

Penerapan Sistem Parkir Progresif (*On Street*) dalam Mempengaruhi Efektivitas *Transport Demand Management* Studi Kasus: Pusat Kota Bandung

ISRO SAPUTRA, SONY HERDIANA, WAHYUPI OKTAVIANA

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional
Email: sputra.@itenas.ac.id, sputra.zamri@gmail.com, sony.asgar@gmail.com

ABSTRAK

Perparkiran merupakan salah satu instrumen manajemen transportasi yang berpengaruh terhadap efektivitas dan efisiensi transportasi. Kondisi sistem perparkiran yang belum optimal dapat memberikan gangguan sangat berarti bagi sistem lalu lintas, salah satunya adalah menimbulkan kemacetan terhadap pergerakan. Penerapan sistem parkir progresif merupakan salah satu bentuk TDM yang memiliki maksud untuk mengubah perilaku dan kebiasaan masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi. Pemberlakuan sistem perparkiran progresif on street dimaksudkan untuk bisa meningkatkan efektifitas transport demand management. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas transport demand management jika diterapkan sistem parkir progresif dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan sistem parkir progresif memiliki kontribusi dalam meningkatkan efektifitas transport demand management, tetapi jika dianalisis lebih mendasar pada perubahan perilakunya peran penerapan sistem parkir progresif dalam meningkatkan efektifitas TDM masih sangat kecil dikarenakan parkir progresif hanya salah satu dari bagian dari TDM.

Kata kunci: parkir, Transport Demand Management (TDM), progresif

ABSTRACT

Parking is one of the management transportation instrument that affect transportation effectiveness and efficiency. Non-optimal parking system will be cause disruption to the traffic system, one of the problems is generate traffic congestion on mobility. Progressive parking system is one form of TDM that has the goal to change people behaviors and habits in transport activity. System progressive parking (on street) implementation has purpose to increase effectiveness of transport demand management. This study aimed to determine effectiveness of transport demand management if implemented progressively parking system, which is using descriptive quantitative method. Result of analysis showed the implementation of progressive parking system has contributed to increasing effectiveness of transport demand management, but when analyzed more fundamental in the behavioural change, implementation progressive parking systems have a small role to increasing effectiveness of TDM.

Keywords: parking, Transport Demand Management (TDM), progressive

1. PENDAHULUAN

Suatu kota memiliki kawasan Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau sering dikenal dengan *Central Business District (CBD)*. Berdasarkan teori konsentris *central business district* merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik dalam suatu kota dengan derajat aksesibilitas tertinggi (Yunus, Sabari, & Hadi, 2000). Secara keruangan kawasan alun-alun Kota Bandung dan sekitarnya merupakan kawasan *central business district* yang ada di Kota Bandung, dimana kawasan ini ditetapkan untuk kegiatan pusat perdagangan/niaga dan perkantoran. Kondisi ini menyebabkan kawasan pusat Kota Bandung menanggung beban untuk kegiatan-kegiatan tersebut. Akibat dari bervariasinya fungsi kawasan yang ada di pusat Kota Bandung, memberikan dampak yang serius terhadap tingkat aksesibilitas dan mobilitas dalam kawasan pusat kota maupun di sekitarnya.

Perparkiran merupakan salah satu instrumen manajemen transportasi yang berpengaruh terhadap efektivitas dan efisiensi transportasi. Kondisi sistem perparkiran yang belum optimal dapat memberikan gangguan sangat berarti bagi sistem lalu lintas, salah satu masalah dari sistem perparkiran yang belum optimal yaitu dapat menimbulkan kemacetan terhadap mobilitas pergerakan. Pada umumnya kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan yang terparkir di badan jalan (*on street parking*) dimana lokasi parkir ini terdapat pada wilayah yang memiliki tingkat tarikan yang tinggi seperti di sekitar pasar tradisional, pusat perdagangan, sekolah, perkantoran, tempat wisata, dan lainnya. Oleh karena itu, perlu adanya pengendalian atau penataan perparkir yang lebih baik khususnya parkir pada badan jalan (*on street parking*) untuk menghindari potensi terjadinya masalah lalu lintas.

Teradapat permasalahan-permasalahan lalu lintas yang terjadi akibat perparkiran pada badan jalan (*on street parking*), oleh karena itu perlu adanya suatu pengelolaan atau penanganan sistem perparkiran yang tepat untuk dapat menyelesaikan masalah perparkiran secara optimal khususnya di pusat Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung berencana untuk menerapkan sistem parkir progresif terbaru pada *on street parking*, penerapan sistem parkir progresif terbaru ini disertai dengan peningkatan pelayanan parkir seperti seperti mesin pencatat waktu dan marka parkir. Peningkatan biaya parkir di Kota Bandung berlandaskan pada Peraturan Daerah Kota Bandung No. 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Adapun besaran tarif retribusi pelayanan parkir pada badan jalan (*on street parking*) di kawasan pusat Kota Bandung, yaitu kendaraan bus/truk tarifnya sebesar Rp5.000 maksimal 2 jam dan per 1 jam, kendaraan box/pickup sebesar Rp4.000, kendaraan roda empat dan sejenisnya tarifnya sebesar Rp2.000 maksimal 2 jam dan per 1 jam selanjutnya Rp2.000.

