
Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

Distribution Analysis of Parking Spot in Main Road Lane in Makassar City

¹Dinil Qaiyimah

¹JURUSAN GEOGRAFI/FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN
ALAM/UNIVERSITAS NEGERI MAKASSAR

Email : dinilqaiyimah@unm.ac.id

(Received: Aug/2020; Reviewed: Sept/2020; Accepted: Oct/2020; Published: Oct/2020)



Ini adalah artikel dengan akses terbuka dibawah license CC BY-SA ©2020 oleh penulis (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

ABSTRACT

The purpose of this study was to determine the distribution of parking lots in Makassar City both officially and unofficially managed.. The study was conducted directly in the field by plotting the parking spot and interviews with related parties in the field. Mapping was done using ArcGIS 10.1 software. Mapping aims to identify the distribution of parking points in Makassar City, both managed officially and unofficially. The results showed that the official parking area spread on Jl. Pengayoman, Jl. Dr. Sam Ratulangi, Jl. Southern Veterans, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Cendrawasih, Jl. Letjen Hertasning, Jl. Sultan Alauddin, Jl. Rappocini Raya, Jl. Boulevard Raya, Jl. Urip Sumiharjo, Jl. AP. Pettarani, Jl. Bandang, Jl. Cakalang, Jl. Landak Baru, Jl. General Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. HOS Cokroaminoto and Jl. Saddang River. The officially parked parking area of 78 parking lots and 104 parking lots are unofficially managed and the number of official parking attendants is 104 persons and the unofficial parking officer is 203 persons.

Keywords: *Parking spot; Official Parking; Unofficial Parking.*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui distribusi titik parkir di jalur jalan utama Kota Makassar, baik yang dikelola secara resmi maupun tidak resmi. Penelitian dilakukan secara langsung di lapangan dengan melakukan plotting titik parkir dan wawancara dengan pihak-pihak terkait di lapangan. Pemetaan dilakukan dengan menggunakan software ArcGIS 10.1. Pemetaan bertujuan mengidentifikasi persebaran titik parkir di Kota Makassar, baik yang dikelola secara resmi maupun tidak resmi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa titik parkir resmi tersebar di Jl. Pengayoman, Jl. Dr. Sam Ratulangi, Jl. Veteran Selatan, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Cendrawasih, Jl. Letjen Hertasning, Jl. Sultan Alauddin, Jl. Rappocini Raya, Jl. Boulevard Raya, Jl. Urip Sumiharjo, Jl. AP. Pettarani, Jl. Bandang, Jl. Cakalang, Jl. Landak Baru, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. HOS Cokroaminoto dan Jl. Sungai Saddang. Areal parkir resmi yang terdiri dari

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

78 tempat parkir dan 104 tempat parkir dikelola tidak resmi dan jumlah petugas parkir resmi 104 orang dan petugas parkir tidak resmi 203 orang.

Kata Kunci: *Titik parkir; Parkir resmi; Parkir tidak resmi*

PENDAHULUAN

Di Sulawesi Selatan, arus modernisasi dan globalisasi paling besar dapat dirasakan di ibukota provinsi, Kota Makassar. Perkembangan Kota Makassar dari tahun ke tahun semakin memperlihatkan perubahan terhadap pola hidup masyarakat (Maru et al., 2016). Hal tersebut tentu saja berpengaruh pada sektor kepemilikan kendaraan di Makassar yang semakin meningkat karena masyarakat yang semakin menginginkan kemudahan dalam menjalankan aktivitasnya (Wunas & Natalia, 2015). Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini menyebabkan terjadinya pertumbuhan dan perkembangan di segala aspek kehidupan. Perkembangan yang terjadi tidak terlepas di berbagai bidang baik pemerintah maupun swasta, sehingga menimbulkan prosedur-prosedur kerja baru serta peralatan kerja yang lebih modern yang menjadikan persyaratan kerja baru yang mengharuskan suatu bidang untuk selalu tanggap dan waspada untuk dapat menyesuaikan diri.

