

Deskriptif Karakteristik Ruang Parkir Pasca Penggunaan Mesin Meter Parkir

(Studi Kasus: Ruas Jalan Permindo Kota Padang)

Quinoza Guvil^{1)*}, Redho Budiman Birman²⁾, Angelalia Roza^{3)*}

¹ Teknik Geodesi, Institut Teknologi Padang

*quinozaguvil@gmail.com

^{2,3} Teknik Sipil, Institut Teknologi Padang

red.budiman@gmail.com, angelaliaroza@gmail.com

*

Abstrak

Pengendalian *on street parking* berbasis teknologi parkir meter telah diuji cobadi tiga kawasan pertokoan di kota Padang, salah satunya ruas jalan Permindo, sejak September 2016. Namun penerapan parkir meter tersebut dilaporkan masih belum optimal (Agusmanto, 2017; Wahyudi, 2016). Dari pengamatan visual, kinerja ruas jalan Permindo masih kurang optimal akibat adanya gangguan arus lalu lintas akibat aktivitas parkir dan PKL. Secara konseptual, praktek *on street parking* juga berdampak terhadap pengurangan kapasitas jalan, penurunan Level of Service (LOS), merugikan pengguna angkutan umum dan pejalan kaki, meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas, menurunkan potensi ekonomi, serta menghilangkan ruang publik. Sebetulnya Pemerintah Kota Padang telah melakukan upaya manajemen parkir yang perlu diapresiasi, salah satunya melalui *Parking Meter System*. Penelitian ini bertujuan mengkaji karakteristik aktivitas *on street parking* di ruas jalan Permindo pasca diberlakukannya alat meter parkir tersebut. Pendekatan analisis dilakukan secara deskriptif dengan mengamati karakteristik parkir di kawasan kajian. Metode pengumpulan data sekunder dilakukan melalui survey parkir dan penyebaran kuisioner kepada 100 responden (pengendara dan pengguna ruang parkir). Kajian inidiawali dengan analisis karakteristik parkir. Analisis karakteristik parkir yang dimaksud meliputi perhitungan volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, *Parking Turn Over*, kapasitas parkir, indeks parkir dan kebutuhan ruang parkir. Dari hasil tersebut diketahui bahwa ruang parkir yang disediakan sudah tidak mampu lagi menampung kendaraan parkir ($IP = 143\% > 100\%$). Hasil analisis parkir tersebut perlu dikaitkan dengan hasil analisis deskriptif respon pengguna sistem meter parkir. Pengendalian *on street parking* dengan formulasi kebijakan yang sesuai perlu dilakukan agar memberi dampak yang berarti khususnya terkait pola aktivitas parkir masyarakat. Hasil penelitian ini merupakan tahap preliminary analisis yang dapat digunakan sebagai catatan bagi perumusan kebijakan perparkiran dikawasan Permindo.

Kata kunci: *karakteristik parkir, on street parking, alat parkir meter*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas parkir pada bahu jalan (*on street*) seringkali menyebabkan gangguan pada akses dan arus lalu lintas sehingga merugikan pengguna angkutan umum dan pejalan kaki, meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas, menurunkan potensi ekonomi, dan juga menghilangkan ruang publik. Salah satu alat pengendali parkir *on street* adalah *parking meters system* yang berbasis elektronik. Sistem meter parkir elektronik sudah mulai diterapkan di Indonesia sejak Desember 2013, dimulai di

Ibukota Jakarta, disusul Bandung, Surabaya dan beberapa kota lainnya.

Namun pada penerapannya, sistem parkir ini tidak serta merta menyelesaikan semua masalah perparkiran. Seperti dikutip dari KPPN (2015) penataan ruang parkir masih menjadi masalah. Sistem pungutan redistribusi parkir belum optimal, sistem pungutan langsung membuka peluang terjadinya kebocoran, sistem pengawasan sangat lemah, SDM yang ada belum tertata dan terbina secara optimal serta konsep pelaksanaan tugas yang masih

berorientasi terhadap setoran uang semata (KPPN, 2015).

