

Kajian Perilaku Masyarakat terhadap Keterbatasan Lahan Parkir pada Kawasan Komersial di Koridor Jalan Tlogosari Raya, Kota Semarang

Study of Society Behavior towards Limitations of Parking Lot in Commercial Area Tlogosari Raya Road Corridor of Semarang City

Aulia Shabrinawati¹

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Djoko Suwandono²

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Abstrak: Peningkatan permintaan dan penawaran akan barang dan jasa dapat mempengaruhi perkembangan suatu kawasan. Perkembangan kawasan harus diimbangi dengan penataan koridor yang baik karena jika tidak, dapat menimbulkan masalah. Salah satu masalah yang ditimbulkan yaitu perilaku parkir, seperti parkir di sekitar PKL dan jalur pedestrian, terbatasnya ruang parkir mobil, adanya aktivitas parkir campuran, tidak adanya pembatasan waktu parkir, dan parkir di badan jalan yang dapat menyebabkan kemacetan pada jam puncak. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pola perilaku masyarakat sebagai pengguna parkir di koridor jalan Tlogosari Raya dengan mengidentifikasi penggunaan lahan, kondisi jalan, karakteristik parkir, dan pemetaan perilaku. Metode yang digunakan yaitu pendekatan kuantitatif dengan analisis deskriptif, analisis faktor, dan pemetaan perilaku. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor dominan yang mempengaruhi perilaku pengguna parkir terdiri dari 2 faktor, yaitu faktor pengaruh (kenyamanan, keamanan, dan kemudahan) dan faktor pendukung (tarif parkir dan keterjangkauan). Faktor tersebut mempengaruhi timbulnya pola perilaku tertentu, yaitu *off-street parking*, *on-street parking*, parkir di jalur pejalan kaki, dan parkir di sekitar PKL dengan 4 pola (A, B, C, dan D) yang berbeda tiap segmen. Pola perilaku parkir dipengaruhi oleh bentuk ruangnya, apabila suatu lingkungan telah ditata dengan baik, maka pola perilaku yang terbentuk juga akan baik pula.

Kata kunci: *Perilaku Masyarakat; Parkir; Kawasan Komersial; Koridor Jalan.*

Abstract: An increase in demand and supply for goods and services can affect the development of an area. Area development must be balanced with the arrangement of the corridor which was good because if not, it can cause problems. One of the problems posed which is parking behavior such as parking around street vendors and pedestrian lanes, limited car parking spaces, mixed parking activity, lack of parking time restrictions, and on-street parking that can cause congestion at peak hours. This study aims to assess the behavior patterns of society as a parking user in the corridor Tlogosari Raya to identify land use, road conditions, parking characteristics, and behavioral mapping. The method used is quantitative approach with descriptive analysis, factor analysis, and behavioral mapping. The results of this study indicate the dominant factors that affect parking user behavior consists of two factors, namely predisposing factor (comfort, safety, and convenience) and enabling factor (parking rates and affordability). These factors influence the emergence of certain patterns of behavior, which is off-street parking, on-street parking, parking on pedestrian paths, and parking in street vendors area with 4 patterns (A, B, C, and D) that different on each segment. Parking behavior patterns can be influenced by the shape of the space, if an environment has been laid out well, then people's behavior patterns that form also will be good too.

Keywords: *Society Behavior; Parking; Commercial Area; Road Corridor.*

¹ Aulia Shabrinawati: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: aulia.shabrinawati16@pwk.undip.ac.id

² Djoko Suwandono: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
Email: dsuwandono@yahoo.com

Pendahuluan

Perkembangan kawasan komersial dipengaruhi oleh adanya perubahan penggunaan lahan dan aktivitas yang ada di dalamnya. Perkembangan kawasan komersial ini salah satunya terjadi di koridor jalan Tlogosari Raya, Kota Semarang. Koridor jalan ini merupakan jalan utama yang menghubungkan jalan Soekarno Hatta sebagai jalur utama menuju pusat Kota Semarang dengan Perumnas (Perumahan Nasional) Tlogosari Semarang. Perumnas Tlogosari Semarang merupakan salah satu perumahan yang ada di pinggiran Kota Semarang. Perkembangan kawasan komersial di perumahan ini berkembang pesat terutama pada jalan-jalan utamanya. Pada awalnya, kawasan di Perumnas Tlogosari yang difungsikan untuk aktivitas perdagangan dan jasa hanya sebatas di pintu masuk perumahan sampai jembatan dua ± 500 m (Oktanto, 2013). Saat ini, kawasan komersial di Perumnas Tlogosari Semarang sudah berkembang hampir di seluruh bagian koridor jalan Tlogosari Raya terutama kawasan komersial yang ada di Kelurahan Tlogosari Kulon dimana memiliki panjang sekitar 1,05 km dari pintu masuk perumahan.