Makin meningkatnya arus urbanisasi menyebabkan pertumbuhan kota-kota akan semakin meningkat dan dengan sendirinya kebutuhan jaringan transportasi untuk menampung pergerakan masyarakat kota juga akan semakin meningkat (Nasution, 2004). Meningkatnya penggunaan kendaraan serta aktivitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lain menyebabkan semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat akan lahan atau ruang parkir. Karena ada saatnya kendaraan berhenti dan menjadikan tempat parkir sebagai unsur penting dalam transportasi (Ionita et al., 2018). Data statistik menunjukkan bahwa dalam periode 2002-2010, laju pertumbuhan sepeda motor (10,8%) mencapai tiga kali laju pertumbuhan mobil (3,6%) dan jumlah sepeda motor yang terdaftar di tahun 2010 mencapai 30% dari seluruh kendaraan yang ada di dunia (Susantono, 2014). Kawasan Asia merupakan wilayah dengan jumlah sepeda motor terbesar. Data tahun 2010 menunjukkan Cina memiliki jumlah sepeda motor terbanyak yaitu 110 juta dan diikuti oleh India sebanyak 82 juta dan Indonesia berada di urutan ke tiga dengan jumlah sepeda motor sebanyak 60 juta dan Vietnam sebanyak 31 juta (Susantono, 2014).

Sedikitnya terdapat ratusan lahan parkir di Kota Makassar yang tersebar di jalur jalan utama Kota Makassar dan dikelola oleh ratusan juru parkir resmi maupun juru parkir tidak resmi. Bersamaan dengan meningkatnya penggunaan kendaraan, tidak jarang tempat parkir merupakan penyebab utama terjadinya kemacetan dalam kota. Umumnya, masyarakat yang beraktivitas di dalam kota kurang memahami tempat-tempat yang merupakan daerah larangan parkir, sehingga mereka memarkirkan kendaraannya di badan jalan dekat tujuan mereka (Perhubungan, 1998) (Lukman et al., 2012) (Dowling et al., 2017).

Berdasarkan latar belakang yang telah diungkapkan sebelumnya, maka peneliti tertarik untuk mengangkat permasalahan yang telah diungkapkan sebelumnya sebagai sebuah topik penelitian. Dengan adanya data persebaran titik parkir yang disajikan dalam sebuah peta diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan pengetahuan tentang kondisi parkir khususnya di jalur jalan utama Kota Makassar dan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk perencanaan fasilitas parkir yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan di wilayah yang dipetakan sehingga dapat menjadi salah satu solusi untuk pemecahan permasalahan lain yang berkaitan dengan hal tersebut.

METODE

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu memberikan gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai kondisi di lapangan. Pengumpulan data dilakukan dengan cara *survey*, wawancara dan observasi. Metode pengambilan sampel dilakukan dengan metode sampling purposif atau *judgemental sampling*. Metode sampling ini menekankan pada karakter anggota sampel dengan pertimbangan mendalam dianggap atau diyakini dapat mewakili karakter populasi atau subpopulasi (Yunus, 2010).

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar, yaitu di jalur jalan utama Kota Makassar, seperti Jl. Cendrawasih, Jl. Sultan alauddin, Jl. Ratulangi, Jl. Veteran, Jl. Ahmad Yani, dan Jl. Pettarani. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa Kota Makassar merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang mengalami perkembangan yang pesat (Tjandraatmadja et al., 2013). Pembangunan berbagai fasilitas dan peningkatan jumlah penduduk menimbulkan tekanan pada kebutuhan penduduk akan lapangan pekerjaan.

Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan berdasarkan jenis data yang dibutuhkan. Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Data primer

Data primer yang diperlukan dalam penelitian ini di antaranya data literatur yang berkaitan dengan penelitian ini baik secara teoritis maupun secara teknis, lokasi titik parkir yang berada di jalur jalan utama Kota Makassar, serta data umum setiap titik parkir dan setiap juru parkir resmi maupun tidak resmi. Pengumpulan data yang terkait dengan studi literatur dilakukan sebelum penelitian dilaksanakan untuk mengumpulkan bahan-bahan yang diperlukan untuk menyusun rencana penelitian. Informasi yang diperoleh pada proses pengumpulan data dan studi literatur adalah mengenai kondisi umum wilayah yang menjadi sasaran penelitian. Studi literatur yang dimaksud dalam penelitian ini untuk melihat kaitannya dengan sistem parkir di wilayah sasaran.

Data Primer berupa data titik lokasi parkir yang diperoleh dengan menggunakan GPS atau *Global Positioning System*. Pemplotan titik parkir dilakukan secara langsung di lapangan secara aktual, baik lahan parkir resmi maupun tidak resmi yang berada di jalur jalan utama Kota Makassar. Sedangkan data umum yang berkaitan dengan titik parkir dan juru parkir diperoleh melalui wawancara dengan juru parkir di setiap titik parkir. Selain itu untuk data pendukung dilakukan wawancara dengan Kasubag Umum Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya.

2. Data sekunder

Selain data primer yang langsung diperoleh di lapangan, juga di kumpulkan data sekunder dari instansi-instansi terkait untuk mendukung data primer yang dikumpulkan di lapangan. Data sekunder yang dikumpulkan berupa informasi yang terkait dengan perparkiran di Kota Makassar khususnya. Data-data kondisi umum Kota Makassar diperoleh dari BPS Kota Makassar.

Analisis distribusi titik parkir dilakukan secara deskriptif dengan menganalisis setiap lahan parkir dan mengelompokkannya berdasarkan kategori parkir resmi atau tidak resmi. Pengelompokan dilakukan berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara di lapangan. Pemetaan titik parkir dilakukan dengan menggunakan *software ArcGIS 10.1*. Pemetaan dilakukan untuk setiap kelompok yaitu lahan parkir resmi dan lahan parkir tidak resmi sehingga memudahkan dalam proses analisis data.

HASIL DAN PEMBAHASAN**Hasil**

Wilayah Kota Makassar memiliki luas 175,77 km² yang meliputi 14 kecamatan dengan jumlah penduduk Kota Makassar mengalami peningkatan sebanyak 1,41% dibandingkan jumlah penduduk tahun 2014. Kepadatan penduduk di Kota Makassar tahun 2015 sebesar 8.246 jiwa/km² dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga empat orang. Kepadatan penduduk di 14 kecamatan Kota Makassar berbeda-beda, kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Makassar dengan kepadatan sebesar 33.490 jiwa/km² dan kepadatan penduduk terendah berada di Kecamatan Tamalanrea sebesar 3.481 jiwa/km². Jumlah rumah tangga mengalami pertumbuhan sebesar 2,96% dari tahun 2014. Jumlah penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya akan diikuti dengan meningkatnya mobilitas penduduk di Kota Makassar (Statistik, 2016).

Kota Makassar memiliki titik parkir yang tersebar di jalur jalan utama kota. Titik parkir yang ada di sepanjang jalur jalan utama kota ada yang dikelola secara resmi oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya dan ada pula yang dikelola secara tidak resmi oleh sebuah organisasi yang dipimpin oleh seorang preman atau bos di wilayah atau lokasi tertentu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah lahan parkir tidak resmi lebih banyak dibandingkan jumlah lahan parkir resmi yang ada di jalur jalan utama Kota Makassar. Persebaran lokasi parkir resmi dan tidak resmi di Kota Makassar disajikan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Persebaran Lokasi Parkir di Kota Makassar