Merujuk pada pernyataan KPPN (2015), untuk memperoleh gambaran masalah perparkiran, perlu dilakukan survei dan pengumpulan berupa a) Inventarisasi parkir: untuk menjelaskan mengenai ketersediaan ruang parkir; b) Survei okupansi: untuk menjelaskan mengenai pemanfaatan ruang parkir, termasuk jika di dalamnya tersedia parkir ilegal; c) Survei pelat nomor kendaraan: untuk menjelaskan perilaku kendaraan dalam ruang parkir, khususnya untuk mendapatkan gambaran lamanya waktu parkir. Survei dapat dilakukan pemerintah kota sendiri atau dilakukan oleh tim profesional di bidang pendataan. Jika ketersediaan anggaran terbatas, dapat dilakukan survei yang lebih sederhana.

Dari pengamatan, belum ada penelitian mendalam terkait implementasi penerapan alat parkir meter di Kota Padang, khususnya kawasan Permindo seperti rekomendasi KPPN tersebut. Peneliti sebelumnya (Putra, H. dan Purba, W., 2012) pernah menganalisis karakteristik parkir di ruas jalan Permindo, namun sebelum diberlakukannya *meter parking system*. Pada tahun 2017, tercatat jumlah penduduk di Kota Padang mencapai 927.168 jiwa dimana tiga per empat dari jumlah penduduk ini mempunyai kendaraan pribadi (Badan Pusat Statistik, 2018). Dengan adanya perubahan arus lalu lintas di kawasan kajian akibat laju pertumbuhan kendaraan di tahun 2017 dan akibat perubahan faktor lingkungan, tentunya karakteristik parkir di kawasan Permindo tersebut akan mengalami perubahan.

1.2 Rumusan Masalah

Penelitian dimulai dari konstruksi masalah di kawasan kajian. Pertanyaan yang timbul diantaranya; Bagaimana kinerja ruas Jalan terkait aktivitas on street parking di kawasan kajian? Bagaimana karakteristik on street parking di kawasan kajian? Bagaimana pendapatan parkir dan adakah potensi kebocoran PAD dari sektor perparkiran di kawasan kajian? Bagaimana implementasi manajemen on street parking di kawasan kajian pasca pemasangan alat parkir meter? Bagaimana manajemen *on street parking* dan bagaimana tingkat kenyamanan pengguna parkir yang berlaku di kawasan kajian?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan karakteristik parkir pada ruas Jalan Permindo pasca diberlakukannya alat parkir meter. Pendekatan analisis dilakukan secara deskriptif dengan mengamati karakteristik parkir di kawasan kajian pasca diberlakukannya alat parkir meter. Analisis yang dilaporkan pada penelitian ini difokuskan karakteristik parkir yang dimaksud meliputi perhitungan volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, *Parking Turn Over*, kapasitas parkir, indeks parkir dan kebutuhan ruang parkir. Hasil analisis parkir tersebut dikaitkan dengan hasil analisis deskriptif respon pengguna sistem parkir meter.

Guru besar dari Negara Jerman bernama Hartmut H. Topp mengatakan, ruang parkir hanya akan mengundang mobil untuk datang, membangkitkan pergerakan mobil. Parkir membutuhkan ruang yang tidak dapat digunakan kegiatan lainnya di jalan (Tom Rye, 2010: 2). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan

angkutan jalan pasal 1 ayat 15, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Sedangkan menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri No.73 tahun 1999 tentang Pedoman Penyelenggaraan Perparkiran Daerah, parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, parkir diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat (Khasani, Y. dkk, 2012). Berdasarkan Penempatannya, parkir dibedakan atas *on street parking* dan *off street parking*. Berdasarkan Sistem perparkiran, parkir dibedakan atas sistem parkir manual dan sistem parkir elektronik.

2. METODE PENELITIAN

2.1 Lokasi Penelitian

Jalan Permindo terhubung dengan Pasar Raya Padang (300 meter). Pada sisi kiri dan kanan Jalan Permindo disediakan ruang parkir dilengkapi dengan alat meter parkir. Kawasan ini merupakan daerah tarikan perjalanan, dengan kondisi arus padat, dan mengalami gangguan akibat aktifitas *on street parking* dan pedagang kaki lima (PKL).

