JOURNAL FLYOVER (JFO)
Magister Teknik Sipil Program Pascasarjana UMI

Vol. 06, No. 01 Tahun 2026
E-ISSN: 2829-5684

Pengaruh Preferensi Tarif dan Durasi Parkir Mahasiswa Terhadap Okupansi Fasilitas Parkir di Sekitar Kampus ITB Ganesha

Anggel Erpa Erong Pakiding [1*], Asdalifah Paisal [2], Fretty Sumbung Parerung [3]

1*) Program Studi Teknik Sipil, Politeknik Dewantara, Kota Palopo, angelerpaep@gmail.com
2) Program Studi Teknik Sipil, Politeknik Dewantara, Kota Palopo, asdalifahpaisal@polidewa.ac.id
3) Program Studi Teknik Sipil, Politeknik Dewantara, Kota Palopo, frettysumbung@polidewa.ac.id

Abstract

The limited availability of parking spaces in activity centers often triggers the use of road bodies for on-street parking, which results in reduced road capacity and traffic congestion. The ITB Ganesha Campus, as an academic hub that experienced a 10.3% increase in student enrollment during the 2023–2024 period, faces a similar challenge where internal parking facilities are no longer able to accommodate the volume of private vehicles. This study aims to identify the characteristics of parking services within the ITB Ganesha environment through the aspects of accessibility, management schemes, and student tariff preferences. The research methodology employed a field observation approach within a 400-meter radius of the campus gates, alongside the distribution of questionnaires to student respondents. The sample size was determined using the Slovin formula with a 5% margin of error from a total population of 26,316 students, resulting in a proportional quota of 33 respondents per faculty. Initial data collection from 256 respondents indicates that the educational background is dominated by Undergraduate students (66.8%), with the largest distribution of respondents originating from SAPPK (27.7%), FTSL (18.8%), and FTMD (9.4%). In terms of mobility, motorcycles are the primary mode of transportation owned and used by 44.5% of respondents, followed by cars at 10.9%. The low rate of bicycle ownership (<3%) and the high dependency on motorized vehicles reinforce the urgency of restructuring both on-street and off-street parking facilities to maintain road performance around the educational area.

Keywords: Accessibility, ITB Ganesha, Parking Services, Private Vehicles, Slovin Formula.

Abstrak

Ketersediaan ruang parkir yang terbatas di pusat kegiatan sering kali memicu penggunaan badan jalan (on-street parking), yang berdampak pada reduksi kapasitas jalan dan kemacetan. Kampus ITB Ganesha, sebagai pusat akademik dengan peningkatan jumlah mahasiswa sebesar 10,3% pada periode 2023–2024, menghadapi tantangan serupa di mana fasilitas parkir internal tidak lagi mampu menampung volume kendaraan pribadi. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik layanan parkir di lingkungan ITB Ganesha melalui aspek aksesibilitas, skema pengelolaan, dan preferensi tarif mahasiswa. Metode penelitian dilakukan dengan pendekatan observasi lapangan pada radius 400 meter dari gerbang kampus serta penyebaran kuesioner kepada responden mahasiswa. Penentuan sampel menggunakan rumus Slovin dengan margin of error 5% dari total populasi 26.316 mahasiswa, yang menghasilkan kuota proporsional 33 responden per fakultas. Hasil pengumpulan data awal dari 256 responden menunjukkan bahwa latar belakang pendidikan didominasi oleh mahasiswa program Sarjana (66,8%), dengan distribusi asal fakultas terbesar dari SAPPK (27,7%), FTSL (18,8%), dan FTMD (9,4%). Dalam hal mobilitas, sepeda motor menjadi moda transportasi utama yang dimiliki dan digunakan oleh 44,5% responden, diikuti oleh mobil sebesar 10,9%. Rendahnya kepemilikan sepeda (<3%) dan tingginya ketergantungan pada kendaraan bermotor memperkuat urgensi penataan fasilitas parkir baik on-street maupun off-street guna menjaga kinerja jalan di sekitar kawasan pendidikan.

Kata Kunci: Aksesibilitas, ITB Ganesha, Kendaraan Pribadi. Layanan Parkir.

1. PENDAHULUAN

Parkir merupakan fasilitas pemberhentian kendaraan yang esensial bagi keamanan dan kelancaran lalu lintas (Tamin, 2000). Ketersediaan ruang parkir di pusat kegiatan sangat terbatas, sehingga ketidaktersediaan fasilitas ini sering memicu penggunaan badan jalan (on-street parking). Hal tersebut mereduksi kapasitas efektif jalan dan mengakibatkan kemacetan (Warpani, 2002). Kebutuhan akan ruang parkir merupakan hal yang penting dalam pusat kegiatan, karena dampaknya akan menimbulkan banyak masalah apabila kebutuhan ruang parkir kurang memadai (Nainggolan dkk., 2021).