| No | Lahan Parkir Resmi | Lahan Parkir Tidak Resmi |
|-----|--------------------------|--------------------------|
| 1. | Jl. Pengayoman | Jl. Tamalate |
| 2. | Jl. Dr. Sam Ratulangi | Jl. Tamarunang |
| 3. | Jl. Veteran Selatan | Jl. Sultan Alauddin |
| 4. | Jl. Perintis Kemerdekaan | Jl. Andalas |
| 5. | Jl. Cendrawasih | Jl. Perintis Kemerdekaan |
| 6. | Jl. Letjen Hertasning | Jl. AP. Pettarani |
| 7. | Jl. Sultan Alauddin | Jl. Pengayoman |
| 8. | Jl. Rappocini Raya | Jl. Penghibur |
| 9. | Jl. Boulevard Raya | Jl. Letjen Hertasning |
| 10. | Jl. Urip Sumiharjo | Jl. Gunung Bawakaraeng |
| 11. | Jl. AP. Pettarani | Jl. Urip Sumiharjo |
| 12. | Jl. Bandang | |
| 13. | Jl. Cakalang | |
| 14. | Jl. Landak Baru | |
| 15. | Jl. Jendral Sudirman | |
| 16. | Jl. Ahmad Yani | |
| 17. | Jl. HOS Cokroaminoto | |
| 18. | Jl. Sungai Saddang | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

Dari hasil penelitian diperoleh data bahwa terdapat 78 lahan parkir resmi dan 104 lahan parkir tidak resmi yang tersebar di sepanjang jalan di jalur utama Kota Makassar seperti telah disajikan dalam Tabel 1. Parkir resmi yang dimaksud adalah tempat parkir yang dikelola secara resmi oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya dan dijaga oleh juru parkir yang telah terdaftar di ceklis koordinator perusahaan parkir, memenuhi syarat sebagai juru parkir, mengikuti pelatihan dan saat bertugas dilengkapi dengan identitas resmi dari Perusahaan Daerah Parkir berupa *Id Card*, rompi dan karcis parkir. Termasuk dalam kategori parkir resmi adalah tempat parkir yang dikelola oleh pihak gedung dan atau badan usaha secara mandiri dengan mendapatkan ijin operasi dari Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) dengan membayar pajak sebanyak 30% setiap tahunnya. Lokasi parkir yang dikelola secara mandiri oleh pihak gedung dan atau badan usaha secara mandiri disajikan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Lokasi Parkir di Kota Makassar yang Dikelola secara Mandiri oleh Pihak Gedung

| No | Lahan Parkir Mandiri | No | Lahan Parkir Mandiri |
|-----|-----------------------------|-----|---|
| 1. | Toko Alaska | 32. | Pasar Mode |
| 2. | Toko Agung | 33. | Bintang |
| 3. | Cahaya Oto | 34. | Bank BNI |
| 4. | Makassar Town Square (MToS) | 35. | RSUD Daya |
| 5. | Perwakilan Bus Alam Indah | 36. | Transmart |
| 6. | Warkop 51 | 37. | Hotel Grand City |
| 7. | Toko Asoka | 38. | Astra Motor Makassar |
| 8. | Restaurant Pancious | 39. | Universitas Muhammadiyah |
| 9. | Indo Mode | 40. | STIE Nobel |
| 10. | Toko Smart Phone | 41. | Telesindo |
| 11. | Universitas Indonesia Timur | 42. | K-Link |
| 12. | Cafe Azzahra | 43. | Hotel Amaris |
| 13. | Mall Panakukang | 44. | Ramayana |
| 14. | Carrefour | 45. | SMP 7 Makassar |
| 15. | KFC | 46. | Apotek Kusuma |
| 16. | Computer City | 47. | Kantor Kementerian Agama |
| 17. | Hotel Asia | 48. | Samsung |
| 18. | Pasar Segar | 48. | Apotek Sejati Farma |
| 19. | Kantor Dinas Pendidikan | 50. | Sekolah Air Line Bussiness Career Tadika Puri |
| 20. | Dealer Daihatsu | 51. | Barbershop Figo |
| 21. | Ifa | 52. | Gedung Pasca Sarjana UNM |
| 22. | Bank BTPN | 53. | SD Pertiwi |
| 23. | Dealer Honda | 54. | Showroom Hadji Kalla |
| 24. | RS. Awal Bros | 55. | Gedung Bosowa |
| 25. | Circle K | 56. | MaRI |
| 26. | Graha Pena | 57. | RSUD Labuang Baji |
| 27. | Kantor Kejaksaan Tinggi | 58. | Dealer Chevrolet |

