perbelanjaan atau untuk mengambil kendaraan	0	4	16	74	6
3.	Sirkulasi kendaraan keluar masuk area parkir sudah teratur	0	3	14	75	8
4.	Pemeriksaan karcis pada saat keluar dari area parkir dilakukan dengan baik oleh petugas	0	7	14	69	10

4.3.1 Distribusi jawaban responden terhadap hasil pertanyaan wawancara (*interview*)

Tabel 12 . Tujuan Kedatangan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
1	Apa tujuan anda ke kawasan ini ?	
	A. Bisnis/bekerja	25
	B. Belanja	66
	C. Refreshing	9
	D. Makan	0
Total		100

Tabel 12 memperlihatkan bahwa sebagian besar responden yang datang ke kawasan Pasar Aceh ini untuk berbelanja yaitu sebesar 66 %, dikarenakan pada kawasan ini sebagian besar los/toko menjual pakaian baik pakaian wanita maupun pria.

Frekuensi berkunjung di kawasan Pasar Aceh ini, seperti terlihat pada **Tabel 13** di bawah ini bahwa 18 orang (18%) menjawab sangat sering, 35 orang (35%) menjawab sering, 24 orang (24%) menjawab jarang dan 23 orang (23%) menjawab tidak tentu.

Tabel 13. Frekuensi Kunjungan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Berapa kali frekuensi anda berkunjung ke kawasan ini?	
2	A. Sangat sering	18
	B. Sering	35
	C. Jarang	24
	D. Tidak Tentu	23
Total		100

Moda yang digunakan untuk datang ke kawasan Pasar Aceh ini seperti terlihat pada **Tabel 14** di bawah ini yaitu 23 orang (18%) menggunakan mobil, 59 orang (59%) menggunakan

sepeda motor, 5 orang (5%) menggunakan kendaraan tidak bermotor dan 13 orang (13%) menggunakan angkutan umum.

Tabel 14. Kendaraan/Moda yang Digunakan

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
3	Kendaraan/moda apa yang anda gunakan untuk datang ke kawasan ini?	
	A. Mobil	23

B. Sepeda Motor	59
C. Kendaraan tidak bermotor	5
D. Angkutan Umum	13
Total	100

Pada **Tabel 15** berikut ini dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden sering memarkirkan kendaraannya pada saat mengunjungi Pasar Aceh di sekitar jalan Diponegoro yaitu sebesar 52 %, sebagian besar lokasi

yang paling banyak *on street parking* adalah di jalan Diponegoro, dikarenakan masyarakat enggan berjalan jauh dari lokasi yang ingin dituju.

Tabel 15. Lokasi yang sering dijadikan tempat parkir

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Di mana biasanya anda sering memarkirkan kendaraan anda pada saat mengunjungi Pasar Aceh ?	
4	A. Di sekitar jalan Dipenogoro	52
	B. Di sekitar jalan Tentara Pelajar	7
	C. Di Sekitar Jalan K.H Ahmad Dahlan	29
	D. Gedung Parkir	12
Total		100

Pendapat responden mengenai permasalahan yang paling sering di hadapai saat ingin memarkirkan kendaraannya di kawasan Pasar Aceh dapat dilihat pada **Tabel 16** di bawah ini yaitu 53 orang (53%) mengatakan bahwa sulit untuk

mencari tempat parkir/sering penuh hal ini karena masyarakat hanya tertuju pada *on street parking* karena lebih dekat dengan lokasi yang dituju. Mereka enggan memarkirkan kendaraannya di *off street parking*.

Tabel 16. Permasalahan Parkir Di Kawasan Pasar Aceh

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Permasalahan apa yang anda hadapi pada saat ingin memarkirkan kendaraan anda di kawasan Pasar Aceh ?	
5	A. Khawatir kendaraan hilang karena kurang aman (was - was)	9
	B. Sulit untuk mencari tempat parkir / sering penuh	53
	C. Parkir semrawut / tidak teratur	26
	D. Kendaraan tidak terlindungi dari panas dan hujan	5
	E. Kurangnya pelayanan petugas parkir	7
Total		100