Penerapan sistem parkir progresif merupakan salah satu bentuk *transport demand management* yang memiliki maksud untuk mengubah perilaku dan kebiasaan masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi. Dengan adanya pemberlakuan sistem perparkiran progresif pada parkir badan jalan (*on street parking*), dimaksudkan untuk bisa meningkatkan efektifitas *transport demand management*, selain itu juga dengan tarif parkir yang mahal diharapkan dapat mengubah perilaku pengguna parkir, salah satunya beralih menggunakan kendaraan umum. Pertanyaan penelitian yang dapat dirumuskan dari permasalahan di atas adalah bagaimana efektifitas *transport demand management* jika diterapkan sistem parkir progresif *on street* di Pusat Kota Bandung? Adapun tujuan yang ingin dicapai yaitu mengetahui efektifitas *transport demand management* jika diterapkan sistem parkir progresif di Pusat Kota Bandung.

2. KAJIAN LITERATUR

Perparkiran selalu berkaitan dengan kebutuhan ruang, sedangkan untuk kesediaan ruang khususnya pada daerah perkotaan sangat terbatas dan tergantung pada luas wilayah kota, tata guna lahan (Warpani, S., 2002). Jumlah kendaraan yang terus bertambah setiap tahunnya terutama jenis kendaraan pribadi, jelas sangat membutuhkan akan ruang parkir. Setiap pelaku lalu lintas memiliki kepentingan masing-masing dan menginginkan fasilitas parkir yang dekat dengan kepentingannya. Lokasi parkir harus dapat diakses dengan cara berjalan kaki, karena parkir merupakan kebutuhan tempat parkir merupakan fungsi dari suatu kegiatan (Warpani, S., 1980). Keinginan akan sarana parkir tidak sama tiap pelakunya, berikut uraian tentang keinginan terhadap sarana parkir disajikan pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Keinginan akan Sarana Parkir

Pelaku Lalu Lintas	Keinginan
Perseorangan (pemarkir)	Bebas, mudah mencapai tempat tujuan.
Pemilik toko (pemarkir)	Mudah bongkar muat, menyenangkan pembeli.
Kendaraan umum	Dikhususkan/terpisah supaya aman untuk naik turun penumpang, mudah keluar masuk agar dapat menepati jadwal perjalanan.
Kendaraan barang	Mudah bongkar muat, bisa parkir berjejer bila perlu.
Kendaraan yang bergerak	Bebas parkir, tanpa hambatan
Pengusaha parkir (pemarkir)	Parkir bebas, pelataran selalu penuh, frekuensi parkir tinggi.
Ahli per lalu lintas	Melayani setiap pengguna jalan, mengusahakan kelancaran lalu lintas.

(Sumber: Warpani, S., 1980)

Tarif parkir merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang parkir. Beberapa kota besar di dunia, bahkan menerapkan tarif yang sangat tinggi. Dengan dasar hukum permintaan dalam teori ekonomi dapat diterapkan kebijakan tarif. Semakin tingginya tarif, maka diharapkan jumlah pengguna ruang parkir berkurang. Penentuan tarif tidak hanya berdasar pada total biaya operasional, melainkan juga memperhitungkan biaya-biaya pendukung lainnya seperti investasi, biaya pemeliharaan, pajak dan biaya administrasi lainnya. Jenis tarif parkir pada dasarnya dibagi menjadi dengan tiga macam (Anindita, 2003), yaitu:

Tarif parkir tanpa penunjuk waktu, penyelenggaraan parkir dengan tarif seperti ini berarti tarif tidak bergantung pada lamanya waktu parkir. Pada umumnya, penyelenggaraan parkir di Indonesia terutama jenis parkir di tepi jalan menggunakan sistem tarif seperti ini. Penggunaan sistem tarif seperti ini akan menyebabkan adanya kendaraan yang diparkir sepanjang hari sehingga penggunaan tempat parkir menjadi tidak efisien yang akhirnya akan menyebabkan penurunan tingkat kenyamanan pada fasilitas parkir tersebut.

Tarif parkir dengan penunjuk waktu, penyelenggaraan parkir dengan sistem tarif seperti ini pada dasarnya akan ada pembatasan waktu lama parkir (*time restriction*). Tarif parkir dilakukan berdasarkan lama parkir dengan menggunakan alat bantu penunjuk waktu (meteran parkir) yang sudah banyak digunakan di negara-negara maju. Meteran parkir adalah alat bantu yang berfungsi mengukur atau membatasi lama parkir. Apabila waktu terlewati, maka akan ada biaya tambahan. Penentuan tarif dengan sistem seperti ini dapat dilakukan dengan kelengkapan sarana penunjang dan peraturan yang mendukung. Tarif parkir dengan penunjuk waktu dapat menggunakan tarif parkir kombinasi.