2.2 Tahapan Penelitian (Roza, 2018)

1. Tahap pertama dilakukan survey pengambilan data volume aktual kendaraan pada jam puncak (jam 14.00 WIB – 18.00 WIB) selama 2 hari libur karena di prediksi dapat mewakili kepadatan volume lalu lintas pada hari libur. Data volume kendaraan tersebut akan ditabulasi dan dianalisis untuk mendapatkan Derajat Kejenuhan (DS) yang diukur dari rasio arus terhadap

kapasitas. Kinerja ruas merupakan representasi tingkat pelayanan ruas jalan, yang dikenal dengan Level of Service (LOS) dan dapat dilihat dari derajat kejenuhan (DS) tsb.

2. Untuk menghitung kapasitas ruas jalan, dirujuk MKJI 1997. Lebar jalan yang dihitung mempertimbangkan lebar efektif, karena sebagian badan jalan digunakan untuk aktivitas *on street parking* dan PKL. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan nilai sesungguhnya dari kapasitas jalan tersebut.
3. Selanjutnya nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan akan dibandingkan; ketika ada aktivitas *on street parking* dan jika tidak ada aktivitas *on street parking*, untuk mengetahui pengaruh *on street parking* terhadap penurunan kinerja ruas jalan. Pada Tahap ini di lakukan pengambilan data kendaraan parkir. Dilakukan pencatatan No. Polisi kendaraan parkir per harinya. Pencatatan kendaraan parkir dilakukan per 15 menit dari pukul 06.00 WIB hingga 21.00 WIB, selama 3 hari. Pengamatan dilakukan untuk dua hari libur dan satu hari kerja, sebagai representasi jumlah kendaraan parkir terendah dan tertinggi dalam satu minggu.
4. Data aktual kendaraan parkir yang telah diperoleh lalu dikelompokkan dan dilakukannya pemisahan jenis kendaraan seperti: kendaraan roda 4 (mobil) dan kendaraan roda 2 (motor). Selanjutnya direkapitulasi dan ditampilkan dalam bentuk grafik;
5. Pada perhitungan kapasitas ruang parkir dan deskripsi karakteristik parkir dikawasan kajian digunakan metode

perhitungan kapasitas (MKJI 1997). Karakteristik parkir yang meliputi; volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, *Parking Turn Over*, kapasitas parkir, indeks parkir dan kebutuhan ruang parkir. Dari rekapitulasi data volume parkir, durasi parkir dan tarif parkir, dapat prediksi pendapatan tahunan on street parking, sehingga dapat diprediksi potensi PAD tahunan Kota Padang.

6. Tahapan terakhir dilakukan analisis manajemen parkir dengan mengamati respon pengguna dan analisis persepsi. Data primer dikumpulkan dalam bentuk kuisioner (100 orang pengguna parkir dan PKL). Perhitungan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan rumus *Slovin*.

- ✓ Respon pengguna dilakukan dengan teknik statistik deskriptif dalam bentuk persentase dan diagram. Analisis tersebut memberi jawaban tingkat pemahaman masyarakat terhadap penggunaan alat meter parkir dan keefektifan penyebaran informasi dari dinas terkait.
- ✓ Hasil analisis deskriptif tersebut dikomparasi dengan pengolahan data statistik inferensial untuk analisis persepsi kenyamanan. Uji Validitas instrumen dilakukan melalui uji t dsedangkan uji reabilitas instrumen dengan menggunakan *Cronbach Alphan* dan korelasi *Pearson Product Moment*.

7. Hasil wawancara dengan petugas parkir, dikaitkan dengan analisis kinerja ruas jalan dan karakteristik parkir, digabungkan dengan hasil analisis manajemen parkir

akan dijadikan bukti dan acuan dalam analisis dan penarikan kesimpulan.

8. Kemudian dapat diambil kesimpulan secara menyeluruh terkait implementasi *on street parking* dikawasan kajian, sehingga dapat terjawab semua pertanyaan pada rumusan masalah sebelumnya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini merupakan bagian dari preliminary survey dalam rangka menganalisis kajian implementasi *meter parkir system* (Roza, 2018). Dalam pembahasan kali ini, tidak semua hasil analisis pada tahapan penelitian diatas penulis laporkan, difokuskan pada karakteristik parkir saja.

3.1 Analisis Karakteristik Parkir

a. Volume Parkir

Pengumpulan data survey parkir di lokasi studi dilakukan selama 3 hari, dengan rincian 15 jam per hari, dimulai jam 06.00 - 21.00 WIB.