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 28. RS. Ibnu Sina | 59. Bank BRI |
| 29. Indomaret | 60. Bank Danamon |
| 30. Dealer Suzuki | 61. Bank CIMB Niaga |
| 31. Alfamidi | |

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Setiap lahan parkir umumnya dijaga oleh 1 hingga 10 orang juru parkir tergantung kebutuhan setiap lokasi parkir. Tidak semua lahan parkir memiliki lahan parkir khusus bahkan untuk lahan parkir resmi sekalipun, sehingga sering digunakan sebagian badan jalan untuk dimanfaatkan sebagai tempat parkir. Pemanfaatan sebagian badan jalan ini sering menimbulkan kemacetan khususnya pada saat jam-jam ramai kendaraan.

Sebuah tempat atau lokasi parkir yang dikelola oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya membutuhkan juru parkir untuk ditugaskan di setiap lokasi atau titik parkir. Namun, untuk menjadi seorang juru parkir resmi di Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya perlu untuk memenuhi beberapa persyaratan yang telah ditentukan oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya sebelumnya. Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya menuntut syarat-syarat tertentu untuk dipenuhi oleh orang yang ingin bekerja sebagai juru parkir resmi. Hal tersebut menjadi salah satu faktor munculnya juru parkir tidak resmi, karena pada umumnya orang-orang yang bekerja sebagai juru parkir tidak resmi tidak mampu memenuhi syarat-syarat untuk bekerja sebagai juru parkir resmi sehingga mereka memilih cara lain untuk bekerja sebagai juru parkir yaitu mencari lokasi yang potensial untuk dijadikan tempat untuk parkir. Lokasi yang dipilih biasanya adalah bahu jalan, di depan toko atau kantor kemudian dijadikannya tempat parkir secara tidak resmi.

Juru parkir resmi di sepanjang jalur jalan utama Kota Makassar dikoordinir oleh sebuah organisasi yang berada di bawah kendali Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya. Menjadi Juru Parkir tidaklah semudah seperti apa yang dilihat oleh kebanyakan orang, salah satu syarat yang harus disanggupi, setiap hari mereka yang bekerja sebagai juru parkir wajib menyetorkan uang hasil parkir kepada seorang kolektor di masing-masing wilayah kerja yang dikenal sebagai sektor tugas. Kolektor bertugas mengumpulkan uang setoran dari setiap juru parkir lalu mendatanya sebagai bukti setoran. Semua uang hasil setoran dan bukti setoran akan diserahkan ke Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya.

Pembahasan

Terdapat sekitar 78 lahan parkir resmi yang berada di jalur jalan utama Kota Makassar yang dikelola secara resmi oleh Perusahaan Daerah Parkir Makassar Raya maupun yang dikelola oleh pihak gedung dan atau badan usaha secara mandiri yang tersebar di Jl. Pengayoman, Jl. Dr. Sam Ratulangi, Jl. Veteran Selatan, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Cendrawasih, Jl. Letjen Hertasning, Jl. Sultan Alauddin, Jl. Rappocini Raya, Jl. Boulevard Raya, Jl. Urip Sumiharjo, Jl. AP. Pettarani, Jl. Bandang, Jl. Cakalang, Jl. Landak Baru, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. HOS Cokroaminoto dan Jl. Sungai Saddang. (Gambar 1.). Persebaran titik parkir tidak resmi berada di sepanjang Jalan. Tamalate, Jl. Tamarunang, Jl.