Tarif parkir berdasarkan waktu, sistem tarif ini biasa disebut sebagai tarif progresif yang menggunakan kelipatan waktu, dimana semakin lama waktu parkir biaya parkir yang dikeluarkan akan semakin mahal. Pada umumnya sistem parkir ini dilakukan dengan cara menetapkan tarif yang flat pada satu atau dua jam pertama, setelah itu biaya parkir bertambah dengan bertambahnya waktu. Sistem parkir ini sudah banyak diterapkan di berbagai tempat perbelanjaan kota-kota besar di Indonesia, bahkan di berbagai negara Eropa diberlakukan tarif progresif per 15 menit, dan waktu parkir dibatasi maksimum 2 jam. Tarif progresif sendiri adalah suatu sistem parkir yang semakin lama memarkirkan kendaraan maka semakin mahal biaya parkir yang akan dikeluarkan (Warpani, S., 2002). Tarif progresif berarti tarif yang dikenakan kepada para pengguna parkir, yang sifatnya bertambah (dikenakan biaya lagi) berdasarkan satuan waktu yang telah ditentukan, misalnya bisa satu jam berikutnya atau dua jam berikutnya tergantung dari waktu yang telah ditetapkan. Pada **Tabel 2** diuraikan pola biaya parkir progresif dengan adanya penambahan berkali lipat dalam tiap jam selanjutnya.

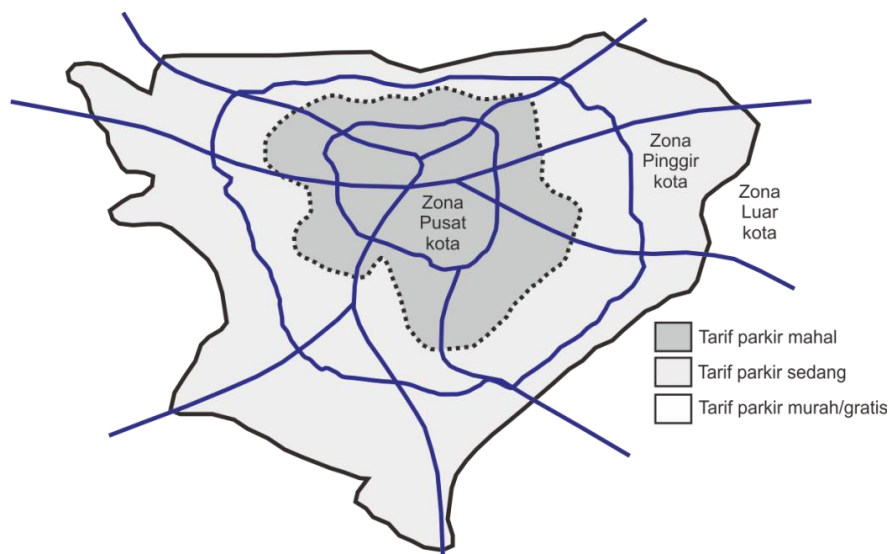
Tabel 2. Pola Biaya Parkir Progresif

Waktu Parkir	Biaya Parkir (Rp -) di	
	Luar Jalan	Jalan
1 jam pertama	X	$X + X$
1 jam kedua	$X + X$	$X + 2$
1 jam ketiga	$X + 3$	$X + 4$
1 jam keempat	$X + 4$	$X + 8$

(Sumber: Warpani, S., 2002)

Adapun variabel-variabel dari karakteristik pengguna tarif parkir progresif, yaitu maksud dan tujuan perjalanan, alasan parkir, pekerjaan, jenis kendaraan, jam kedatangan, lama waktu/durasi parkir, moda angkutan, dan intensitas parkir; sedangkan variabel-variabel dari karakteristik tarif parkir progresif, yaitu jumlah kendaraan yang parkir, jumlah kendaraan yang keluar, lama waktu parkir, dan fasilitas parkir progresif.

Selanjutnya **tarif parkir berdasarkan zona**. Zona di pusat kegiatan diberlakukan tarif yang lebih mahal, dibandingkan zona yang ada di pinggiran kota ataupun di luar kota (**Gambar 1**).



Gambar 1. Zona parkir (Abubakar, I., 2010)

Penerapan Sistem Parkir Progresif (*On Street*)
dalam Mempengaruhi *Efektivitas Transport Demand Management*
Studi Kasus: Pusat Kota Bandung

Tarif bulanan juga menjadi salah satu bagian dari tarif parkir menggunakan waktu. Tarif ini biasa diterapkan kepada pemarkir kendaraan reguler di suatu tempat parkir, misalnya pada lokasi perkantoran terhadap pekerja yang bekerja di gedung yang bersangkutan atau apartemen terhadap penghuninya.

Manajemen permintaan transportasi atau *transport demand management (TDM)* merupakan suatu strategi untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi perkotaan melalui pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dan mempromosikan moda transportasi yang lebih efektif, sehat dan ramah lingkungan, seperti angkutan umum dan transportasi tidak bermotor.

Untuk efektifitas dan manfaat yang maksimal, sebuah strategi TDM yang komprehensif (**Tabel 3**) membutuhkan kombinasi insentif positif (*pull*), seperti perbaikan pilihan perjalanan, dan insentif negative (*push*), seperti pengenaan biaya penggunaan jalan dan fasilitas parkir. Ketika hanya insentif positif (*pull*) yang diterapkan, seperti investasi untuk memperbaiki kondisi berjalan kaki dan bersepeda dan meningkatkan kualitas layanan angkutan umum, peralihan moda transportasi yang kecil mungkin bisa tercapai.