Jenis Kendaraan	Hari	Volume (Kendaraan)		Total
		Dengan Plat	Tanpa Plat	
Sepeda Motor	Jum'at	294	113	407
	Sabtu	407	161	568
	Minggu	311	127	438
Mobil	Jum'at	252	-	252
	Sabtu	333	-	333
	Minggu	284	-	284

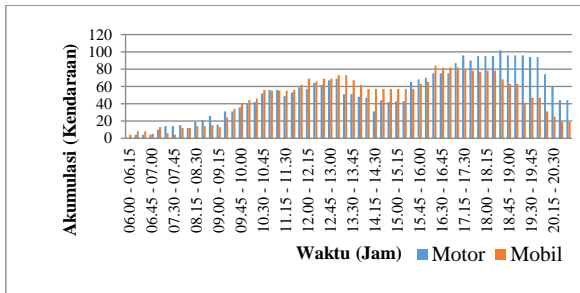
Tabel 1. Rekapitulasi Volume Kendaraan

Hasil rekapitulasi volume total (Tabel 1) menunjukkan bahwa volume *on street parking tertinggi di ruas jalan Permindo Padang* terjadi pada hari Sabtu (568 kendaraan roda 2 dan 333 kendaraan roda 4).

b. Akumulasi Parkir

Hasil akumulasi parkir berikut (Gambar 1; Gambar 2; Gambar 3) mencerminkan fluktuasi kendaraan yang parkir pada ruas jalan permindo

per 15 menit selama periode 15 jam dan digambarkan melalui grafik *time series*. Gambar 1. memperlihatkan akumulasi kendaraan roda dua dan empat yang parkir di ruas Jalan Permindo Padang pada Hari Jum'at, dari jam 06.00 WIB hingga 21.00 WIB.

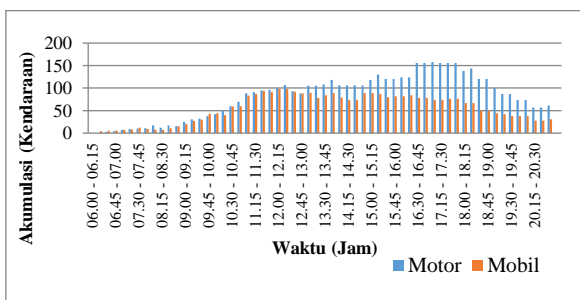


Gambar 1. Akumulasi Kendaraan (Jumat)

Pada hari Jumat, akumulasi kendaraan tertinggi untuk roda dua (102 kendaraan) terjadi pada jam 18.30 WIB – 18.45 WIB dan kendaraan roda empat (84 kendaraan) terjadi pada 16.30 WIB – 16.45 WIB.

- Pengamatan Pada Hari Sabtu

Gambar 2. memperlihatkan akumulasi kendaraan roda dua dan empat yang parkir di ruas Jalan Permindo Padang pada Hari Sabtu, dari jam 06.00 WIB hingga 21.00 WIB.



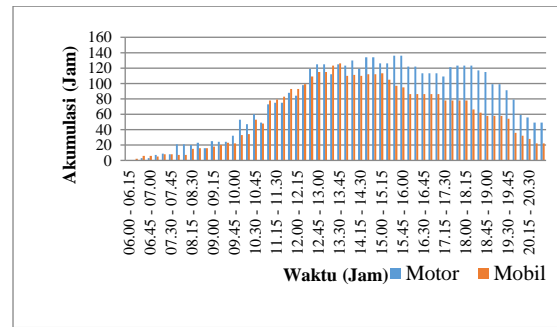
Gambar 3. Akumulasi Kendaraan (Sabtu)

Pada hari Sabtu, akumulasi kendaraan tertinggi untuk roda dua (158 kendaraan) terjadi pada jam 17.00 WIB – 17.15 WIB dan kendaraan roda empat (98 kendaraan) terjadi pada 12.00 WIB – 12.30 WIB.

- Pengamatan Pada Hari Minggu

Gambar 3. memperlihatkan akumulasi kendaraan roda dua dan empat yang parkir di

ruas Jalan Permindo Padang pada Hari Minggu, dari jam 06.00 WIB hingga 21.00 WIB.



