

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai kondisi fisik, karakteristik pengguna parkir, fungsi kawasan dan jenis aktivitas serta preferensi pengguna dalam pemilihan lokasi parkir di koridor Jalan Pemuda Klaten, didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- Dari hasil analisis kondisi fisik Jalan Pemuda diketahui bahwa Jalan Pemuda telah memenuhi standar dari aspek lebar jalan, Berdasarkan standar jalan pada UU 38 tahun 2004 & PP 34 tahun 2006, lebar Jalan Pemuda sudah memenuhi standar tersebut yang mengharuskan lebar tiap lajur adalah 3,5 meter sedangkan lebar jalan eksisting di Jalan Pemuda tiap lajurnya memiliki lebar 4 meter. Selain itu Jalan Pemuda memiliki kondisi yang baik dimana sangat sedikit ditemui lubang atau kerusakan lain pada aspal jalan.
- Hasil perhitungan ketersediaan ruang parkir menunjukkan bahwa ketersediaan parkir *on-street* di Jalan Pemuda sangatlah kurang, pada segmentasi A, hanya dapat memenuhi 25,7% ruang parkir yang dibutuhkan, segmentasi B hanya memenuhi 43,5%, segmentasi C hanya dapat memenuhi 24,9%, dan segmentasi D tidak memiliki ruang parkir *on-street*. Atau secara keseluruhan dari empat segmen tersebut, hanya dapat memenuhi sekitar 25,5% ruang parkir yang dibutuhkan.
- Dilihat dari kondisi fasilitas pendukung pada koridor Jalan Pemuda, marka parkir dan rambu-rambu petunjuk parkir dalam keadaan baik, garis putih marka terlihat jelas dan juga rambu parkir terlihat jelas dan berdiri tegak, lalu ada peneduh berupa pepohonan berada di separator antara jalur lambat dengan jalur cepat yang memiliki lebar sekitar 1,5 meter. Pohonnya rimbun dan kondisinya bersih karna ada petugas kebersihan yang membersihkan daun yang jatuh. Lalu ada lampu penerangan jalan yang berfungsi baik akan menyala saat hari mulai gelap, kemudian trotoar koridor juga dalam keadaan baik, jarang ditemukan lubang atau kerusakan sepanjang trotoar namun terdapat masalah yaitu masih ditemukannya kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di trotoar. Terakhir adalah tempat sampah, Kondisi tempat sampah baik, walau ada beberapa ditemukan penuh sehingga sampah tercecer disekitar tempat sampah tersebut. Sayangnya masih tidak ditemukannya ruang parkir khusus difabel disepanjang koridor Jalan Pemuda.
- Dilihat dari karakteristik pengguna parkir pada koridor Jalan Pemuda, mayoritas usia yang beraktivitas parkir masuk dalam kelompok usia produktif dengan persentase sebesar 98,9%. Berdasarkan pekerjaannya, didominasi oleh lain-lain yaitu sebesar 34%, ini menunjukkan

bahwa pekerjaan pengguna parkir koridor Jalan Pemuda adalah heterogen. Asal pengguna parkir, didapati mayoritas adalah berasal dari perkotaan Klaten yaitu sebesar 62%. Ditinjau dari moda kendaraan yang dipakai responden, kendaraan motorlah yang mayoritas digunakan dengan persentase sebesar 81%. Berikutnya keperluan kunjungan, didominasi oleh keperluan berbelanja dengan persentase yaitu 42%. Lalu durasi parkirnya, biasanya pengguna memarkirkan selama 1 sampai 2 jam kendaraannya dengan persentase 45%. Serta terakhir adalah jarak dari lokasi parkir ke tempat kegiatan, mayoritas memarkirkan dengan jarak yang dekat yaitu kurang dari 50 meter dengan persentase 70%.