Adanya perkembangan kawasan komersial ini menimbulkan berbagai masalah, salah satunya masalah parkir. Kawasan pertokoan dan perdagangan (pada ruas jalan) pada kondisi jam puncak menimbulkan permasalahan karena kapasitas jalan berkurang dengan adanya aktivitas parkir pengunjung kompleks pertokoan tersebut (Munawar, 2009). Penyediaan lahan parkir di kawasan komersial ini juga belum sebanding dengan perkembangan aktivitas komersial yang terjadi karena tidak semua pertokoan memiliki lahan parkir yang cukup terutama parkir untuk mobil dan angkutan barang. Keterbatasan lahan parkir ini menyebabkan perilaku parkir di badan jalan dan parkir di jalur pedestrian. Oleh karena itu, dibutuhkan kajian terhadap perilaku parkir untuk mengetahui faktor yang dominan mempengaruhi perilaku parkir dan pola perilaku parkir, sehingga diharapkan kedepannya dapat mengantisipasi perkembangan koridor jalan Tlogosari Raya dengan penataan dan pengelolaan parkir yang lebih baik. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka muncul pertanyaan penelitian: bagaimana perilaku masyarakat terhadap keterbatasan lahan parkir pada kawasan komersial di koridor jalan Tlogosari Raya?

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengkaji pola perilaku masyarakat sebagai pengguna parkir di koridor jalan Tlogosari Raya, Kota Semarang. Adapun sasaran dalam penelitian ini yaitu mengidentifikasi perkembangan penggunaan lahan, mengidentifikasi karakteristik jalan, mengidentifikasi karakteristik fisik dan non fisik parkir, menganalisis perilaku masyarakat sebagai pengguna parkir dan pemetaan perilaku parkir, serta menyusun rekomendasi terkait pengelolaan dan penataan fasilitas parkir berdasarkan perilaku masyarakatnya. Ruang lingkup dalam penelitian ini terdiri dari ruang lingkup wilayah dan materi. Ruang lingkup wilayah dibatasi hanya pada kawasan komersial di koridor Jalan Tlogosari Raya atau sekitar 1,05 km dari pintu masuk perumahan. Sedangkan ruang lingkup materi berupa perilaku parkir yang diamati berdasarkan kondisi perkembangan koridor komersial (penggunaan lahan dan kondisi jalan) dan karakteristik parkir (fisik dan non fisik).



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 1. Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif ini dilakukan dengan dua tahapan yaitu pengumpulan data dan pengolahan data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi literatur, survei instansi, observasi lapangan, kuesioner, dan wawancara tukang parkir di koridor jalan Tlogosari Raya. Teknik sampling yang digunakan yaitu *accidental sampling* dimana sampel yang dipilih merupakan pengguna parkir di koridor jalan Tlogosari Raya yang kebetulan ditemukan di lapangan. Pembagian kuesioner dilakukan kepada 96 responden. Dalam pengolahan datanya, data hasil kuesioner akan dianalisis menggunakan SPSS yaitu analisis faktor dan disajikan dalam bentuk tabel, grafik, serta penjelasan deskriptif. Selain itu, data yang didapatkan dari hasil studi literatur, survei instansi, observasi lapangan, dan wawancara akan dianalisis menggunakan analisis deskriptif kuantitatif, karena terdapat beberapa aspek yang membutuhkan perhitungan-perhitungan dan penjelasan secara deskriptif. Data hasil observasi juga akan digunakan untuk melakukan pemetaan perilaku baik pemetaan berdasarkan tempat (pagi, siang, sore, dan malam) maupun pemetaan berdasarkan pelaku.

Kajian Perilaku Masyarakat dan Parkir

Perilaku Masyarakat

Perilaku masyarakat berkaitan erat dengan ruang yang mewadahnya, karena perilaku manusia dapat membentuk pola aktivitas yang juga dapat mempengaruhi bentuk ruangnya. Menurut Douglas (dalam Pratama, 2013) perilaku manusia sendiri diartikan sebagai tindakan yang secara sadar dilakukan oleh individu (bukan tindakan refleks) sebagai respon terhadap lingkungan karena individu secara tidak langsung akan memilih rangsangan sebelum memberikan respon. Lawrence Green (dalam Notoadmojo, 2007) menjelaskan bahwa setiap perilaku manusia pasti dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: faktor pengaruh, faktor pendukung, serta faktor pendorong. Selain faktor tersebut, aspek motivasi juga memberikan peran sentral dalam perilaku manusia, dimana motivasi tidak hanya bergantung pada kepribadian dan budaya, namun dapat berubah sesuai dengan waktu dan situasi yang ada (Lawson, 2001).

Behavior setting merupakan interaksi yang kuat antara kegiatan dengan ruang yang lebih spesifik atau antara kegiatan, ruang atau tempat, dan waktu yang spesifik pada saat kegiatan tersebut berlangsung (Setiawan, 2010). Menurut Ittelson (dalam Setiawan, 2010) terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku, yaitu: *Place-centered Mapping* dan *Person-centered Mapping*.