Besaran kebutuhan ruang parkir berbanding lurus dengan intensitas kegiatan dan dipengaruhi oleh preferensi pengguna yang cenderung memilih lokasi parkir terdekat dari tujuan guna meminimalkan jarak tempuh jalan kaki (Warpani, 1990). Minimnya penyediaan lahan parkir di pinggir jalan memberikan masalah terhadap kinerja jalan secara keseluruhan (Samuel dkk., 2021).

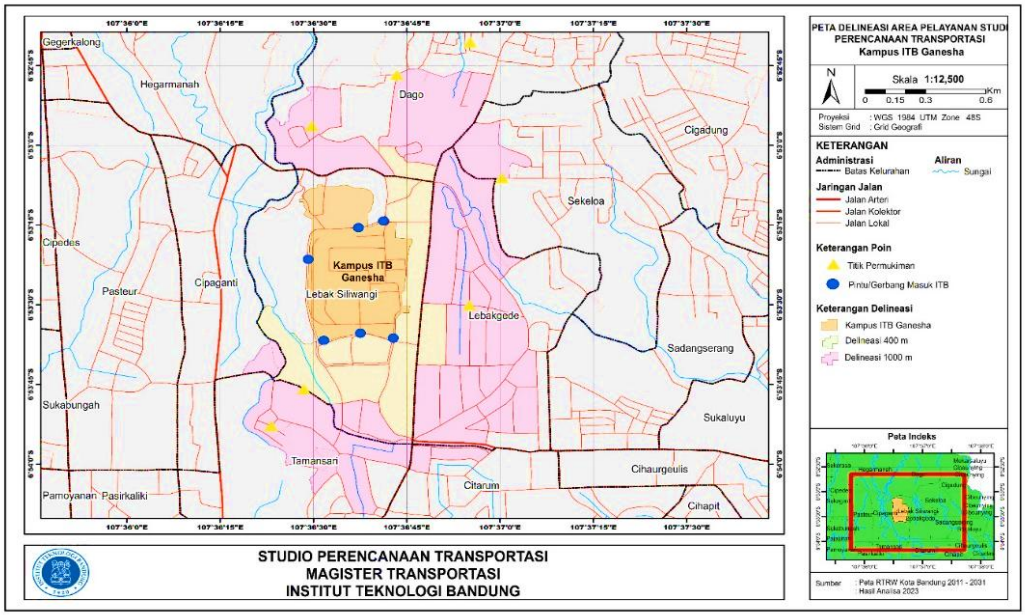
Kampus ITB Ganesha, sebagai pusat akademik seluas 28 hektar di Kota Bandung, memiliki daya tarik perjalanan yang sangat tinggi. Data menunjukkan peningkatan jumlah mahasiswa sebesar 10,3% pada periode 2023–2024, yang berkorelasi dengan tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Akibatnya, fasilitas parkir internal tidak lagi mampu menampung volume kendaraan, khususnya mobil, sehingga melimpah ke badan jalan di sekitar kampus.

Berdasarkan urgensi tersebut, penelitian ini bertujuan mengidentifikasi karakteristik layanan parkir di lingkungan ITB Ganesha, yang mencakup aspek aksesibilitas yaitu kemudahan pencapaian lokasi parkir, skema pengelolaan sistem regulasi dan operasional area parkir, dan preferensi tarif yaitu respon mahasiswa terhadap biaya parkir kendaraan pribadi.

2. METODE

A. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini mencakup kawasan pendidikan Kampus Institut Teknologi Bandung (ITB) Ganesha yang berlokasi di Kelurahan Lebak Siliwangi, Kecamatan Coblong, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat. Secara geografis, kampus ITB Ganesha terletak pada koordinat 6°53′25, 17′′ Lintang Selatan dan 107°36′37, 29′′ Lintang Timur. Delineasi wilayah dibagi menjadi dua zona utama yaitu zona pertama delineasi dengan radius 400 meter yang diukur dari setiap gerbang kampus, mencakup total luas area sebesar 0,79 km². Zona kedua yaitu delineasi dengan radius 1.000 meter dari gerbang kampus, yang mencakup total luas area sebesar 2,31 km² (**Gambar 1).**



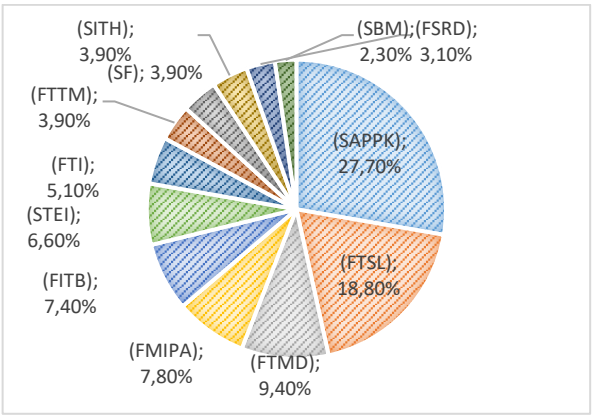
Gambar 1 Peta Deleniasi Kawasan ITB Ganesha

