

**Pengaruh Pembuatan Marka Parkir
Terhadap Perilaku Pengguna Kendaraan Roda Dua
(Studi Kasus : Pelataran Parkir Gedung C Politeknik Negeri Bengkalis)**

Marhadi Sastra¹, Guswandi², Zev Al Zauhari³

Politeknik Negeri Bengkalis

marhadi@polbeng.ac.id¹, guswandi_80@yahoo.co.id², zevaljauhari@polbeng.ac.id³

Abstract

The parking conditions in the campus parking lot in Building C of Bengkalis State Polytechnic are found the irregular position of motor vehicles, especially two-wheeled vehicles. To solve this problem, the implemented alternative solutions are assigning the parking attendants to the area. However, this has not optimized the existing parking. In this case, the authors observed the behavior of the driver if the parking marks on the parking lot of the building made. This study used the descriptive methods namely observations and questionnaires distributed to the existing parking user population. The questionnaire was made consisting of several questions showed parking habits and the tendency to change parking habits after a parking mark. By calculating and analyzing the parking area of the building, the number of parking plots obtained is 110. In the parking characteristic parameters analysis, the average of parking duration obtained about 181.3 minutes, the maximum parking accumulation at 08.00 to 09.00 (Western Indonesian Time) is 92 vehicles, the highest volume parking is 316 vehicles, and the parking turnover is two per hour. From the results of questionnaires and field observations, the dominant factors in the parking habits are the lecture time, the distance of the parking lot to the building, shady parking, and the low awareness of regular parking. The tendency of changes in parking habits after marks that made from questionnaires and field observations shows that the parking marks encourage users to regularly wear their vehicles, although there are still irregularities due to the low awareness of the users.

Keywords: parking markers, parking user behavior, campus parking lot

1. PENDAHULUAN

Parkir adalah suatu kondisi kendaraan yang berhenti atau tidak bergerak pada tempat tertentu yang telah ditentukan dan bersifat sementara, serta tidak digunakan untuk kepentingan menurunkan penumpang/orang dan barang.



Gambar 1. Kondisi Pelataran Parkir Gedung C Politeknik Negeri Bengkalis

Penelitian mengenai perilaku parkir banyak telah dilaksanakan di beberapa daerah, salah satunya penelitian yang berjudul “Identifikasi Perilaku Masyarakat Dalam Perparkiran On-Street Di Koridor Jalan Gajah Mada Semarang Sebagai Kawasan Komersial”. Dalam penelitian tersebut disebutkan bahwa permasalahan yang ada di koridor jalan Gajah Mada ini adalah seringkali terjadi kemacetan yang disebabkan perilaku pengguna parkir yang memarkirkan kendaraannya tidak pada tempatnya seperti parkir pada daerah tidak bermarkas parkir dan jalur pejalan kaki. Kondisi ini terjadi karena kurang adanya kesadaran dari masyarakat dalam berparkir. Hasil dari penelitian ini adalah bahwa perilaku parkir yang dilakukan oleh pengguna parkir on-street di koridor jalan Gajah Mada dapat dilihat dari aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh pengguna parkir. Dalam hal ini yang termasuk perilaku perparkiran on-street adalah kemudahan parkir, cara mendapatkan tempat parkir, lama parkir, serta jarak parkir. Perilaku – perilaku tersebut satu sama lain saling berkaitan sehingga menunjukkan aktivitas yang dilakukan oleh pengguna parkir.

Penelitian lainnya yang berhubungan perilaku parkir yang lainnya berjudul “Perilaku Adaptasi Masyarakat Menanggapi Area Parkir Di Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus di Kawasan Ruko Bisnis Solo Baru, Sukoharjo, Jawa Tengah)”. Hasil dari penelitian ini bahwa sebuah perubahan perilaku atau adanya setting lingkungan akan membentuk pola perilaku yang baru, nantinya dapat dijadikan acuan awal bagi pemerintah daerah atau pengembang kawasan untuk memutuskan kebijakan saat memodifikasi sebuah kawasan.