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

Sultan Alauddin, Jl. Andalas, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. AP. Pettarani, Jl. Pengayoman, Jl. Penghibur, Jl. Letjen Hertasning, Jl. Gunung Bawakaraeng dan Jl. Urip Sumiharjo. (Gambar 2.).

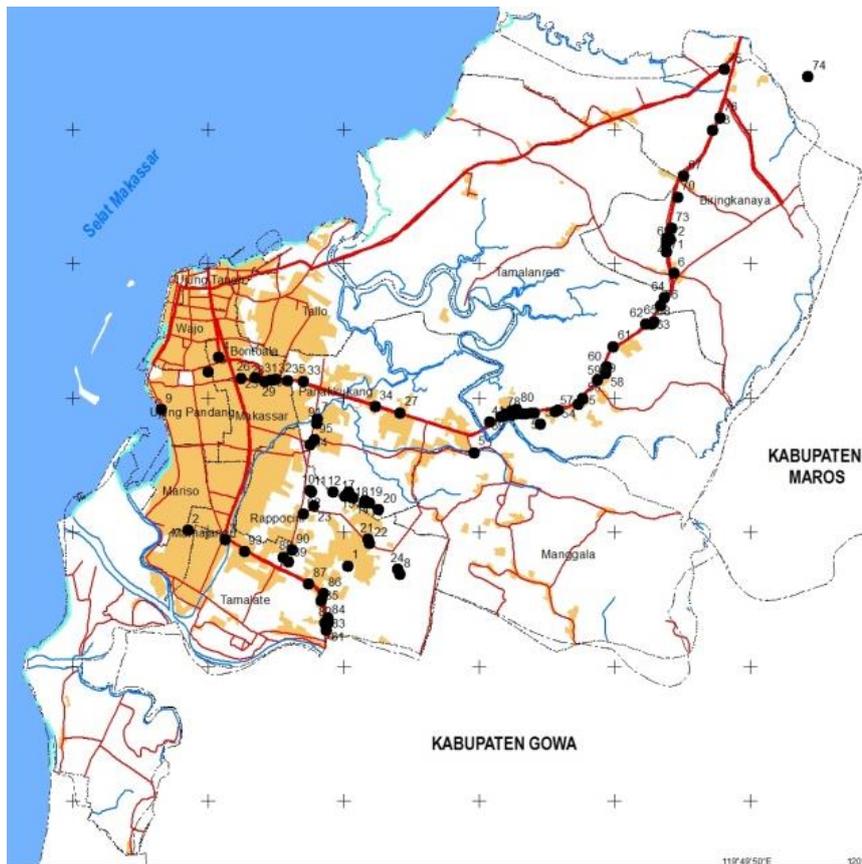
Terdapat beberapa jenis parkir di Kota Makassar, yaitu ada yang bersifat *on street parking*, *off street parking* atau *on* dan *off street parking*. Tipe parkir *on street* umumnya menjadi salah satu pemicu terjadinya kemacetan di titik tertentu. Hal tersebut dikarenakan luas jalan yang semakin sempit karena sebagian jalan dimanfaatkan untuk lokasi parkir, namun jumlah kendaraan yang melalui suatu jalan cenderung tetap atau bertambah. Untuk menghindari kepadatan di jalan akibat terganggunya akses kendaraan yang lewat, seharusnya sebuah fasilitas umum, perkantoran dan tempat yang ramai pengunjung menyediakan tempat parkir di luar badan jalan yang dibuat khusus sebagai penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan atau gedung parkir (Luthfia, 2015).