Parkir

Parkir merupakan keadaan tidak Bergeraknya suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara, sedangkan fasilitas parkir yaitu lokasi yang digunakan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara dalam kurun waktu tertentu (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, 1996). Parkir terdiri dari dua jenis, yaitu parkir di badan jalan (*on-street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off-street parking*).

Karakteristik parkir merupakan aspek yang digunakan dalam mengidentifikasi kondisi parkir, kinerja parkir, dan permasalahan parkir di suatu lokasi yang diteliti.

a. Akumulasi parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir secara keseluruhan di suatu lokasi tertentu biasanya dibedakan berdasarkan jenis fasilitas parkirnya dalam kurun waktu tertentu (Edwards, 1992). Menurut Munawar (2009: 81), akumulasi parkir dapat dihitung menggunakan persamaan berikut:

$$Akumulasi\ Parkir = E_i - E_x + X$$

Keterangan:

E_i = Entry (kendaraan yang masuk)

E_x = Exit (kendaraan yang keluar)

X = Jumlah kendaraan yang telah parkir sebelum waktu pengamatan

b. Durasi parkir

Durasi parkir merupakan lamanya waktu yang sebenarnya suatu kendaraan berada pada lokasi parkir tertentu (Edwards, 1992). Menurut Oppenlander, 1976 (dalam Suthanaya, 2010), rata-rata durasi parkir juga dapat menggunakan rumus berikut:

$$D = \frac{\sum (f_i \cdot X_i)}{N \cdot X}$$

D = Rata-rata lama parkir atau durasi (jam/ kendaraan)

Nx = Jumlah kendaraan parkir selama interval waktu survei (kendaraan)

X = Jumlah dari interval

I = Interval waktu survei (jam)

NT = Total jumlah kendaraan selama waktu survei (kendaraan)

c. Angka pergantian parkir

Menurut Munawar (2009) angka pergantian parkir dapat dihitung menggunakan rumus berikut:

$$\text{Tingkat turnover} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir Tersedia}}$$

d. Indeks parkir

Indeks parkir merupakan ukuran yang menyatakan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan yang parkir (Munawar, 2009: 82). Besarnya indeks parkir dapat dihitung menggunakan persamaan berikut:

$$\text{Indeks parkir} = \frac{\text{Akt:}}{\text{Akumulasi parkir} \times 100\%} \times \text{Ruang Parkir Tersedia}$$

e. Tujuan kunjungan

Tujuan kunjungan adalah alasan utama pengguna parkir datang ke suatu lokasi parkir yang berupa aktivitas berbelanja, bekerja, bisnis, atau keperluan lainnya (Edwards, 1992). Pilihan melakukan parkir sebagai keputusan memiliki keterkaitan dengan perilaku perjalanan, selain itu juga dipengaruhi oleh waktu kedatangan dan durasi aktivitas yang dilakukan untuk mengukur tingkat perilaku perjalanan (Wang, Shao, Li, Zhao, & Meng, 2015).

f. *Walking distance*

Walking distance merupakan jarak berjalan yang sebenarnya ditempuh pengguna parkir dari fasilitas parkir menuju tempat tujuan (Edwards, 1992).

Permasalahan parkir seperti parkir ilegal di trotoar atau di pinggir jalan selalu terkait dengan penyediaan parkir yang tidak sesuai dengan permintaannya disebabkan oleh beberapa alasan, yaitu kurangnya ruang fisik parkir, biaya parkir, lokasi parkir yang terlalu banyak, dan daya tampung lokasi parkir yang berlebihan (Morillo & Campos, 2014). Oleh karena itu, dibutuhkan manajemen parkir untuk mengatur ruang parkir yang tersedia sehingga tidak timbul permasalahan parkir.

a. Pengelolaan parkir

Manajemen pengelolaan parkir terdiri dari pengadaan fasilitas parkir (parkir di badan jalan (*on-street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) dan pengaturan retribusi parkir (Munawar, 2009).

b. Pengendalian parkir

Pengendalian parkir dibutuhkan untuk mengatur kondisi parkir dengan memberikan pembatasan parkir terhadap parkir dipinggir jalan ataupun pada parkir di luar jalan, karena permintaan yang melebihi penyediaan ruang parkir akan menyebabkan pelanggaran seperti parkir di tempat larangan parkir (Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998).