Permasalahan parkir di kampus politeknik negeri bengkalis sudah menjadi masalah tahunan yang belum terselesaikan. Pengguna kendaraan roda dua mendominasi jumlah pengguna parkir di politeknik negeri bengkalis, perilaku pengguna banyak yang tidak menempatkan kendaraannya ke tempat parkir dengan rapi. Solusi berupa penugasan tenaga parkir telah dilakukan tapi masih belum optimal menanggulangi permasalahan parkir yang ada. Sehingga perlu adanya tindakan lebih lanjut berupa penanganan parkir menggunakan marka dan rambu.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. (<https://id.wikipedia.org/wiki/Parkir>)

Karakteristik parkir dibedakan berdasarkan jenis kendaraan (mobil dan motor). Ada beberapa parameter dalam karakteristik parkir, diantaranya ;

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang sedang diparkir dalam suatu tempat pada waktu tertentu. Data ini bisa memperlihatkan fluktuasi kendaraan yang sedang parkir, dengan demikian jam puncak dan jam tidak puncak dapat teridentifikasi.

Rumus untuk mencari akumulasi parkir adalah :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x$$

Dimana : E_i = Entry (kendaraan yang masuk lokasi parkir)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar lokasi parkir)

Jika sebelumnya sudah ada kendaraan yang diparkir di lokasi parkir pada lokasi parkir, maka jumlah kendaraan yang ada tersebut dijumlahkan dalam jumlah akumulasi parkir :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X$$

Dengan

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

2. Volume Parkir

Volume Parkir adalah jumlah total kendaraan yang telah diparkir pada suatu tempat persatuan waktu (biasanya per hari). Dari data volume parkir bisa didapatkan atau ditentukan hari puncak dalam satu minggu bahkan hari puncak dalam satu bulan.

3. Parking Turn Over

Parking Turn Over adalah laju pemakaian tempat parkir dalam periode waktu tertentu.

Contoh :

Jumlah / kapasitas suatu tempat parkir adalah 200 kendaraan dan dari hasil pengamatan dalam waktu 30 menit jumlah kendaraan yang telah diparkir (masuk pada area parkir) terhitung sebesar 400 kendaraan. Maka PTO adalah sebesar $400/200 = 2$.

Semakin besar PTO suatu tempat parkir, maka akan semakin besar pula keuntungan yang diperoleh oleh pengelola tempat parkir tersebut. Durasi waktu parkir rata-rata dari kendaraan yang pendek, akan menyebabkan nilai PTO yang besar. (source : <http://www.galeripustaka.com/2013/05/karakteristik-parkir.html>)

4. Indeks Parkir

Indeks Parkir merupakan persentase dari akumulasi parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100%.

5. Durasi parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat dalam satuan menit atau jam.

Rumus untuk mencai durasi parkir adalah :

$$\text{Durasi} = E_{\text{vertime}} - E_{\text{ntime}}$$

Dimana : E_{vertime} = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

E_{ntime} = waktu saat kendaraan masuk dari lokasi parkir

6. Kapasitas parkir

Kapasitas ruang parkir adalah kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan, dalam hal ini adalah volume kendaraan pemakai fasilitas parkir tersebut.

Rumus yang digunakan untuk menghitung kapasitas parkir adalah :

$$KP = (\text{Luas Parkir} / \text{SRP}) - \text{Jalur Sirkulasi}$$

Keterangan :

KP : Kapasitas Parkir (SRP)

SRP untuk kendaran roda dua (sepeda motor) sebesar $0,75 \times 2 \text{ m}^2$

SRP untuk kendaraan roda empat (mobil) sebesar $2,5 \times 5 \text{ m}^2$

Untuk jalur sirkulasi sebesar 10%.

2.2. Marka dan Rambu Parkir

Marka parkir berupa garis utuh mengelilingi ruang parkir, bisa berwarna kuning ataupun garis putih, atau garis paralel untuk ruang parkir tegak lurus atau membentuk sudut. Khusus untuk penderita cacat harus dilengkapi dengan marka simbol penderita cacat dan dilengkapi dengan rambu yang menunjukkan bahwa ruang parkir tersebut khusus untuk penderita cacat. Marka parkir berguna untuk keamanan kendaraan dari benturan dengan kendaraan lainnya, dan kemudahan saat parkir.