Tabel 3. Upaya dan Strategi *Transport Demand Management (TDM)*

Kebijakan	Strategi	Teknis
Pergeseran waktu	Strategi jam masuk/keluar kantor/ sekolah	Mengarahkan agar kegiatan yang terjadi tidak bersamaan
	Batasan waktu pergerakan angkutan barang	Kendaraan berat pengangkut barang dapat bergerak pada waktu tertentu
Pergeseran rute atau lokasi	<i>Road pricing</i>	<i>Electronic road pricing (ERP)</i>
		<i>Area licensing system (ALS)</i>
	Jalan khusus angkutan umum	Tarif parkir di pusat kota yang mahal
		<i>Busway</i>
Pergeseran moda	Pembatasan jumlah keterisian kendaraan	<i>Truck only lane</i>
	Peningkatan pelayanan angkutan umum	<i>Bicycle path</i>
	Pengembangan moda telekomunikasi	3 in 1 <i>Car pooling, park & ride</i>
Pergeseran lokasi tujuan	Pembangunan tata guna lahan	MRT (Subway), Monorail
		Revitalisasi KRL
		Email, faksimili, internet
		Pergerakan diarahkan pada satu atau beberapa lokasi berdekatan
		Penyebaran sentra-sentra perjalanan

(Sumber: Prayudyanto, & Tamin, O., 2007)

Berdasarkan kajian literatur variabel-variabel yang ditetapkan sebagai efektifitas *transport demand manajemen* pada penerapan sistem parkir progresif *on street*, yaitu pergantian moda transportasi, perpindahan lokasi parkir, perubahan durasi parkir, dan perubahan intensitas parkir.

3. METODOLOGI

Studi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melakukan analisis penerapan sistem parkir progresif dalam meningkatkan efektivitas *transport demand management* berdasarkan persepsi dan respon pengguna parkir, dengan menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif terhadap parkir eksisting dan sistem parkir progresif *on street*. Jenis penelitian deskriptif kuantitatif dilakukan dengan cara melakukan identifikasi dan inventarisasi kondisi yang terjadi pada parkir *on street*, identifikasi permasalahan, kejelasan, dan menyusun variabel efektivitas *transport demand management* pada penerapan sistem parkir progresif *on street*.

3.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data pada yang dilakukan dalam penelitian ini berupa pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder yang akan dibagi dengan beberapa metode. Pengumpulan data sekunder bertujuan untuk memperoleh data dari dokumen–dokumen yang sudah ada, sedangkan pengumpulan data primer bertujuan untuk memperoleh data dan informasi, yang dikarenakan tidak tersedianya data sekunder. Untuk memperoleh data primernya, dilakukan teknik-teknik pengumpulan data primer seperti kuesioner dan observasi.

Penentuan sampel yang diambil dari pengguna parkir *on street* adalah dengan cara memilih sampel dari populasi yang dijadikan sebagai responden pengguna parkir pada area parkir yang telah ditentukan dan ditemui pada saat itu oleh peneliti, atau dikenal dengan metode *accidental sampling*. Mengingat jumlah populasi parkir *on street* tidak dapat ditentukan dengan pasti (*infinite population*), maka dari itu peneliti menetapkan sampel sebanyak 30 responden untuk setiap lokasi parkir dengan total 120 sampel. Penentuan besaran sampel ini didasari pada ukuran sampel bila dibagi dalam beberapa kategori maka jumlah sampel setiap kategori minimal 30, sehingga 4 kategori berdasarkan tipologi jalan dikalikan 30 sampel dengan total sampel sebesar 120 sampel (Sugiyono, 2011).

3.2 Metode Analisis Data

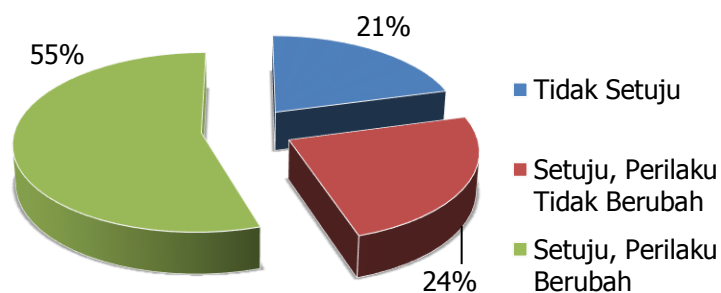
Data yang diperoleh akan dianalisis secara kuantitatif dan kualitatif. Data primer yang berhasil dikumpulkan secara kuantitatif terlebih dahulu diolah dan ditabulasikan. Data kuantitatif disajikan dalam bentuk tabel frekuensi yang selanjutnya akan dideskripsikan dan diinterpretasikan secara kuantitatif yang selanjutnya ditarik kesimpulan apakah penerapan parkir progresif *on street* dapat meningkatkan efektivitas *transport demand management*.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Penilaian Sistem Parkir Progresif *On Street*

Identifikasi penerapan sistem parkir progresif dihasilkan dari beberapa penilaian pengguna parkir pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung. **Gambar 2** berikut menggambarkan distribusi penilaian terhadap sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung.

Penerapan Sistem Parkir Progresif (*On Street*)
dalam Mempengaruhi *Efektivitas Transport Demand Management*
Studi Kasus: Pusat Kota Bandung



Gambar 2. Penilaian terhadap penerapan sistem parkir progresif

Penilaian terhadap penerapan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung didapatkan berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebar pada lokasi penelitian. Adapun hasil yang didapat untuk penilaian tentang sistem parkir progresif terbaru yang akan diterapkan pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung, yaitu tidak setuju, setuju tetapi tidak ada perubahan terhadap perilaku parkir dan setuju kemudian ada perubahan terhadap penerapan sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung.