Hasil dan Pembahasan

Analisis Perkembangan Koridor Komersial

Analisis Penggunaan Lahan

Koridor jalan Tlogosari Raya merupakan salah satu koridor jalan di pinggiran Kota Semarang yang memiliki ciri khas sebagai koridor komersial. Aktivitas utama yang ada di koridor jalan ini berupa aktivitas komersial. Aktivitas lainnya berupa

aktivitas perkantoran, pendidikan, kesehatan, ekonomi perbankan, pelayanan jasa lainnya, permukiman, dan rekreasi. Selain aktivitas formal, pada kawasan komersial koridor jalan Tlogosari Raya ini juga terdapat aktivitas informal yang berupa PKL. Interaksi antar manusia dalam koridor tersebut dapat membentuk pola aktivitas yang juga dapat mempengaruhi bentuk ruang yang mewadahnya. Perkembangan aktivitas kawasan di koridor jalan ini salah satunya dipengaruhi oleh perubahan guna lahan dalam beberapa tahun terakhir. Penggunaan lahan di koridor jalan Tlogosari Raya berupa perdagangan dan jasa (87,7%), perkantoran dan fasilitas umum (8,7%), permukiman (3,3%), dan ruang terbuka hijau (0,4%).

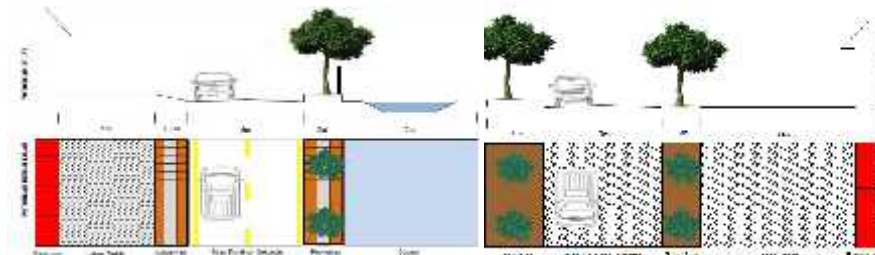
Analisis Kondisi Jalan

Koridor jalan Tlogosari Raya merupakan koridor jalan utama penghubung antara jalan Soekarno Hatta dengan Perumnas Tlogosari. Selain itu, jalan ini juga menghubungkan 2 kecamatan yaitu Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Genuk. Koridor jalan Tlogosari Raya memiliki karakteristik dan kondisi arus lalu lintas yang berbeda pada tiap segmennya, tergantung aktivitas yang ada di dalamnya.

Tabel I. Kondisi Jalan Tlogosari Raya

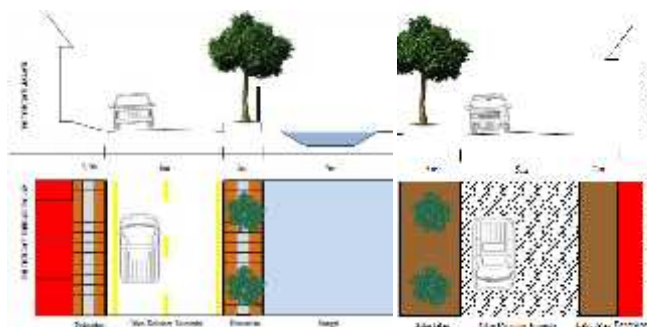
Segmen	Dimensi Jalan (m)		Perkerasan Jalan	Kondisi Jalan	Kondisi Arus Lalu Lintas			
	P	L			Pagi	Siang	Sore	Malam
A1	350	6	Beton	Baik	Sepi	Cukup Padat	Padat	Padat
A2	250	6	Beton	Baik	Sepi	Cukup Padat	Padat	Padat
A3	225	6	Beton	Baik	Sepi	Cukup Padat	Cukup Padat	Padat
A4	225	6	Beton	Baik	Sepi	Sepi	Cukup Padat	Cukup Padat
B1	350	4-5	Paving	Rusak Ringan	Cukup Padat	Padat	Cukup Padat	Sepi
B2	250	4-5	Paving	Rusak Sedang	Sepi	Cukup Padat	Padat	Cukup Padat
B3	225	4-5	Paving	Baik	Cukup Padat	Padat	Cukup Padat	Sepi
B4	225	4-5	Paving	Rusak Sedang	Sepi	Cukup Padat	Padat	Cukup Padat

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 2. Penampang Jalan Tlogosari Raya (Ada Lahan Parkir)



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 3. Penampang Jalan Tlogosari Raya (Tidak Ada Lahan Parkir)

Berdasarkan gambar penampang jalan di atas, dapat diketahui bahwa di koridor Jalan Tlogosari Raya tidak semua pertokoan menyediakan lahan parkir dan luas lahan parkirnya juga beragam. Segmen A1, A3, B1, B2, dan B3 memiliki lahan parkir yang sudah terencana, sedangkan segmen A2, A4, dan B4 lahan parkirnya sempit dan ada juga pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir. Hal ini terjadi karena pertokoan itu awalnya merupakan hunian yang beralih fungsi menjadi perdagangan dan jasa. Perubahan guna lahan yang terus terjadi di sepanjang koridor jalan Tlogosari Raya menyebabkan ketidakteraturan penyediaan lahan parkirnya.