Rambu parkir adalah rambu lalu lintas yang digunakan untuk mengatur tempat untuk parkir kendaraan dan larangan untuk memarkirkan kendaraan atau larangan untuk berhenti dipinggir jalan ataupun ditempat-tempat yang bisa mengganggu kelancaran lalu lintas. Rambu parkir berguna untuk memberikan informasi ke pengguna parkir.

Rambu yang digunakan untuk mengendalikan parkir diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM No.61 Tahun 1993 tentang Rambu Rambu Lalu Lintas di Jalan yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah No 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan yang merupakan turunan dari Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang baru saja diganti dengan Undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Gambar 2.1. Rambu Parkir (Source : Google.com)

2.3. Perilaku Parkir

Konsep dasar perilaku:

Pengertian perilaku, perilaku adalah segenap manifestasi hayati individu dalam berinteraksi dengan lingkungan, mulai dari perilaku yang paling nampak sampai yang tidak nampak, dari yang dirasakan sampai yang paling tidak dirasakan.

Pandangan tentang perilaku, ada lima pendekatan utama tentang perilaku yaitu:

- a. Pendekatan neurobiologik, pendekatan ini menitikberatkan pada hubungan antara perilaku dengan kejadian yang berlangsung dalam tubuh (otak dan saraf) karena perilaku diatur oleh kegiatan otak dan sistem saraf,
- b. Pendekatan behavioristik, pendekatan ini menitikberatkan pada perilaku yang nampak, perilaku dapat dibentuk dengan pembiasaan dan penguatan melalui pengkondisian stimulus,
- c. Pendekatan kognitif, menurut pendekatan ini individu tidak hanya menerima stimulus yang pasif tetapi mengolah stimulus menjadi perilaku yang baru,
- d. Pandangan psikoanalisis, menurut pandangan ini perilaku individu didorong oleh insting bawaan dan sebagian besar perilaku itu tidak disadari,
- e. Pandangan humanistik, perilaku individu bertujuan yang ditentukan oleh aspek internal individu. Individu mampu mengarahkan perilaku dan memberikan warna pada lingkungan.

Jenis-jenis perilaku individu

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

Ada beberapa Mekanisme perilaku yaitu :

Dalam pandangan behavioristik, mekanisme perilaku individu adalah:

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

Keterangan :

W = world (lingkungan)

r = receptor

O = organisme

e = effector

R = respon

W = lingkungan

Dalam pandangan humanistik, perilaku merupakan siklus dari:

(i) dorongan timbul, (ii) aktivitas dilakukan, (iii) tujuan dihayati, (iv) kebutuhan terpenuhi/rasa puas. (Sumber : <https://dokumen.tips/documents/psikologi-umum-558b0a768acf8.html>)

Sedangkan parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan

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

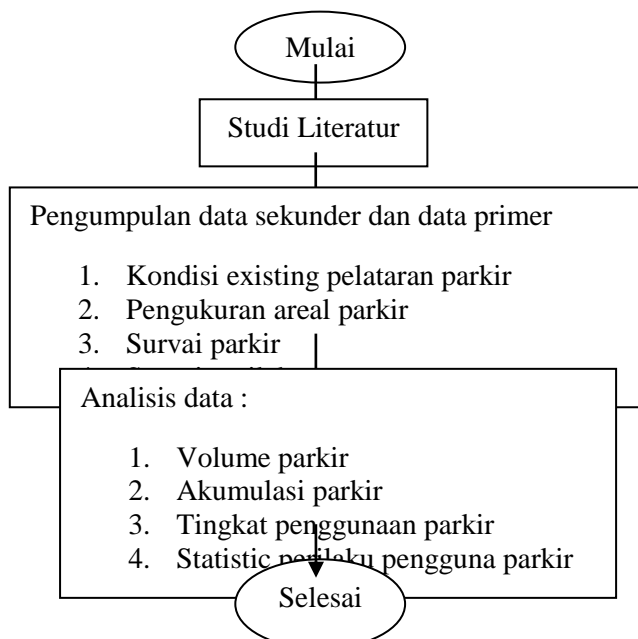
Ada dua hal yang pokok dalam perilaku parkir yaitu :

1. Karakteristik fisik perilaku parkir yang mencakup kedatangan dan keluar parkir, akumulasi parkir, angka indeks parkir, angka turn over, lama parkir dan tingkat penggunaan lama parkir.
2. Karakteristik perilaku parkir yang mencakup pola kebiasaan parkir yang terdiri dari Tujuan kunjungan, waktu kunjungan, Jarak dari tempat parkir ketempat yang dituju, Keamanan kendaraan, Frekuensi kunjungan, kemudahan dalam memarkir kendaraan dan kecenderungan perubahan yang terdiri dari apabila kapasitas parkir penuh.