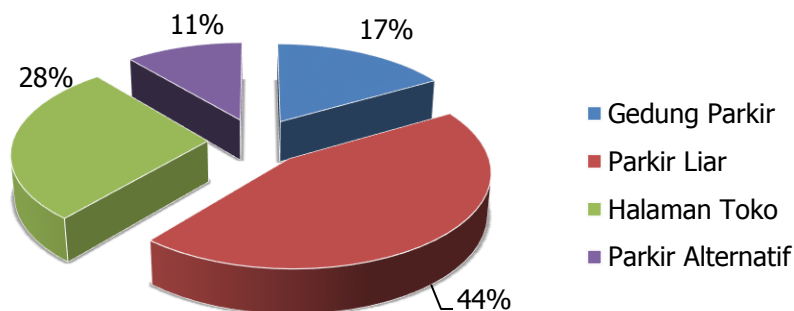
Sebanyak 21% pengguna parkir menyatakan tidak setuju dengan diterapkannya sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung, pengguna parkir yang menyatakan tidak setuju dengan diterapkannya sistem parkir progresif beralasan bahwa jika diterapkannya sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung maka tarif parkir akan semakin lebih mahal. Sebanyak 24% pengguna parkir menyatakan setuju dengan diterapkannya sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung, tetapi tidak terjadi perubahan terhadap perilaku parkir seperti perpindahan lokasi, moda transportasi, perubahan intensitas parkir dan perubahan durasi parkir. Pengguna parkir yang setuju tapi tidak mengubah perilaku parkirnya beralasan karena terbiasa parkir di lokasi tersebut, selain itu lokasi parkir yang dekat dengan tujuan aktivitasnya. Alasan lainnya adalah tidak terjadi perubahan perilaku yaitu karena kelompok pengguna parkir ini memiliki durasi parkir kurang dari 2 jam per hari sehingga tidak banyak berpengaruh dengan sistem progresif terbaru yang akan diterapkan pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung.

Kelompok pengguna parkir yang menyatakan setuju dengan diterapkannya sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung dan terjadi perubahan terhadap perilaku parkir adalah sebanyak 55% dari total pengguna parkir. Alasan persetujuan dan perubahan perilaku parkir ini yaitu dengan diterapkannya sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung maka perpustakaan bisa lebih tertata, sehingga tidak menimbulkan kemacetan serta tingkat keamanan parkir bisa lebih baik. Berdasarkan hasil informasi ketiga kelompok pengguna parkir terhadap penerapan sistem parkir progresif, terlihat pada **Gambar 2** bahwa sebagian besar pengguna parkir pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung mendukung dan menyetujui apabila diterapkan sistem parkir progresif.

4.2 Perubahan Lokasi Parkir

Penerapan sistem parkir progresif *on street* dimaksudkan untuk perubahan perilaku parkir. Salah satu perubahan perilaku yang diharapkan yaitu perubahan lokasi parkir. Perubahan lokasi parkir ini bertujuan agar pengguna parkir tidak parkir di badan jalan agar ruang milik

jalan tetap berfungsi untuk lalu lintas seperti fungsi utamanya. Pengguna parkir yang akan mengubah lokasi parkirnya karena adanya sistem parkir progresif sebesar 15 % dari total pengguna parkir, adapun perubahan lokasi parkir yang dipilih yaitu gedung parkir, parkir liar, halaman toko yang tidak termasuk parkir progresif, dan parkir alternatif. **Gambar 3** berikut menggambarkan distribusi perubahan lokasi terhadap penerapan sistem parkir progresif *on street*.



Gambar 3. Perubahan lokasi parkir akibat penerapan sistem parkir progresif

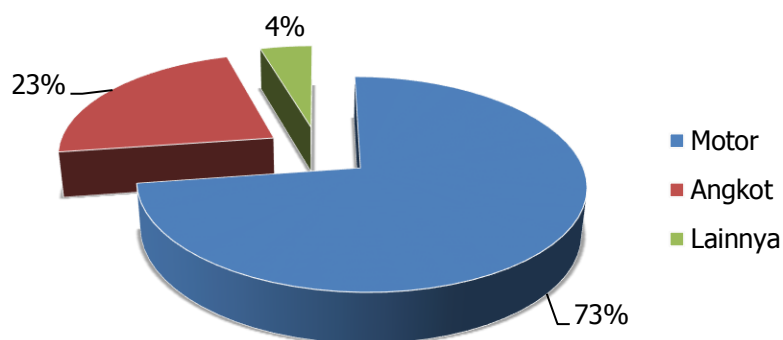
Grafik pada **Gambar 3** di atas menjelaskan bahwa dari hasil pengguna parkir yang akan mengubah perilaku parkir jika diterapkan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat kota Bandung, yaitu sebesar 44% pengguna parkir akan berpindah ke lokasi parkir liar dengan alasan biaya parkir akan semakin mahal jika diterapkan sistem parkir progresif terbaru, sedangkan parkir liar memiliki tarif yang murah dan tidak progresif. Selain berpindah ke parkir liar, sebesar 17% dari 15% pengguna parkir yang akan pindah menyatakan akan pindah ke gedung parkir, pengguna parkir beralasan karena walaupun gedung parkir progresif tetapi kendaraan mereka lebih aman serta tingkat kenyamanan lebih baik. Sebesar 39% pengguna parkir menyatakan akan berpindah parkir ke lokasi lainnya, hal yang dimaksud dengan lainnya yaitu parkir ke halaman toko yang tidak terdapat sistem parkir progresif yaitu sebesar 28% dan pindah ke parkir alternatif sebesar 11%.