Berikut **Tabel 17** di bawah ini dapat dilihat permasalahan yang dihadapi oleh pengguna parkir setelah di sediakannya fasilitas *off street parking* di kawasan Pasar Aceh namun masyarakat enggan memarkirkan kendaraannya di gedung tersebut, paling banyak responden yaitu 57 orang (57%) menyatakan tempat parkir terlalu tinggi dan jauh dari tempat kegiatan. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengunjung

lebih senang memarkirkan kendaraannya pada tempat yang lebih dekat dengan lokasi yang dituju karena tidak perlu berjalan jauh. Pada *off street parking* yang telah disediakan memiliki ruang parkir dari *basement* hingga lantai 3 (lantai atap). Pada lantai paling atas tidak ada satu pun yang memarkirkan kendaraannya karena sangat tinggi dan jauh dari lokasi yang ingin dituju.

Tabel 17. Keengganan Parkir di Gedung Parkir

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
	Setelah di sediakan fasilitas gedung parkir yang baru di kawasan Pasar Aceh namun masyarakat enggan memarkirkan kendaraannya di gedung Pasar Aceh, menurut anda mengapa masyarakat enggan memarkirkan kendaraan di gedung parkir?	
6	A. Sulit untuk ke luar masuk-parkir	12
	B. Tarif parkir tidak sesuai	1
	C. Trauma terhadap gempa	24
	D. Tempat parkir terlalu tinggi dan jauh dari tempat kegiatan	57

E. Lainnya.....	6
Total	100

Dan pertanyaan yang terakhir menurut pendapat responden mengenai usulan kenaikan tarif yang lebih tinggi untuk parkir di badan jalan dan parkir yang lebih murah untuk gedung parkir sangat bervariasi seperti terlihat pada **Tabel 18** di bawah ini yaitu 41 orang (41%) menyatakan setuju, 39 orang (39%) menyatakan tidak setuju, 14 orang (14%) menyatakan sangat setuju, dan 4 orang (4%) menyatakan

sangat tidak setuju. Maka dapat disimpulkan bahwa responden terbanyak menyatakan setuju, hal ini dikarenakan dengan adanya usulan kenaikan tarif parkir yang lebih murah untuk *off street parking* diharapkan masyarakat akan lebih memilih parkir pada *off street parking* dari pada *on street parking*.

Tabel 18. Usulan kenaikan tarif

No.	Pertanyaan	Persentase (%)
Bagaimana pendapat anda jika akan dilakukan usulan kenaikan tarif yang lebih tinggi untuk parkir di badan jalan dan parkir yang lebih murah untuk gedung parkir?		
7	A. Sangat tidak setuju	4
	B. Tidak setuju	39
	C. Sangat setuju	14
	D. Setuju	41
	E. Tidak menjawab	2
Total		100

4.3.2 Alternatif Penanganan Masalah

Keempat ruas jalan ini jarak bangunan dari as jalan relatif dekat dengan kerb atau trotoar oleh karena itu untuk mengatasi masalah kemacetan yang akan ditimbulkan kedepan tidak dapat dengan membuat pelebaran jalan untuk keempat ruas jalan tersebut. Maka untuk mengantisipasi agar kedepan tidak timbul berbagai macam masalah transportasi pada ruas jalan tersebut, pemerintah dapat membuat kebijakan diantaranya berupa ; Meningkatkan kapasitas jalan untuk masing-masing ruas jalan dengan cara menghilangkan hambatan samping serta membatasi dan memperkecil arus lalu lintas yang memasuki kawasan ini sehingga volume lalu lintas sesuai dengan kapasitas jalan. Untuk ruas jalan ini derajat kejenuhan hampir mendekati nilai derajat kejenuhan normal yaitu 0,75, walaupun volume lalu lintas sudah diperkecil dan hambatan samping sudah

dihilangkan. Hal ini disebabkan karena jalan ini 4/2 D (empat lajur dua arah terbagi), alternatif lain agar pada ruas jalan ini tidak terjadi kemacetan maka jalan ini dijadikan satu arah.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan di atas, untuk membantu mengatasi permasalahan parkir yang ada di kawasan Pasar Aceh maka dilakukan strategi manajemen parkir yang dilakukan dengan melihat beberapa contoh dari berbagai negara yang telah berhasil menerapkan masalah perparkiran yang sering dijumpai, berdasarkan modul Manajemen Parkir : “Sebuah Kontribusi Menuju Kota Layak Huni, Modul 2c Transportasi Berkelanjutan : panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang” oleh Deutsche Gessellschaft fur internationale Zusammenarbeit (GIZ), Kerjasama Teknik Jerman.