3. METODE PENELITIAN

Nazir (1988: 65) dalam bukunya Metode Penelitian, mengemukakan terdapat banyak sekali penelitian yang dapat dilakukan dengan menggunakan metode survei, diantaranya adalah survei masalah kemasyarakatan, survei komunikasi dan pendapat umum, survei masalah politik, survei masalah pendidikan, dan lain sebagainya.

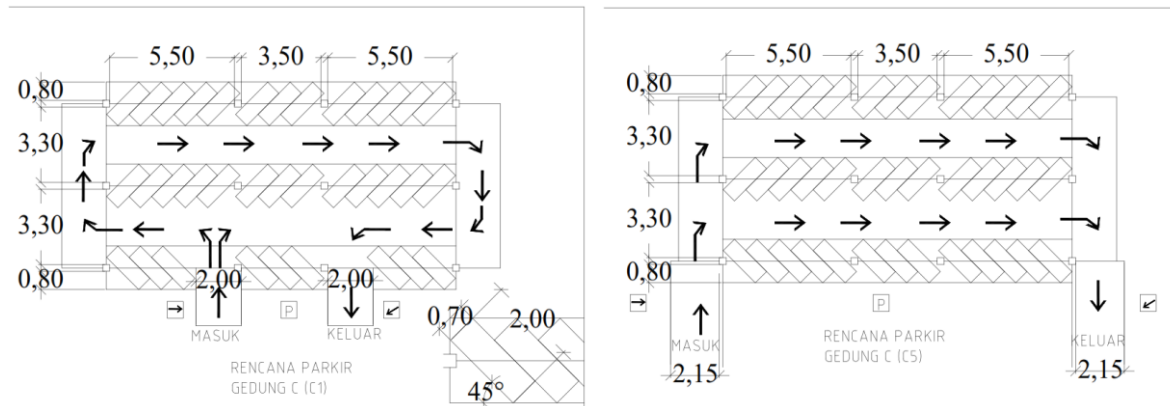
Metode penelitian deskriptif bertujuan untuk mendeskripsikan, menjelaskan dan memvalidasi fenomena sosial yang menjadi objek penelitian. Metode penelitian deskriptif merupakan penelitian naratif yang digunakan dalam desain riset kualitatif atau kualitatif. Penelitian ini menggunakan jenis metode deskriptif berupa metode survey. Gambaran umum penelitian dapat dilihat pada gambar bagan alir penelitian dibawah ini.



Gambar 3.1 Bagan alir rencana Penelitian

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Pembuatan Marka dan rambu Parkir



Gambar 4.1.a. Marka Parkir



Gambar 4.1.b. Rambu Parkir

4.2. Karakteristik Fisik perilaku parkir

a. Durasi parkir

Tabel 4.2. durasi parkir di pelataran parkir gedung C

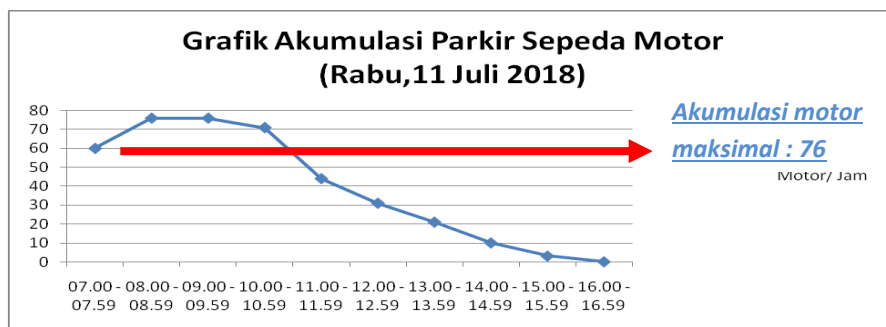
Pelataran Parkir	Hari	Durasi Parkir Rata-rata (Menit)	Keterangan
Pelataran Parkir 1 (Dekat Gedung D)	Senin	167	Didapat durasi rata-rata dari dua pelataran parkir sebesar 181,3 menit
	Selasa	166	
	Rabu	166	
	Kamis	141	
	Jumat	185	
Pelataran Parkir 2 (Dekat Gedung B)	Senin	116	
	Selasa	201	
	Rabu	149	
	Kamis	238	
	Jumat	284	

b. Akumulasi dan Volume parkir

Tabel 4.3. Akumulasi dan Volume Parkir terbesar (Rabu, 11 Juli 2018)