Dari data dan informasi yang didapat bahwa dengan diterapkannya sistem parkir progresif maka adanya perpindahan lokasi parkir. Perubahan lokasi parkir yang terjadi yaitu berpindah ke parkir liar. Pemilihan parkir liar karena tarif yang murah/tidak progresif, lokasi yang dekat dengan tujuan dan mudah untuk dijangkau, tetapi jika dilihat dari besaran distribusi perpindahan lokasi parkirnya sebesar 44% akan berpindah ke lokasi parkir liar, angka ini menjelaskan bahwa belum siapnya para pengguna parkir dalam penerapan sistem parkir progresif *on street*. Besarnya angka perpindahan lokasi parkir ke parkir liar ini juga akan memindahkan permasalahan parkir serta menimbulkan masalah baru ke depannya.

4.3 Perubahan Moda Transportasi

Dengan diterapkannya sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung, terjadi perubahan penggunaan moda transportasi sebesar 18,3 % dari pengguna parkir. Adapun perubahan moda transportasi yang dipilih yaitu motor, angkutan umum/angkot dan lainnya, hal yang dimaksud lainnya disini yaitu ikut bersama teman. **Gambar 4** berikut menggambarkan proporsi perubahan moda transportasi yang dipilih jika terjadi penerapan sistem parkir progresif di pusat Kota Bandung.

Penerapan Sistem Parkir Progresif (*On Street*)
dalam Mempengaruhi *Efektivitas Transport Demand Management*
Studi Kasus: Pusat Kota Bandung



Gambar 4. Perubahan penggunaan moda akibat penerapan sistem parkir progresif

Berdasarkan hasil data dan informasi yang didapat dengan adanya penerapan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung akan terjadi perubahan moda transportasi dari kendaraan roda 4 atau lebih ke motor yaitu sebesar 73%, pengguna parkir mobil beralasan karena dengan motor bisa lebih cepat sampai lokasi serta untuk ongkos lebih murah. Sebesar 23% pengguna parkir menyatakan akan beralih menggunakan angkutan umum/angkot karena lokasi rumah yang mudah dijangkau dengan menggunakan angkutan umum/angkot dan barang belanjaan yang tidak begitu banyak. Kelompok pengguna parkir terakhir menyatakan akan menggunakan moda lainnya sebesar 4%, lainnya yang dimaksud yaitu ikut dengan teman.

Dari data yang didapat penerapan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung mengakibatkan perubahan terhadap penggunaan moda transportasi. Perubahan moda kendaraan ini masih didominasi oleh perubahan ke kendaraan roda 2 (motor) yaitu sebesar 73%. Tingginya angka peralihan ke moda motor ini tidak menyelesaikan masalah transportasi yang ada karena sifat kendaraan motor ini masih berupa kendaraan pribadi yang memiliki kontribusi besar pada kemacetan lalu lintas. Adapun pengguna parkir yang beralih ke angkutan umum sebesar 23%, angka ini menunjukkan bahwa penerapan sistem parkir progresif memiliki sedikit peran dalam merubah penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum.

4.4 Perubahan Durasi Parkir

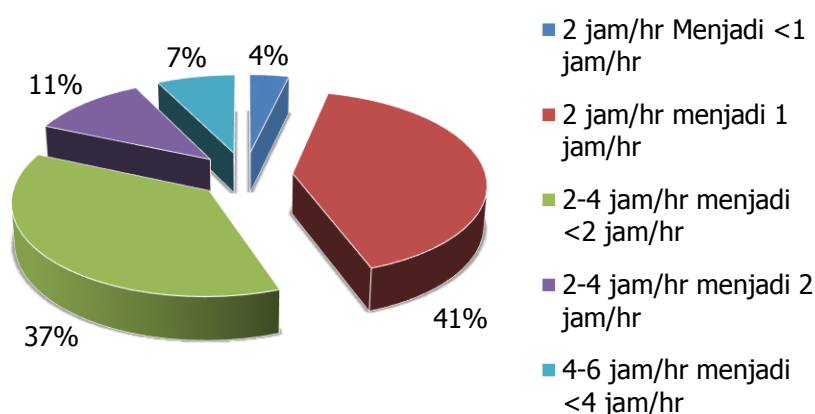
Dengan diterapkannya sistem parkir progresif dimaksudkan untuk mengubah perilaku pengguna parkir pada badan jalan (*on street parking*) salah satunya perubahan durasi parkir. Dari hasil survei didapat adanya perubahan durasi parkir dengan diterapkannya sistem parkir progresif terbaru. Berikut perubahan durasi parkir yang terjadi seperti terlihat pada **Tabel 4**.