Analisis Karakteristik Parkir

Analisis Karakteristik Fisik Parkir

Analisis karakteristik fisik parkir dilakukan untuk mengetahui beban parkir yang ada pada kondisi eksisting dibandingkan dengan tingkat kapasitas parkir yang dapat ditampung, tingkat pemanfaatan lahan parkir, tarif parkir yang diterapkan, rata-rata lama parkir, sarana penunjang parkir yang disediakan, pola parkir yang ada pada tiap segmen, dan sebagainya terkait kondisi fisik dari parkir itu sendiri.

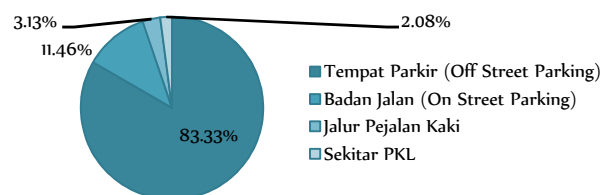
Tabel II. Hasil Perhitungan Karakteristik Fisik Parkir

Segmen	Rata-rata Akumulasi Parkir		Jumlah Petak Parkir		Rata-rata Lama Parkir		Angka Pergantian Parkir		Indeks Parkir	
	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil
A1	369	12	644	11	7,04	6,29	0,60	1,05	57%	111%
A2	291	13	237	10	7,31	6,58	1,29	1,34	123%	128%
A3	234	13	324	8	7,28	6,16	0,78	1,66	72%	168%
A4	210	13	197	8	7,12	6,06	0,92	1,55	107%	161%
B1	110	10	246	40	5,93	5,19	0,50	0,34	45%	25%
B2	170	11	417	25	6,41	5,62	0,55	0,48	41%	46%
B3	115	8	477	7	6,00	4,61	0,26	1,32	24%	117%
B4	124	10	528	38	6,82	6,63	0,32	0,23	23%	27%

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa pengguna parkir motor dan mobil di segmen A lebih banyak dibandingkan dengan segmen B dan jumlah petak parkir berbeda pada tiap segmennya, tergantung luas lahan parkir yang disediakan. Rata-rata lama parkir motor dan mobil yaitu sekitar 4-7 jam dengan angka pergantian parkir segmen A lebih besar daripada segmen B. Dilihat dari angka indeks parkirnya, segmen A2 dan A4 memiliki indeks parkir motor di atas 100% dan segmen A1, A2, A3, A4, dan B3 memiliki indeks parkir mobil di atas 100%.

Indeks parkir menggambarkan tingkat kemampuan atau daya tampung dari lahan parkir tersebut agar tidak menimbulkan masalah parkir. Nilai indeks parkir yang masih dibawah 100% berarti tidak menimbulkan masalah parkir, sedangkan nilai indeks parkir di atas 100% berarti menimbulkan masalah dan harus segera ditangani. Berdasarkan hasil perhitungan di atas, maka diketahui bahwa pada segmen A2, A3, dan A4 untuk parkir motor maupun mobil terjadi penumpukan kendaraan dan melebar hingga ke pedestrian dan badan jalan terutama pada sore menjelang malam hari. Segmen A1 dan B3 untuk parkir mobil mengalami penumpukan kendaraan terutama disekitar PKL, sarana perbankan, dan pertokoan (*handphone* dan pakaian), namun parkir motor pada segmen A1 cenderung terjadi penumpukan di beberapa titik (tidak merata). Sedangkan segmen B1, B2, dan B4, lahan parkir yang tersedia cukup luas dan masih mampu menampung kendaraan yang parkir dan jumlah kendaraan yang parkir tidak sebanyak segmen A.



Sumber: Hasil Analisis, 2016

Gambar 4. Persentase Penggunaan Lokasi Parkir

Sarana penunjang parkir diperlukan untuk menunjang seluruh kegiatan perparkiran agar teratur dan tidak menimbulkan masalah. Sarana penunjang parkir yang dimaksud yaitu garis parkir atau pembatas parkir, karcis parkir, lampu penerangan, tempat tunggu sopir, pengeras suara, dan gardu jaga. Berdasarkan hasil observasi dan kuesioner yang dibagikan kepada 96 responden, diketahui bahwa 89,58% mengatakan tidak terdapat sarana penunjang parkir namun sebesar 10,42% mengatakan terdapat sarana penunjang parkir yang terdiri dari karcis parkir, garis parkir atau pembatas parkir, dan lampu penerangan.

Pola parkir menggambarkan bentuk susunan tempat parkir secara umum baik motor maupun mobil. Ketentuan susunan tempat parkir terdiri dari: kemiringan 0° paralel, kemiringan 30°, kemiringan 45°, kemiringan 60°, dan tegak lurus 90° (Neufert, 2002). Berdasarkan hasil observasi lapangan yang telah dilakukan, pola parkir di koridor jalan Tlogosari Raya, yaitu:

- a. Pola parkir motor terdiri dari 2 jenis susunan tempat parkir yaitu parkir tegak lurus 90° di satu sisi dan pola tegak lurus 90° di kedua sisinya.
- b. Pola parkir mobil berupa parkir paralel 0° di salah satu sisi jalan.