- Karakteristik pengguna parkir di koridor Jalan Pemuda dipengaruhi oleh karakteristik fungsi kawasan. Diketahui bahwa terdapat 3 variabel yang memiliki keterkaitan, yaitu variabel pekerjaan dengan keperluan kunjungan, lalu variabel pekerjaan dengan durasi parkir serta variabel moda/ kendaraan dengan keperluan kunjungan. Dalam hal ini variabel yang paling berpengaruh adalah pekerjaan dan keperluan kunjungan.
- Karakteristik pengguna berdasarkan waktu, pagi hari didominasi oleh pegawai negeri, pegawai swasta dan pelajar dengan total persentase sebesar 46,5%, asal pengunjung mayoritas adalah berasal dari dalam kota Klaten, berdasarkan keperluan kunjungannya, didominasi keperluan kunjungan untuk bekerja, durasi parkir dalam kategori lama yaitu >4 jam. Pada siang hari memiliki karakteristik yang didominasi dengan keperluan kunjungan berbelanja dengan persentase 46,9%, asal pengunjung seimbang yaitu 50% dari dalam kota Klaten dan 50% dari luar kota Klaten, durasi parkir sedang yaitu 1-2 jam. Terakhir pada sore hari, didominasi oleh mahasiswa, buruh dan pelajar, asal pengunjung mayoritas dari dalam kota Klaten, memiliki keperluan kunjungan yaitu berbelanja dan rekreasi dengan durasi parkir sedang yaitu 1-2 jam.
- Hasil analisis fungsi dan aktivitas kawasan menunjukkan bahwa tiap segmentasi memiliki persentase berbeda antar fungsi aktivitas satu sama lain. Segmentasi A didominasi oleh fungsi perkantoran dengan persentase 83,7%, perdagangan jasa (12,6%) serta fungsi pendidikan (3,7%). Pada segmentasi B, didominasi oleh aktivitas perdagangan dan jasa dengan persentase 75,5%. Walau hanya memiliki persentase 9,8%, aktivitas rekreasi menjadi daya tarik terbesar di koridor Jalan Pemuda karena di segmentasi B terdapat alun-alun Klaten yang menjadi salah satu *landmark* Kaupaten Klaten. Selain itu terdapat aktivitas perkantoran (12,9%) dan pendidikan (2,2%) di segmen B. Berikutnya pada segmentasi C, didominasi oleh fungsi kawasan perdagangan jasa dengan persentase 70,5%. Disusul oleh fungsi kawasan perkantoran (23,7%), RTH (3,5%) yang terdapat aktivitas rekreasi didalamnya yaitu terdapatnya taman lampion, serta fungsi pendidikan (2,3%). Dan yang terakhir adalah

segmentasi D yang didominasi oleh fungsi perdagangan dan jasa dengan persentase 78,9%. Disusul oleh fungsi RTH (16,8%) serta fungsi perkantoran (4,3%).

- Dari hasil uji validitas dan realibilitas dengan alat bantu SPSS, dinyatakan bahwa koefisien yang dibuat oleh peneliti adalah valid dan reliabel. Dinyatakan valid karena tiap variabel dalam koefisien preferensi pemilihan lokasi parkir, r_{hitung} -nya lebih besar dari r_{tabel} . Serta dinyatakan reliabel karena hasil dari perhitungan menunjukkan bahwa nilai alpha lebih besar dari r_{tabel} .
- Dari hasil analisis preferensi pemilihan lokasi parkir yang terdiri dari 6 variabel yaitu; *availability* (ketersediaan), *closeness* (kedekatan), *comfortability* (kenyamanan), *parking fee* (biaya parkir), *security* (keamanan) dan *walking path condition* (kondisi jalur pejalan kaki) (Teknomo, 1997). Survey yang dilakukan dengan penyebaran koefisien dengan total 92 responden, menempatkan variabel keamanan menjadi yang terpenting dengan hasil skoring sebesar 412. Lalu urutan kedua adalah variabel kenyamanan dalam berparkir dengan total skoring 391. Variabel dengan hasil skoring terendah adalah variabel biaya parkir yaitu hanya menghasilkan 370 poin. Ini dikarenakan sepanjang koridor Jalan Pemuda memiliki biaya parkir yang sama.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan dari hasil analisis penelitian diatas, peneliti memberikan rekomendasi untuk pihak-pihak terkait yaitu untuk pemerintah Kab Klaten dan juga untuk masyarakat atau pengguna parkir di koridor Jalan Pemuda.

5.2.1 Rekomendasi Untuk Pemerintah

Rekomendasi dari peneliti untuk pemerintah Kabupaten Klaten adalah:

- Perlu dibuatnya perancangan parkir *on-street* untuk kendaraan roda dua, karena kenyataan pada eksisting belum terdapat marka atau petunjuk parkir untuk kendaraan roda dua. Membuat taman parkir atau ruang parkir *off-street* yang lebih tertata agar kebutuhan ruang parkir dapat terpenuhi.
- Karakteristik parkir pada segmentasi A didominasi oleh pekerja dan pelajar, dengan durasi parkir yang panjang serta fungsi aktivitasnya adalah perkantoran, perlu adanya taman parkir untuk pengguna memarkirkan kendaraannya.
- Perlu peremajaan atau perawatan secara berkala pada fasilitas pendukung koridor seperti pepohonan yang menutupi lampu penerangan jalan dan rambu petunjuk arah. Itu juga berlaku untuk semua fasilitas yang ada di koridor yaitu marka dan rambu petunjuk parkir, lampu jalan, trotoar serta tempat sampah.