Tabel 12. Langkah-langkah dalam konteks kebijakan parkir

Permasalahan	Strategi yang dianjurkan
Parkir di ruang milik jalan menyebabkan permasalahan keselamatan dan kemacetan.	<ul style="list-style-type: none"> • Membatasi atau melarang parkir pada jalan utama pada jam sibuk. Contoh : Kampala, Beijing, Bogota • Melarang atau membatasi parkir ketika menyebabkan masalah keselamatan. • Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh : Beijing
Manajemen parkir tepi jalan yang buruk dan/atau kurangnya informasi mengenai ketersediaan ruang parkir di kawasan padat parkir menyebabkan lalu-lintasa berputar-putar dalam mencari parkir yang meningkatkan kemacetan dan polusi.	<ul style="list-style-type: none"> • Menyediakan informasi • Membuat parkir dalam gedung lebih menarik dengan tarif yang lebih murah atau iklan. Contoh : Beijing • <i>Park and ride</i>. Contoh : Istanbul

Peraturan parkir tidak ditegakkan atau penegakan sangat lemah dan diketahui bersifat informal dan/atau korupsi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan (penegakan hukum). Contoh : Accra, Beijing • Merubah budaya organisasi • Merubah struktur kelembagaan. Contoh : Kampala, Istanbul
Parkir pada fasilitas pejalan kaki (dan juga pada sudut jalan) membuat jalan tidak nyaman bagi pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Penegakan hukum yang lebih baik. Contoh : Bogota • Penegakan swadaya (dengan palang pembatas). Contoh : Sarajevo

kerja sama yang baik antar lembaga yang mengurus masalah perparkiran di kawasan Pasar Aceh.

IV. SIMPULAN

1. Dengan menggunakan metode MKJI 1997 jalan perkotaan maka diketahui volume lalu lintas (Q) pada jam puncak terjadi pada ruas jalan K.H. A. Dahlan sebesar 1526 smp/jam, jalan Diponegoro sebesar 1317 smp/jam, jalan Tentara Pelajar sebesar 1000 smp/jam dan jalan Rama Setia sebesar 419 smp/jam.
2. Volume parkir paling puncak untuk on street parking dan off street parking sebesar 2901 kendaraan untuk roda 2 dan 566 kendaraan untuk roda 4.
3. Variabel yang paling mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna jasa parkir terhadap fasilitas off street parking yang telah disediakan adalah variabel bukti fisik (tangibility).
4. Pemerintah mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum, dengan cara melakukan subsidi kepada angkutan umum atau transportasi multimoda sehingga angkutan tersebut menjadi layak digunakan oleh masyarakat, baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.
5. Perlu dioptimalkan kembali manajemen perparkiran di kawasan Pasar Aceh agar penggunaan on street parking dialihkan ke off street parking yang kapasitasnya masih dapat menampung kendaraan yang parkir di on street parking.
6. Sebaiknya dilakukan sosialisasi dan melakukan perubahan bertahap melalui komunikasi yang baik antara pemangku kepentingan dengan masyarakat serta

REFERENSI

- [1] Anonim, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), Dirjen Bina Marga Departemen PU, Jakarta.
- [2] Departemen Perhubungan, 1996, "Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No:272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir", Jakarta.
- [3] GIZ, M. B "Manajemen Parkir : Sebuah Kontribusi Menuju Kota Layak Huni, Modul 2c Transportasi Berkelanjutan : panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota-Kota Berkembang", Divisi 44 Air, Energi, Transportasi, Jerman.
- [4] Hidayat, A 2003, "Permintaan Parkir di Kawasan Simpang Lima Semarang". Tesis Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro.
- [5] Nyoman S, I., 2011, Kajian Kelayakan Finansial Pembangunan Gedung Parkir Universitas Udayana Di Jalan Sudirman, Universitas Udayana, Denpasar.
- [6] Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Cetakan ke 2, Bandung : Alfabeta, 2011
- [7] Tamin, O.Z, 2000, "Perencanaan dan Permodelan transportasi", Penerbit ITB Bandung.
- [8] Tjiptono, F, "Manajemen Jasa", Yogyakarta : Andi, 2004