Gambar 3. Akumulasi Kendaraan (Minggu)

Pada hari Minggu, akumulasi kendaraan tertinggi untuk roda dua (136 kendaraan) terjadi pada jam 15.30 WIB – 16.00 WIB dan kendaraan roda empat (126 kendaraan) terjadi pada 13.30 WIB – 13.45 WIB.

Berdasarkan fluktuasi kendaraan parkir yang diamati selama tiga hari pengamatan (Jumat, Sabtu dan Minggu), maka disimpulkan bahwa akumulasi maksimum kendaraan roda dua terjadi pada hari Sabtu (158 kendaraan; pada jam 17.00 WIB – 17.15 WIB). Sedangkan untuk kendaraan roda empat, akumulasi maksimum terjadi pada hari Minggu (126 kendaraan; pada 13.30 WIB – 13.45 WIB).

Puncak kemacetan terjadi hari libur (Sabtu dan Minggu). Hari libur ini biasanya dipenuhi oleh pengunjung lokal maupun dari daerah yang datang untuk berbelanja ke Pasar Raya Padang ataupun untuk rekreasi di kawasan ini.

c. Konfigurasi Areal Parkir

Dari pengamatan ternyata, dimensi ruang parkir yang disediakan di jalan Permindo Padang tidak sesuai dengan aturan standar. Konfigurasi areal parkir kendaraan sepeda motor perlu diperjelas. Karena dalam implementasinya, pola parkir kendaraan tidak mengikuti petak parkir rencana (Gambar 4). Seringkali terjadi *switching* antara kendaraan roda dua dan empat dalam menggunakan ruang parkir. Hal tersebut memang menguntungkan

juror parkir dan pengendara dari sisi biaya dan waktu. Namun dari sisi pelayanan, hal ini merugikan. Karena aktivitas yang parkir tidak tertib tersebut mengakibatkan penurunan lebar efektif jalan (< 3m / lajur) dan berkontribusi langsung terhadap pengurangan kapasitas.



Gambar 4. Pola Parkir Kendaraan

Pengendalian *non street parking* dengan alat parkir meter perlu dioptimalisasi, agar memberidampak yang berarti khususnya terkait pola aktivitas parkir masyarakat. Dari pengamatan di lapangan, pengendara tidak memiliki kebebasan penuh untuk menggunakan ruang parkir yang disediakan. Terlihat hampir sebagian besar area ruang parkir di ruas kiri jalan Permindo Padang, digunakan sebagai tempat berjualan oleh pedagang (PKL) makanan maupun pakaian dan aksesoris (Gambar 5). Selama pengamatan, dijumpai kemacetan dan kecelakaan akibat kurangnya penggunaan badan jalan.



Gambar 5. Pola Aktivitas Parkir

d. Kapasitas Ruang Parkir dan PTO

Perhitungan PTO parkir aktual juga agak sulit dilakukan akibat pola parkir kendaraan yang tidak sesuai dengan konfigurasi ruang parkir. *Parking Turn Over* (PTO) atau angka penggunaan ruang parkir dimaksudkan untuk melihat tingkat pemakaian ruang parkir kendaraan dalam satu hari.

Dari analisis kapasitas, diketahui bahwa ruas Jalan Permindo mampu perlu mampu menampung 214 kendaraan roda dua dan 88 kendaraan roda empat. Selama 3 hari pengamatan, Tingkat *turnover* tertinggi terjadi di hari Sabtu (2,65 kend/hari/ruang untuk roda dua dan 3,78 kend/hari/ruang untuk roda empat) seperti pada Tabel 2.

Tabel 2. PTO Kendaraan

Hari	Turnover Sepeda Motor			Turnover Mobil		
	Volume	Jumlah Petak	PTO	Volume	Jumlah Petak	PTO
Jum'at	407	214	1,90	252	88	2,86
Sabtu	568		2,65	333		3,78
Minggu	438		2,05	284		3,23

e. Durasi Parkir

Durasi Parkir memperlihatkan rentang waktu kendaraan yang parkir menurut satuan waktu tertentu (menit).