Gambar 1. Peta Persebaran Titik Parkir Resmi di Kota Makassar

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

Hasil penelitian di lapangan diperoleh jumlah juru parkir resmi yang bekerja di jalur jalan utama Kota Makassar kurang lebih sebanyak 104 orang juru parkir. Biasanya lahan parkir yang dikelola oleh PD Parkir Makassar Raya akan menerjunkan juru parkir untuk setiap lahan parkir yang ada. Berbeda dengan tempat parkir resmi yang membayar pajak langsung ke Dispenda Kota Makassar. Biasanya sistem parkir yang digunakan adalah menggunakan struk sehingga tempat parkirnya tidak dijaga oleh juru parkir melainkan oleh seorang petugas di dalam sebuah loket yang dilengkapi dengan palang pintu. Pengunjung hanya perlu menunjukkan struk yang telah diambil ketika masuk dan kemudian akan dikenakan biaya tarif parkir sesuai dengan lama parkir. Sistem parkir resmi seperti ini perhitungan tarif parkir dilakukan per jam, sehingga cenderung lebih mahal dibandingkan dengan biaya parkir resmi dari PD Parkir Makassar Raya yang hanya Rp. 1000-2000 untuk sepeda motor dan Rp. 2000-5000 untuk kendaraan beroda empat.



Gambar 2. Peta Persebaran Titik Parkir Tidak Resmi di Kota Makassar

PD Parkir Makassar Raya mengakui bahwa terkadang mereka menghadapi masalah terkait juru parkir mereka. Sebenarnya untuk menjadi seorang juru parkir resmi diharuskan melalui prosedur-prosedur tertentu agar juru parkir yang diterima bekerja memiliki kriteria yang sesuai dengan kriteria yang dipersyaratkan oleh PD Parkir. Namun kecurangan sering timbul

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

dari juru parkir yang melakukan warisan pekerjaan atau memberikan pekerjaan mereka kepada orang lain tanpa melalui persetujuan pihak PD Parkir sehingga pihak PD Parkir mengalami kesulitan untuk mendata juru parkir mereka secara keseluruhan.

Keberadaan juru parkir di setiap titik parkir tidak lantas menjadikan titik-titik parkir bebas dari masalah, karena meskipun juru parkir resmi telah dilengkapi dengan karcis parkir yang bertuliskan tarif parkir saat bekerja, masih saja ada juru parkir yang menaikkan tarif parkir seandainya terutama pada saat ada acara tertentu yang diadakan di tempat tersebut. Hal tersebut cukup meresahkan pengguna parkir, karena sebenarnya juru parkir tidak seharusnya meminta tambahan biaya pada pengguna parkir sementara mereka bekerja telah diberikan gaji sendiri dari pihak PD Parkir. Sebaiknya hal tersebut menjadi perhatian khusus dari pihak PD Parkir Makassar Raya dan segera melakukan tindakan agar dapat mengurangi praktek-praktek pungli seperti ini sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi kedua belah pihak.

SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang telah dicapai, maka kesimpulan penelitian ini adalah parkir resmi dan tidak resmi tersebar secara tidak merata khususnya di jalur jalan utama Kota Makassar. Distribusi titik parkir di jalur jalan utama Kota Makassar tersebar di sepanjang Jl. Pengayoman, Jl. Dr. Sam Ratulangi, Jl. Veteran Selatan, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Cendrawasih, Jl. Letjen Hertasning, Jl. Sultan Alauddin, Jl. Rappocini Raya, Jl. Boulevard Raya, Jl. Urip Sumiharjo, Jl. AP. Pettarani, Jl. Bandang, Jl. Cakalang, Jl. Landak Baru, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. HOS Cokroaminoto, Jl. Sungai Saddang, Jl. Tamalate, Jl. Tamarunang, Jl. Andalas, Jl. Penghibur, dan Jl. Gunung Bawakaraeng. Dengan jumlah titik parkir resmi sebanyak 78 titik dan titik parkir tidak resmi sebanyak 104 titik dengan jumlah juru parkir resmi kurang lebih sebanyak 104 orang. Berdasarkan hasil penelitian, sistem *off street parking* dan *on street parking* adalah jenis parkir yang sering menjadi salah satu penyebab timbulnya titik kemacetan di sepanjang jalur jalan utama Kota Makassar terutama pada jam padat kendaraan.