Tabel 4. Perubahan Durasi Parkir

Durasi Parkir Eksisting	Perubahan Durasi Parkir dengan diterapkan Sistem Parkir Progresif
2 jam per hari	< 1 jam per hari 1 jam per hari
2-4 jam per hari	< 2 jam per hari 2 jam per hari
4-6 jam per hari	< 4 jam per hari
6-8 jam per hari	-
Lainnya	-

Dari **Tabel 4** di atas terlihat bahwa untuk perubahan durasi parkir dari hasil pengumpulan data yaitu responden yang akan mengubah durasi parkirnya, yaitu hanya yang parkir dengan durasi kurang dari 2 jam per hari yang berubah menjadi kurang dari 1 jam per hari dan atau menjadi 1 jam per hari. Selanjutnya durasi yang berubah yaitu responden yang memiliki durasi parkir antara 2 sampai 4 jam per hari dan berubah menjadi kurang dari 2 jam per hari dan atau menjadi 2 jam per hari. Durasi parkir antara 4 sampai 6 jam per hari berubah menjadi kurang dari 4 jam per hari.

Pengguna parkir yang mengubah durasi parkir dengan diterapkannya sistem progresif *on street* sebesar 22,5 % dari total pengguna parkir. Adapun banyaknya pengelompokkan pengguna yang akan mengubah durasi parkirnya terlihat pada **Gambar 5** di bawah ini.



Gambar 5. Perubahan durasi parkir akibat penerapan sistem parkir progresif

Berdasarkan hasil data dan informasi yang diperoleh dimana perubahan durasi parkir jika diterapkan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung yaitu didominasi oleh pengguna parkir yang parkir kurang dari 2 jam per hari dan akan mengubah durasi parkirnya menjadi hanya 1 jam yaitu sebesar 41% dan sebesar 4% pengguna parkir akan mengubah durasi parkirnya menjadi kurang dari 1 jam per harinya. Sedangkan yang parkir dengan durasi antara 2 sampai 4 jam per hari akan berubah menjadi kurang dari 2 jam per hari yaitu sebanyak 37% pengguna, kemudian sebesar 11% pengguna parkir akan mengubah durasi parkirnya menjadi 2 jam per hari dan yang terparkir dengan durasi antara 4 sampai 6 jam per hari berubah menjadi kurang dari 4 jam per hari sebesar 7%.

Dari data yang didapat bahwa banyaknya perubahan durasi parkir yang terjadi yaitu menjadi 1 jam per hari. Hal ini disebabkan karena para pengguna parkir tidak mau membayar parkir yang semakin lama tarif parkir yang dikeluarkan akan semakin mahal.

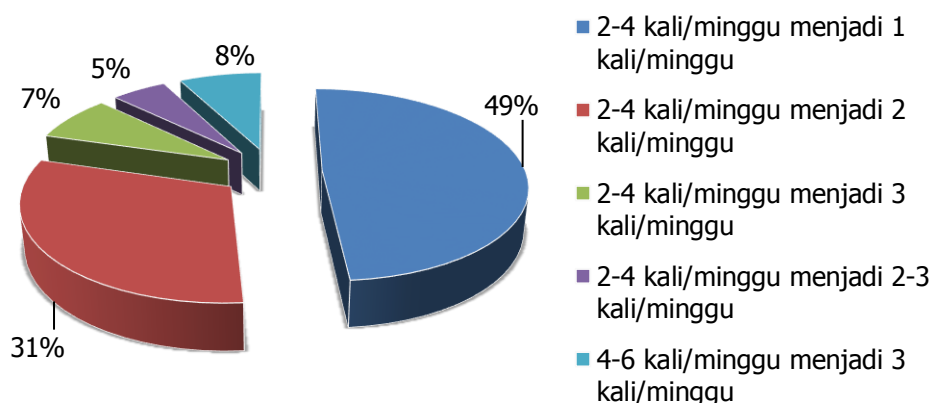
4.5 Perubahan Intensitas Parkir

Dengan diterapkannya sistem parkir progresif terbaru, dimaksudkan untuk merubah perilaku pengguna parkir pada badan jalan (*on street parking*) salah satunya perubahan intensitas parkir. Berdasarkan data dan informasi yang diperoleh perubahan intensitas parkir dengan diterapkannya sistem parkir progresif terbaru sebesar 32,5% dari total pengguna parkir. Berikut perubahan intensitas parkir yang terjadi seperti terlihat pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Perubahan Intensitas Parkir

Intensitas Parkir Eksisting	Perubahan Intensitas Parkir Setelah Diterapkan Sistem Parkir Progresif
<2 kali per minggu	-
2-4 kali per minggu	1 kali per minggu
	2 kali per minggu
	3 kali per minggu
4-6 kali per minggu	3 kali per minggu
Setiap hari	-

Data dan informasi yang diperoleh menginterpretasikan bahwa hasil perubahan intensitas parkir dari pengguna parkir yaitu hanya parkir dengan intensitas antara 2 sampai 4 kali per minggu dan antara 4 sampai 6 kali per minggu (**Gambar 6**). Untuk yang parkir dengan intensitas antara 2 sampai 4 kali per minggu, pengguna parkir menyatakan akan mengubah intensitas parkirnya menjadi 1 kali per minggu, 2 kali per minggu dan 3 kali per minggu jika diterapkan sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung. Sedangkan pengguna parkir yang parkir dengan intensitas antara 4 sampai 6 kali per minggu, akan mengubah intensitas parkirnya menjadi 3 kali per minggu.