Analisis Karakteristik Non Fisik Parkir

Analisis karakteristik non fisik parkir dilakukan untuk mengetahui karakteristik pengguna parkir berdasarkan hasil kuesioner terhadap 96 responden pengguna parkir di koridor jalan Tlogosari Raya.

- Tujuan kunjungan: 69,79% pengguna parkir mempunyai tujuan utama untuk berbelanja/ pengunjung. Sedangkan pengguna parkir lainnya mempunyai tujuan utama untuk bekerja/ karyawan (15,63%), berbisnis/ berdagang (7,29%), dan lainnya (7,29%). Pengguna parkir yang tujuan utamanya untuk berbelanja justru semakin meningkat dari pagi hingga malam hari.
- Alasan memilih tempat parkir: terdapat 4 aspek yang diteliti yaitu:
 - a. Keamanan: 80,21% pengguna parkir yang merasa aman meletakkan kendaraannya di koridor jalan Tlogosari Raya. Sedangkan pengguna parkir lainnya 12,50% merasa sangat aman dan 7,29% merasa kurang aman.
 - b. Kenyamanan: 71,88% pengguna parkir merasa nyaman, 18,75% merasa sangat nyaman, dan 9,38% merasa kurang nyaman.
 - c. Kemudahan mendapatkan tempat parkir, sebanyak 76,04% pengguna parkir merasa mudah mendapatkan tempat parkir, 20,83% merasa sangat mudah mendapatkan tempat parkir, dan 3,13% merasa cukup sulit untuk mendapatkan tempat parkir.
 - d. Keterjangkauan: 69,79% pengguna parkir merasa terjangkau dalam menjangkau lokasi parkir yang dipilihnya, 28,13% merasa sangat terjangkau, dan 2,08% merasa kurang terjangkau.
- Kebiasaan waktu parkir: pengguna parkir dominan memarkirkan kendaraannya pada siang hari yaitu sebesar 28,13%. Sedangkan pada pagi hari (26,04%), sore hari (22,92%), dan malam hari (22,92%).
- Frekuensi parkir: 42,71% pengguna parkir melakukan parkir 2 kali dalam seminggu di koridor jalan Tlogosari Raya. Sedangkan pengguna parkir lainnya sebanyak 26,04% melakukan 1 kali parkir dalam seminggu, 21,88% lebih dari 3 kali seminggu, dan 9,38% melakukan parkir 3 kali seminggu.
- *Walking distance*: 94,79% pengguna parkir lebih cenderung untuk memilih lokasi parkir yang memiliki jarak berjalan ke lokasi tujuannya kurang dari 50 meter. Selain itu pengguna parkir lainnya sebesar 3,13% memiliki jarak berjalan 50-100 meter, 1,04% memiliki jarak berjalan 100-500 meter, dan 1,04% memiliki jarak berjalan lebih dari 500 meter.

Analisis Perilaku Pengguna Parkir

Analisis Faktor

Analisis faktor bertujuan untuk menentukan faktor dominan yang mempengaruhi perilaku masyarakat sebagai pengguna parkir di kawasan komersial koridor jalan Tlogosari Raya. Faktor tersebut didapatkan dengan mereduksi beberapa variabel yang diamati.

Uji *Determinant of Correlation Matrix*: bahwa nilai determinan yaitu 0,405 maka hubungan antara variabel yang diamati saling terkait satu sama lain karena nilainya mendekati angka nol.

1. *Kaiser Meyer Olkin Measure of Sampling* (KMO): nilai KMO yaitu 0,664 berarti telah memenuhi syarat. Sedangkan uji Bartlett's sebesar 83,625 dengan signifikansi sebesar 0,000 yang berarti adanya hubungan yang kuat antar variabel yang diamati karena nilai signifikansi dibawah 0,05.
2. *Measures of Sampling Adequacy* (MSA): variabel tarif parkir, kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, dan kemudahan memiliki nilai MSA > 0,5, berarti variabel tersebut dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.
3. *Communalities*: variabel tarif parkir, kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, dan kemudahan memiliki nilai komunalitas diatas 0,5, berarti variabel tarif parkir dapat menjelaskan faktor sebesar 67,4%, kenyamanan 76,9%, keamanan 65,7%, keterjangkauan 56,3%, dan kemudahan 56%.
4. *Total Variance Explained*: terdapat 5 komponen yang dapat mewakili variabel. *Variance* yang dapat diterangkan oleh faktor 1 yaitu 43,237% dan faktor 2 sebesar 21,227%. Total kedua faktor mampu menjelaskan variabel sebesar 64,464%, maka nilai total yang dapat diambil yaitu komponen 1 dan 2.
5. *Factor Loading*: Nilai korelasi terbesar dengan faktor 1 yaitu variabel kenyamanan sebesar 0,866, keamanan sebesar 0,806, dan kemudahan sebesar 0,743. Sedangkan nilai korelasi terbesar dengan faktor 2 yaitu variabel tarif parkir sebesar 0,821 dan keterjangkauan sebesar 0,728. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa faktor 1 terdiri dari aspek kenyamanan, keamanan, dan kemudahan. Sedangkan faktor 2 terdiri dari tarif parkir dan keterjangkauan.