Waktu	Masuk	Keluar	Akumulasi	Volume
07.00 - 07.59	60	0	60	60
08.00 - 08.59	25	9	76	85
09.00 - 09.59	23	23	76	108
10.00 - 10.59	18	23	71	126
11.00 - 11.59	11	38	44	137
12.00 - 12.59	5	18	31	142
13.00 - 13.59	0	10	21	142
14.00 - 14.59	0	11	10	142
15.00 - 15.59	0	7	3	142
16.00 - 16.59	0	3	0	142

Berikut Gambar 4.2 Grafik Akumulasi Sepeda Motor untuk memperlihatkan akumulasi puncak yang didapat,



Gambar 4.2 Grafik Akumulasi Sepeda Motor

c. Parking Turn Over

Angka Turn Over (TO) adalah tingkat pemakaian suatu tempat parkir yang didapat dari membagi jumlah kendaraan yang parkir selama rentang waktu penelitian dengan jumlah petak parkir yang tersedia. Dalam penelitian ini didapat nilai TO sebesar 1,3.

4.3. Karakteristik perilaku pemarkir

Tabel 4.3. hasil survai perilaku parkir

No	Pertanyaan	Jumlah yang memilih jawaban			
		A	B	C	D
1	Apakah kendaraan yang anda parkir kendaraan pribadi?	170	30	-	-
2	Di mana ruangan anda kuliah?	130	5	65	-
3	Apa yang anda lakukan apabila pelataran parkir penuh ?	100	76	24	-
4	Berapa lama anda memarkirkan kendaraan ?	46	101	53	0
5	Apakah pelanggaran yang pernah anda lakukan saat memarkir kendaraan ?	121	30	49	-
6	Apakah ada informasi atau keterangan memarkirkan kendaraan di pelataran parkir ?	177	23	-	-
7	Apakah marka parkir mendorong anda untuk parkir teratur ?	192	8	-	-
8	Apakah rambu dan marka parkir membuat anda mudah memarkirkan kendaraan ?	190	10	-	-
9	Apakah rambu dan marka parkir membuat anda mudah mengeluarkan kendaraan ?	180	20	-	-

Pertanyaan nomor satu sampai dengan nomor lima menunjukkan karakteristik kebiasaan parkir sedangkan pertanyaan nomor enam sampai dengan sembilan menunjukkan kecenderungan perubahan kebiasaan parkir setelah ada marka dan rambu parkir.

Dari tabel 4.2 hasil survai wawancara parkir didapat bahwa Kendaraan pribadi mendominasi pengguna pelataran parkir gedung C sebesar 85% sedangkan 15% nya tidak kendaraan pribadi. Gedung tujuan pemarkir diantaranya gedung C (65%), gedung B (2%), dan gedung D (33%). Ini menunjukkan pengguna pelataran parkir adalah pengguna gedung C, karena di gedung C adalah ruang kuliah yang sering digunakan mahasiswa jurusan administrasi dan mahasiswa jurusan teknik sipil.

Pada pertanyaan poin nomor 3, pengguna kendaraan roda dua memilih parkir di badan jalan jika pelataran parkir gedung C dalam keadaan penuh. Ini menunjukkan bahwa masalah luasan parkir yang tersedia sangat kurang untuk menampung kapasitas kendaraan roda dua yang akan parkir di sekitaran gedung tersebut.

Kendaraan roda dua yang parkir dipelataran memiliki durasi parkir antara 2-4 jam (50%) seharusnya, ini karena lama proses perkuliahan mahasiswa politeknik yang sudah sistem paket. Kendaraan roda dua yang parkir dengan durasi 4-6 jam sebesar 27% dan yang dibawah 2 jam sebesar 23% nya.