Tabel 3. Durasi Parkir Kendaraan

Hari	Sepeda Motor			Mobil		
	Jumlah Kendaraan	Lama Waktu Parkir (Menit)	Rata - Rata Durasi Parkir (Menit)	Jumlah Kendaraan	Lama Waktu Parkir (Menit)	Rata - Rata Durasi Parkir (Menit)
Jum'at	407	51255	125,9	252	47250	187,5
Sabtu	568	73950	130,2	333	50730	152,3
Minggu	438	72165	164,8	284	60825	214,2
Rata - Rata	471		140,3	290		184,7

Dari data tabel 3 diatas terlihat rata-rata durasi parkir kendaraan roda 4 terhitung 140,3 menit dan kendaraan roda 2 terhitung 184,7 menit. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna parkir di ruas Jalan Permindo cenderung parkir dalam waktu yang lama (hingga 2 jam) untuk kegiatan jalan-jalan dan berbelanja.

f. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah presentase kendaraan parkir yang menggunakan areal parkir yang tersedia dalam periode waktu tertentu (Tabel 4). Hasil analisis Indeks Parkir

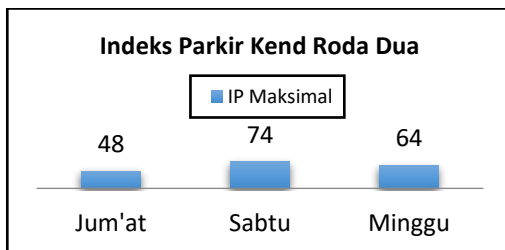
Kendaraan, ini kemudian dijabarkan dalam bentuk grafik (Gambar 6).

Menurut Gambar 6 tidak teridentifikasi adanya masalah pelayanan parkir untuk kendaraan roda dua. Sepertinya jumlah ruang parkir masih mampu untuk menampung kendaraan roda dua. Indeks Parkir tertinggi terjadi dihari Sabtu dengan dengan nilai IP=74 % (< 100 %).

Tabel 4. Indeks Parkir Kendaraan

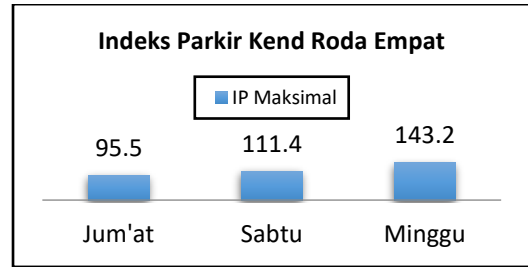
Hari	Indeks Parkir Sepeda Motor (%)			Indeks Parkir Mobil (%)		
	Akumulasi Maksimum	Jumlah Petak	IP	Akumulasi Maksimum	Jumlah Petak	IP
Jum'at	102	214	48	84	88	96
Sabtu	158		74	98		112
Minggu	136		64	126		144

Namun kenyataannya seringkali terjadi diamati kendaraan roda dua menggunakan ruang parkir roda empat. Maka kondisi ini perlu dikawal dengan regulasi yang ketat, karena bila tidak, hal ini berpotensi meningkatkan gangguan arus lalu lintas.



Gambar 6. Indeks Parkir Kendaraan Roda 2

Sedangkan Menurut Gambar 7 sudah teridentifikasi adanya masalah pelayanan parkir untuk kendaraan roda empat. Indeks Parkir tertinggi terjadi dihari Minggu dengan dengan nilai IP= 143 % (> 100 %). Sehingga dapat dikatakan bahwa jumlah ruang parkir yang disediakan sudah tidak mampu lagi menampung volume kendaraan parkir.



Gambar 7. Indeks Parkir Kendaraan Roda 4
 Dari hasil analisis karakteristik parkir di ruas jalan permindo pasca penerapan alat meter parkir (Kapasitas & PTO, Durasi Parkir &IP), terlihat kecenderungan pola yang sama dengan sebelum berlakunya alat meter parkir.

3.2 Respon Pengguna

Dari hasil wawancara dengan dua narasumber (juru parkir) serta preliminary survey dengan pengguna parkir dan PKL teridentifikasi keluhan dalam penggunaan *system meter parking* ini, khususnya terkait harga dan metoda. Tarif parkir yang relatif mahal dengan kartu yang harus dimiliki (*Rp.20.000,-*) lebih dahulu dinilai tidak efektif, apalagi bagi para wisatawan yang menggunakan kendaraan sewaan. Ditambah lagi dengan ketidakpahaman akan prosedur pemakaian kartu pada mesin parkir meter, sehingga dinilai merepotkan pemarkir. Hal tersebut yang mendasari responden untuk lebih memilih sistem parkir manual.