Gambar 6. Perubahan intensitas parkir akibat penerapan sistem parkir progresif

Selanjutnya perubahan intensitas parkir terbanyak didominasi oleh kendaraan yang terparkir dengan intensitas antara 2 sampai 4 kali per minggu, dimana perubahan-perubahan intensitas parkir menjadi 1 kali per minggu sebesar 49% pengguna parkir, 2 kali per minggu sebesar 31% pengguna parkir, 3 kali per minggu sebesar 7% pengguna parkir, dan yang menyatakan antara 2 sampai 3 kali per minggu sebesar 5% pengguna parkir. Kemudian yang terparkir dengan intensitas parkir antara 4 sampai 6 kali per minggu akan berubah menjadi 3 kali per minggu sebesar 8% pengguna parkir.

5. KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa dengan diterapkannya sistem parkir progresif pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung mengakibatkan terjadinya perubahan perilaku parkir dari pengguna parkir. Perubahan perilaku tersebut berupa perubahan penggunaan moda transportasi, perubahan lokasi parkir, perubahan durasi parkir, dan perubahan intensitas parkir. Hasil survei menunjukkan sebanyak 55% pengguna parkir pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung setuju dengan sistem parkir progresif terbaru dan akan mengubah

perilaku parkir dan sebanyak 21% pengguna parkir di pusat Kota Bandung tidak setuju terhadap penerapan sistem parkir progresif terbaru pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung. Selanjutnya 24 % pengguna parkir setuju pada penerapan sistem parkir progresif *on street* tetapi tidak akan mengubah perilaku parkir dan transportasinya.

Hasil di atas menjelaskan bahwa penerapan sistem parkir progresif memiliki kontribusi dalam meningkatkan efektifitas *transport demand management*. Hal ini diperkuat oleh besarnya angka tingkat persetujuan terhadap penerapan parkir progresif baru serta perubahan perilaku parkir dan berkendara, tetapi jika dilihat lebih mendasar pada perubahan perilakunya masih banyak pengguna parkir akan berpindah parkir ke lokasi parkir liar yaitu sebesar 44%. Angka ini menjelaskan bahwa belum siapnya para pengguna parkir dalam penerapan sistem parkir progresif *on street* dan juga akan memindahkan permasalahan parkir serta menimbulkan masalah baru kedepannya. Selain itu, perubahan moda transportasi dari angkutan pribadi ke angkutan umum dari adanya penerapan sistem parkir progresif *on street* hanya sebesar 23%, sedangkan perubahan moda dari mobil ke motor sebesar 73 %. Angka ini menunjukkan bahwa penerapan sistem parkir progresif memiliki sedikit peran dalam mengubah penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum, sehingga dapat disimpulkan bahwa peran penerapan sistem parkir progresif dalam meningkatkan efektifitas *transport deman management* masih sangat kecil dikarenakan parkir progresif hanya salah satu dari bagian dari *transport demand management* yang masih bersifat parsial.

5.2 Saran

Beberapa saran yang berkaitan dengan penelitian ini ditujukan untuk pemerintah sebagai pengambil keputusan terhadap penerapan berbagai keputusan atau kebijakan parkir dan transportasi. Adapun rekomendasi yang dapat diberikan dari hasil kajian ini yaitu perlunya penyediaan sarana transportasi umum yang memadai (aman, nyaman dan murah) karena jika hanya mengandalkan manajemen parkir akan sangat sulit menyelesaikan masalah transportasi di Kota Bandung, terutama dalam hal peralihan penggunaan moda kendaraan pribadi ke kendaraan umum.

Parkir merupakan satu kesatuan dalam manajemen lalu lintas, sehingga gagalnya penanganan parkir bisa mengakibatkan kegagalan berlalu lintas secara menyeluruh. Penanganan parkir di badan jalan (*on street parking*) harus saling berdampingan dengan keseluruhan sistem manajemen lalu lintas. Parkir yang di badan jalan (*on street parking*) harus seminimal mungkin atau bahkan lebih baik tidak ada sama sekali, akan tetapi keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana gedung parkir khusus atau halaman parkir (*off street parking*). Selain itu perlunya manajemen parkir yang baik terutama parkir pada badan jalan, salah satu manajemen parkir *on street* yang dapat dilakukan selain sistem progresif yaitu penerapan disinsentif pada pembatasan durasi parkir, waktu parkir, ataupun hari untuk bisa parkir pada badan jalan (*on street parking*) di pusat Kota Bandung.

DAFTAR RUJUKAN

- _____. (2012). *Peraturan Daerah Kota Bandung No 16 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan*. Bandung: Dinas Perhubungan Kota Bandung.
- Abubakar, I. (2010). *Parkir: Pengantar dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Transindo Gastama Media.
- Anindita, I. (2003). *Studi Penerapan Tarif Dasar Parkir sebagai Upaya Pengelolaan Parkir di Kawasan Pusat Kota Bandung*. Skripsi. Surakarta: Jurusan Teknik Sipil UNS.

Penerapan Sistem Parkir Progresif (*On Street*)
dalam Mempengaruhi *Efektivitas Transport Demand Management*
Studi Kasus: Pusat Kota Bandung

- Prayudyanto, & Tamin, O. (2007). Perbandingan Penerapan Travel Demand Management di Singapura dan London. *Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FTSPT) Vol. 7 No 1*, 23-32.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Warpani, S. (1980). *Analisis Kota dan Daerah*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Yunus, Sabari, & Hadi. (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pusaka Belajar.