Pelanggaran parkir yang sering dilakukan pengguna saat parkir adalah memarkir kendaraan tidak pada tempatnya dan parkir melintang menghalangi pengguna parkir lainnya. Ini dapat dilihat pada hasil jawaban kuisioner perilaku parkir pada tabel 4.3. diatas.



Gambar 4.3. pelanggaran pengguna parkir dipelataran parkir gedung C

Pertanyaan nomor 6 sampai dengan nomor 9 untuk melihat kecenderungan perubahan kebiasaan parkir setelah marka dan rambu dibuat. Dari tabel 4.3. hasil survai perilaku parkir didapat jawaban rata-rata 92,25 % menunjukkan marka dan rambu membantu pemarkir kendaraan roda dua dalam memarkir kendaraannya sehingga cenderung pengguna parkir merubah kebiasaan parkir ke arah yang baik lebih besar.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan analisa dan pembahasan diatas didapatkan beberapa kesimpulan, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Setelah dihitung dan dianalisa luasan pelataran parkir gedung C didapat jumlah petak parkir sebanyak 110
2. Dalam analisa parameter karakteristik parkir didapat nilai durasi parkir rata-rata sebesar 181,3 menit, akumulasi parkir terbesar pada pukul 08.00 s/d 09.00 wib sebesar 76 kendaraan, volume parkir terbesar sebesar 142 kendaraan, parking turn overnya sebesar 1,3.

3. Dari hasil kuisioner dan pengamatan lapangan yang dilakukan didapat faktor yang dominan dalam kebiasaan parkir adalah waktu perkuliahan, jarak tujuan dari pelataran parkir, parkir yang teduh, serta kesadaran parkir teratur masih sangat rendah. Kecenderungan perubahan kebiasaan parkir setelah marka dibuat dari kuisioner dan pengamatan lapangan menunjukkan marka parkir mendorong pengguna untuk teratur memarkirkan kendaraannya, walaupun masih ada yang tidak teratur dikarenakan kesadaran penggunaannya yang masih rendah.

5.2. Saran

1. Perlu adanya penelitian mengenai kawasan parkir baru untuk kebutuhan parkir diareal kampus politeknik negeri bengkalis, mengingat banyak kendaraan yang tidak bisa parkir di pelataran parkir.
2. Penerapan kartu parkir bisa dijadikan penelitian selanjutnya untuk melihat perubahan perilaku parkir.
3. Penerapan parkir on the street dengan membuat marka juga.
4. Penambahan petugas parkir agar lebih unsur kepengawasannya.
5. Meningkatkan lagi ketelitian perhitungan parkir dengan membuat software penghitung parkir otomatis

6. DAFTAR PUSTAKA

- Dephub, 1996, *pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir*, Jakarta.
- Budiman, Arief. 1998, *Prilaku Parkir di Jalan Otto Iskandar*, Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi UNISBA, Bandung.
- Mariani, Since dan Irdyanti B.2010. *Karakteristik Kebutuhan Parkir Pada Hotel Bintang Tiga di Makassar*. Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Mochsen, Mohammad. 2005. *Pola Perilaku Pengguna Parkir Pada Setting Parkir Rektorat UNHAS*. LP2M UNHAS, Makasar.
- Nazir, 1988, *Metode Penelitian*, Jakarta.
- Nugroho, W.A and Suprayitno, H (2000), *Studi Karakteristik Dan Metode Prediksi Kebutuhan Parkir Bandar Udara Juanda Surabaya*, Jurnal Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
- Saragi, H.H (2000), *Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir di Kotamadya Bandung*, Jurnal Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
- Sulistyo, H (2007), *Model Optimalisasi Potensi Parkir Kota Semarang (Upaya Penataan Parkir dan Peningkatan Pendapatan Juru Parkir Resmi dan Liar)*, Lembaga Penelitian UNISSULA Semarang
- Tjee, Monica (2014), *Perilaku Adaptasi Masyarakat Menanggapi Area Parkir Di Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus di Kawasan Ruko Bisnis Solo Baru, Sukoharjo, Jawa Tengah)*, Jurnal Komposisi Atma Jaya Yogyakarta.
- Wikipedia.com.