Gambar 8. Aktifitas PKL dan kemacetan

Di lapangan teridentifikasi gangguan arus dan kenyamanan (Gambar 8) disebabkan oleh *on street parkir* (sangat mengganggu 31%; cukup mengganggu 37%) dan oleh PKL (sangat mengganggu 25%; mengganggu 21%). Sepertinya pengendalian parkir yang diterapkan

melalui alat meter parkir belum optimal. Teridentifikasi hanya 26% responden yang menyukai system meter parkir tersebut. Artinya diperlukan optimalisasi pengendalian *on street parking* dengan dengan formulasi kebijakan yang sesuai untuk kawasan tersebut, dalam penelitian lanjutan.

4. KESIMPULAN

4.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diambil sebagai bahan pertimbangan mengenai perparkiran di ruas jalan Permindo Padang, sebagai berikut :

1. Analisis karakteristik parkir di kawasan kajian telah dilakukan meliputi; perhitungan volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, Parking Turn Over, kapasitas parkir, indeks parkir dan kebutuhan ruang parkir. Dari hasil analisis diketahui bahwa ruang parkir yang disediakan sudah tidak mampu lagi menampung kendaraan parkir (IP= 143 % > 100 %).
2. Pengendalian *on street parking* perlu dioptimalisasi, agar memberi dampak yang berarti khususnya terkait pola aktivitas parkir masyarakat. Penelitian ini memberikan rekomendasi bahwa diperlukan formulasi kebijakan yang sesuai untuk kawasan tersebut.

4.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan dari preliminary survey yang penulis lakukan ada beberapa item yang perlu dikembangkan :

1. Perlu dikaji pengaruh aktifitas *on street parking* terhadap Kinerja ruas jalan Permindo
2. Perlu dikaji solusi pengendalian parkir lebih sesuai untuk kawasan Permindo

Ucapan Terima Kasih

Hasil penelitian ini merupakan bagian dari Penelitian Dasar Pemula, Hibah Dikti Tahun 2018. Penulis mengucapkan terimakasih atas dukungan yang diberikan terhadap keberlangsungan penelitian ini.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Agusmanto, 2017. Warga Keluhkan Pungutan Parkir Liar di Permindo Padang, <http://news.klikpositif.com>, Diakses terakhir kali pada 14 Juni 2017
- Badan Pusat Statistik (2018) www.bps.go.id, 2018, Jumlah Penduduk Di Kota Padang.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (KPPN), 2015. Toolkit untuk Mobilitas Perkotaan di Indonesia Manajemen Parkir Di Perkotaan. GIZ - Sustainable Urban Transport Improvement Project (SUTIP) Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Jakarta. <http://www.transport-indonesia.org/Web-Publications/Toolkits/GIZ%20SUTIP%20Toolkit%20Manajemen%20Parkir.pdf>
- Khasani, Y., Murtiono, E.S. dan Sukatiman, 2012. Analisis Sistem Parkir Di Badan Jalan (On Street Parking) Terhadap Kelancaran Berjalan Lintas Di Jalan Gonilan-Pabelan (Implementasi Dari Mata Kuliah Dasar-Dasar Konstruksi Jalan Dan Jembatan), Pendidikan Teknik Bangunan, Universitas Sebelas Maret.
- Putra, H. dan Purba, W., 2012. Analisa Dampak Parkir Terhadap Pengguna Badan Jalan (Studi Kasus: Jl. Permindo Padang, Jurusan Teknik Sipil, FTSP UPI "YPTK" Padang.
- Roza, Angelalia, 2018. Proposal Hibah Penelitian Dasar Pemula: Analisis Pendapatan Mesin parkir pada Sistem Perparkiran Di Kota Padang.
- Syarifuddin, Fauziah, 2017. Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara Di Kota Makassar. Universitas Negeri Alauddin Makassar.
- Todd Litman, 2010. Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior. Victoria : Victoria Transport Policy Institute.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 1ayat 15.
- Wahyudi, 2016. Koran padang. <https://hariankoranpadang.com>. Diakses terakhir kali pada 6 Juni 2017.