Berdasarkan hasil analisis faktor yang dilakukan dengan empat kali analisis, akhirnya didapatkan 2 faktor utama yang dominan dalam mempengaruhi perilaku pengguna parkir di koridor jalan Tlogosari Raya yaitu faktor 1 (faktor pengaruh) terdiri dari kenyamanan, keamanan, dan kemudahan dan faktor 2 (faktor pendukung) terdiri dari tarif parkir dan keterjangkauan.

Pola Perilaku Parkir

Pola perilaku parkir menunjukkan pola parkir yang dilakukan pengguna parkir pada pagi, siang, sore, dan malam hari berdasarkan kegiatan yang dilakukannya. Dalam mengidentifikasi pola perilaku parkir dapat dilihat dengan 2 cara, yaitu pemetaan perilaku berdasarkan tempat dan pelaku. Berdasarkan tempatnya, perilaku parkir terdiri dari: *off-street parking*, *on-street parking*, parkir di jalur pejalan kaki, dan parkir di sekitar PKL. Sedangkan, pemetaan perilaku berdasarkan pelaku bertujuan untuk mengidentifikasi perilaku pengguna parkir dalam menghadapi kemungkinan-kemungkinan yang terjadi pada kondisi sebenarnya. Perilaku parkir berdasarkan pelaku terdiri dari 4 pola, yaitu pola A, B, C, dan D.

Tabel III. Hasil Perhitungan Karakteristik Fisik Parkir

No	Pola Perilaku	Keterangan	Jenis Moda	Segmen
1	A	Pengguna parkir datang ke lokasi tujuan, kemudian melihat ke arah lahan parkir di lokasi tujuan. Setelah memastikan ada lahan parkir yang kosong, lalu pengguna parkir akan memarkirkan kendaraannya di lokasi parkir yang kosong.	Motor Mobil	A1, A2, A3, A4, B1, B2, B3, B4
2	B	Pengguna parkir datang ke lokasi tujuan, kemudian melihat ke arah lahan parkir di lokasi tujuan namun ternyata lahan parkir sudah penuh. Lalu pengguna parkir tersebut akan memarkirkan kendaraannya di jalur pejalan kaki ataupun di badan jalan.	Motor Mobil	A2, A3, A4 A1, A2, A3, A4, B3
3	C	Pengguna parkir datang ke lokasi tujuan, ternyata tidak tersedia lahan parkir di lokasi tersebut, sehingga pengguna parkir akan memilih memarkirkan kendaraannya di jalur pejalan kaki atau di badan jalan.	Motor Mobil	A2, A3, A4, B1, B3, B4
4	D	Pengguna parkir datang ke lokasi tujuannya yaitu PKL, kemudian akan memilih memarkirkan kendaraannya di lokasi mana saja yang dekat dengan PKL.	Motor Mobil	A1, A2, A3, A4, B1, B2, B3, B4 A1, B1, B2

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Kesimpulan dan Rekomendasi

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari beberapa analisis yang telah dilakukan berdasarkan sasaran penelitian yang ingin dicapai, yaitu:

1. Kondisi penggunaan lahan koridor komersial didominasi oleh perdagangan dan jasa (87,7%).
2. Kondisi jalan yang baik pada koridor jalan Tlogosari Raya memungkinkan adanya pergerakan untuk melakukan aktivitas komersial maupun kegiatan lainnya. Sisi barat memungkinkan dilakukan parkir *on-street*, namun pada sisi timur, belum memungkinkan dilakukan parkir *on-street*.
3. Akumulasi parkir yang mengalami peningkatan dari pagi hari hingga malam hari, dengan angka indeks parkir motor pada segmen A2, A3, A4 dan indeks parkir mobil pada segmen A1, A2, A3, A4, dan B3 yang sudah melebihi 100% (di atas daya tampung). Lokasi parkir yang diminati pengguna parkir yaitu *off-street parking* meskipun lahan untuk parkir mobil masih terbatas dan sarana penunjang parkir juga terbatas. Dilihat dari alasan memilih tempat parkirnya, pengguna parkir sebagian besar merasa aman, nyaman, mudah, dan terjangkau dalam menjangkau lokasi parkir yang dipilihnya. Sedangkan *walking distance* yang diminati yaitu kurang dari 50 meter.
4. Faktor dominan yang mempengaruhi perilaku pengguna parkir terdiri dari 2 faktor, yaitu faktor pengaruh (terdiri dari aspek kenyamanan, keamanan, dan kemudahan) dan faktor pendukung (terdiri dari aspek tarif parkir dan keterjangkauan).
5. Pola perilaku parkir berupa *off-street parking*, *on-street parking*, parkir di jalur pejalan kaki, dan parkir di sekitar PKL dengan 4 pola (A, B, C, dan D) yang berbeda tiap segmen. Pola parkir dapat dipengaruhi oleh bentuk ruangnya, apabila suatu lingkungan telah ditata dengan baik, maka pola perilaku masyarakat yang terbentuk juga akan baik pula.