- Ditemukan adanya selisih tarif parkir antara Perda Kab Klaten No.18 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum dengan yang ditemui di lapangan. Perlu adanya pembaharuan kebijakan terkait tarif parkir karena dirasa sudah tidak relevan dengan tarif Rp.300 untuk sepeda, Rp.500 untuk kendaraan roda dua dan Rp.1000 untuk kendaraan roda empat. Ada pun opsi lain yaitu penertiban dan penindakan kepada juru parkir yang meminta tarif parkir tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini.
- Keamanan dalam berparkir menjadi faktor terpenting dalam pemilihan lokasi parkir, tidak hanya hanya aman kendaraannya, namun juga pengendaranya. Perlunya menambahkan polisi tidur atau alat pembatas kecepatan serta *zebra cross* di Jalan Pemuda pada area yang ramai untuk meminimalisir kecelakaan. Keamanan baik kendaraannya juga keamanan pengguna/pengendara.

5.2.2 Rekomendasi Untuk Pengguna Parkir

Rekomendasi dari peneliti untuk masyarakat atau pengguna parkir di koridor Jalan Pemuda Kabupaten Klaten adalah:

- Demi menciptakan keindahan dan keteraturan kawasan, pengguna parkir tidak lagi menggunakan trotoar ataupun bahu jalan dengan larangan parkir untuk memarkirkan kendaraannya disana.
- Ikut merawat dan menjaga fasilitas parkir yang ada di koridor Jalan Pemuda.

5.2.3 Rekomendasi Untuk Penelitian Lanjutan

Peneliti merekomendasikan studi lanjutan yang bisa dilakukan mengenai parkir di koridor Jalan Pemuda, sebagai berikut:

- Arahan penataan parkir (*on-street & off-street*) pada koridor Jalan Pemuda Klaten.
- Studi mengenai kinerja pelayanan parkir dan fasilitas parkir pada koridor Jalan Pemuda Klaten.
- Penelitian mengenai pengaruh perilaku masyarakat terhadap perkembangan kawasan pada koridor Jalan Pemuda Klaten.
- Penelitian mengenai karakteristik perpartkiran dan pengaruhnya terhadap volume dan kapasitas jalan pada koridor Jalan Pemuda Klaten.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar dkk. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta : BSLLAK Dirjen Perhubungan Darat.
- Bishop, Kirk R. 1989. *Designing Urban Corridors*. Washington D.C. : American Planning Association.
- BPS. 2016. *Klaten Dalam Angka Tahun 2016*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten.
- Chiara, Joseph de dan Koppelman, Lee E. 1975. *Standar Perencanaan Tapak*. Jakarta : Erlangga.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Dirjen Perhubungan Darat. 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta : Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.
- Edwards, John D. 1992. *Transportation Planning Handbook*. New Jersey : Prentice Hall Englewood Cliffs.
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada Press.
- Malkhamah, Siti. 1995. *Manajemen Lalu Lintas*. Yogyakarta : Biro Penerbit KMTS FT UGM.
- McShane, William R. dan Roess, Roger P. 1990. *Traffic Engineering*. New Jersey : Prentice-Hall.
- Morlok, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- O'Flaherty, Coleman. 1997. *Transport Planning and Traffic Engineering*. Northwestern University : Wiley.
- Pemerintah Daerah. 2002. *Peraturan Daerah Kabupaten Klaten Nomor 22 Tahun 2002 tentang Tempat Khusus Parkir*. Pemerintah Daerah Kabupaten Klaten.
- Pemerintah Daerah. 2011. *Peraturan Daerah Kabupaten Klaten Nomor 11 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Klaten Tahun 2011–2031*. Pemerintah Daerah Kabupaten Klaten.
- Pemerintah Daerah. 2011. *Peraturan Daerah Kabupaten Klaten Nomor 18 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Umum*. Pemerintah Daerah Kabupaten Klaten.
- Pemerintah Pusat. 2004. *Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Pusat. 2006. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Jakarta.