Saran

Hasil penelitian yang telah diperoleh menunjukkan adanya keterkaitan antara kemacetan dengan keberadaan titik parkir di Kota Makassar, baik yang resmi maupun tidak resmi. Oleh karena itu diperlukan strategi yang tepat sasaran untuk mengatasi permasalahan tersebut sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan terutama di jalan-jalan utama Kota Makassar yang memang selalu dipadati oleh kendaraan. Peneliti menyadari bahwa terdapat kekurangan dalam penelitian ini, sehingga peneliti mengharapkan akan adanya penelitian yang serupa yang mengkaji topik pembahasan yang berkaitan dengan penelitian ini namun dikaji secara lebih detail dan mendalam untuk dapat dijadikan sebagai panduan dalam rangka pembangunan kota yang lebih baik lagi.

Dinil Qaiyimah, 2020, Analisis Distribusi Titik Parkir di Jalur Jalan Utama Kota Makassar

DAFTAR RUJUKAN

- Dowling, C., Fiez, T., Ratliff, L., & Zhang, B. (2017). How much urban traffic is searching for parking? simulating curbside parking as a network of finite capacity queues. *ArXiv Preprint ArXiv:1702.06156*.
- Ionita, A., Pomp, A., Cochez, M., Meisen, T., & Decker, S. (2018). Where to park? predicting free parking spots in unmonitored city areas. *Proceedings of the 8th International Conference on Web Intelligence, Mining and Semantics*, 1–12.
- Lukman, D. J., Nurlinah, N., & Murfhi, A. (2012). Implementasi Kebijakan Perparkiran di Kota Makassar. *Jurnal Administrasi Dan Kebijakan Kesehatan Indonesia*, 5(2), 97–112.
- Luthfia, A. R. (2015). KUASA AKTOR DALAM “DUNIA” PARKIR LIAR (Studi Kasus Kuasa Aktor dalam ‘Dunia’ Parkir Liar di Sekitar RSUP Dr. Sardjito dengan menggunakan Perspektif Foucauldian dan Gramscian). *Cakrawala*, 4(1).
- Maru, R., Ikhsan, M., & Laka, B. M. (2016). Perubahan penggunaan lahan Kota Makassar tahun 1990-2010. *Sainsmat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pengetahuan Alam*, 4(2).
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen transportasi*.
- Perhubungan, D. (1998). Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir. *Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta*.
- Statistik, B. P. (2016). Kota Makassar Dalam Angka 2016. *Makassar: BPS*.
- Susantono, B. (2014). Sepeda Motor: Peran dan Tantangan. *Asosiasi Industri Sepedamotor Indonesia (AISI). Jakarta*.
- Tjandraatmadja, G., Kirono, D., Neumann, L., Larson, S., Stone-Jovicich, S., Barkey, R., Amran, A., & Selintung, M. (2013). Assessing urban water security and climate change adaptation in Makassar, Indonesia. *Proceedings of the International Congress on Modelling and Simulation (MODSIM13), Adelaide, Australia*, 2235–2241.
- Wunas, S., & Natalia, V. V. (2015). Pembangunan Infrastruktur Transportasi di Kota Makassar. *Jurnal Transportasi*, 15(3).
- Yunus, H. S. (2010). Metodologi penelitian wilayah kontemporer. *Yogyakarta: Pustaka Pelajar*.

Editor In Chief

Erman Syarif

emankgiman@unm.ac.id

Publisher

Geography Education, Geography Departemenr, Universitas Negeri Makassar

Ruang Publikasi Lt.1 Jurusan Geografi Kampus UNM Parangtambung, Jalan Daeng Tata, Makassar.

Email : lageografia@unm.ac.id

Info Berlangganan Jurnal

085298749260 / Alief Saputro