Rekomendasi

Rekomendasi operasional yang diberikan berupa rekomendasi penataan koridor khususnya penataan parkir yang ditujukan kepada pemerintah dan masyarakat sebagai pengguna parkir, antara lain:

1. Pemerintah: perlu adanya penataan parkir terutama terkait penataan kantong parkir dan pembagian kantong parkir untuk motor dan mobil dengan pola parkir tegak lurus 90° dengan sistem *off-street parking* dan pola parkir paralel 0° dengan sistem *on-street parking*, penentuan jumlah kantong parkir berdasarkan fungsi bangunannya, perlu adanya penataan sirkulasi parkir, perbaikan jalan pada segmen B, peningkatan sarana penunjang parkir di semua lokasi parkir, penerapan sistem pengelolaan parkir formal di semua segmen, pembatasan waktu parkir pada lokasi yang rata-rata durasi parkirnya tinggi dan peningkatan tarif parkir pada sisi badan jalan atau pada lokasi yang intensitas penggunaan lahan parkirnya tinggi, peningkatan jumlah petugas parkir, perlu adanya sanksi yang tegas terhadap pengelola parkir yang tidak tertib dan tidak sesuai dengan aturan, dan perlu adanya larangan yang tegas terhadap pengguna parkir di jalur pejalan kaki.
2. Masyarakat sebagai pengguna parkir: pengguna parkir sebaiknya mengikuti aturan parkir yang ada dan tidak parkir di daerah larangan parkir.
3. Juru parkir: juru parkir sebaiknya tidak mengarahkan pengguna parkir di daerah larangan parkir seperti jalur pedestrian apabila lahan yang tersedia sudah penuh.

Rekomendasi studi lanjutan diberikan dengan harapan dapat dijadikan acuan untuk melakukan studi lanjutan di lokasi atau bahasan yang serupa terkait perilaku masyarakat sebagai pengguna parkir di koridor komersial, yaitu:

1. Penelitian tentang hubungan antar variabel yang mempengaruhi perilaku parkir di kawasan komersial koridor jalan Tlogosari Raya.
2. Penelitian tentang pengaruh perilaku parkir terhadap perkembangan kawasan komersial koridor jalan Tlogosari Raya.
3. Penelitian tentang penilaian kinerja fasilitas parkir di koridor jalan Tlogosari Raya.

4. Penelitian tentang manajemen lalu lintas dan studi kinerja jalan Tlogosari Raya akibat adanya hambatan samping.

Daftar Pustaka

- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. (1998). Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktur Jendral Perhubungan Darat. (1996). Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJ/D/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir. Kantor Departemen Perhubungan.
- Edwards, J. D. (Ed.). (1992). *Transportation Planning Handbook: Institute of Transportation Engineers*. New Jersey: Prentice Hall.
- Lawson, B. (2001). *The Language of Space*. Oxford: Architectural Press.
- Morillo, C., & Campos, J. M. (2014). On-street Illegal Parking Costs in Urban Areas. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 160(Cit), 342–351. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.146>
- Munawar, A. (2009). *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Yogyakarta: Penerbit "Beta Offset."
- Neufert, E. (2002). *Data Arsitek: Edisi 33 Jilid 2. Terjemahan Sunarto Tjahjadi dan Ferryanto Chaidir*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Notoadmojo, S. (2007). *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Oktanto, S. D. (2013). Pengaruh Karakteristik Masyarakat Perumnas Tlogosari terhadap Komersialisasi Koridor Jalan Tlogosari Raya Semarang. *Jurnal Teknik PWK*, 2(4).
- Pratama, A. (2013). Identifikasi Perilaku Masyarakat dalam Perparkiran On-Street di Koridor Jalan Gajah Mada Semarang sebagai Kawasan Komersial. *Jurnal Ruang*, 1(1), 41–50.
- Setiawan, H. B. (2010). *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku: Pengantar ke Teori, Metodologi dan Aplikasi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Suthanaya, P. A. (2010). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir pada Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 14(1).
- Wang, B., Shao, C., Li, J., Zhao, D., & Meng, M. (2015). Investigating the interaction between the parking choice and holiday travel behavior. *Advances in Mechanical Engineering*, 7(6), 1687814015589499. <http://doi.org/10.1177/1687814015589499>