B. Metode Teknik Sampling

Kegiatan observasi dilakukan melalui pengamatan langsung pada wilayah studi di sekitar Kampus ITB Ganesha dengan radius jangkauan 400 meter. Variabel utama yang menjadi fokus pengamatan adalah kondisi eksisting fasilitas parkir di kawasan tersebut. Penentuan jumlah sampel dalam penelitian dilakukan di wilayah Kampus Ganesha dengan merujuk pada data populasi mahasiswa aktif tahun 2023, yaitu sebanyak 26.316 mahasiswa. Untuk mendapatkan jumlah sampel yang representatif dari populasi tersebut, digunakan rumus Slovin. Secara matematis, persamaan Slovin dinyatakan sebagai berikut:

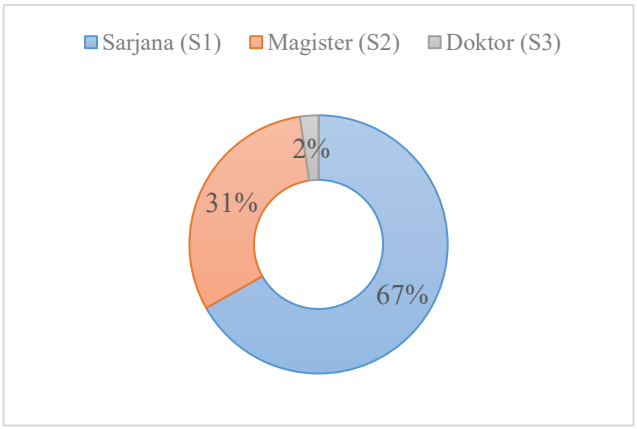
$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \qquad (1)$$

Dimana:
n : merupakan jumlah sampel yang dicari dalam penelitian.
N : merupakan total jumlah populasi yang tersedia.
e : merupakan margin of error atau tingkat kesalahan yang dapat ditoleransi.
Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan (*margin of error*) sebesar 5%, ditetapkan jumlah sampel minimal untuk penelitian dilakukan adalah sebanyak 395 responden. Guna menjamin distribusi data yang merata, total sampel tersebut dialokasikan ke dalam 12 fakultas yang berada di lingkungan kampus ITB. Dengan demikian, setiap fakultas mendapatkan kuota proporsional sebanyak 33 responden mahasiswa.



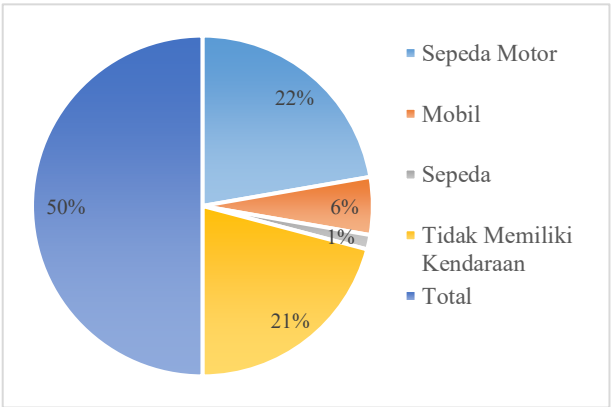
Gambar 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Fakultas

Mengacu pada **Gambar 2**, berdasarkan perolehan data dari 256 responden, responden utamanya berasal dari F/S SAPPK (27,7%), diikuti dengan FTSL (18,8%), dan FTMD (9,4%).



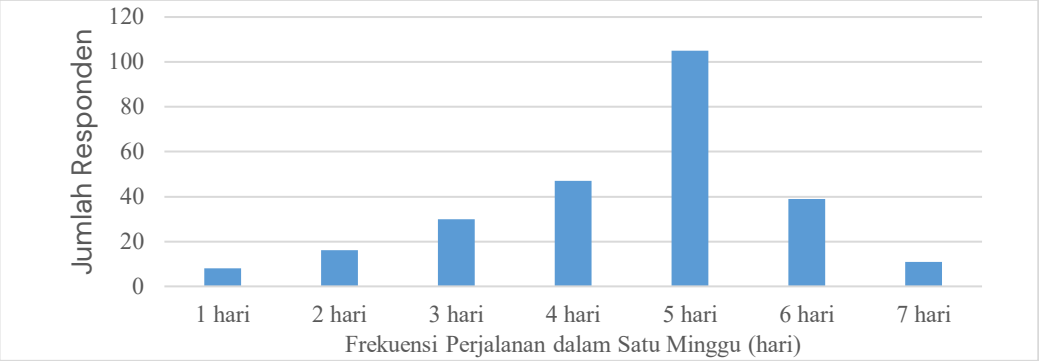
Gambar 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Strata Pendidikan

Mengacu pada **Gambar 3**, berdasarkan data yang dihimpun dari 256 responden, latar belakang pendidikan didominasi oleh mahasiswa program Sarjana dengan persentase mencapai 66,8%. Sementara itu, responden dari jenjang studi Magister tercatat sebesar 30,9%, dan sisanya merupakan mahasiswa program Doktor dengan proporsi sebesar 2,3%.



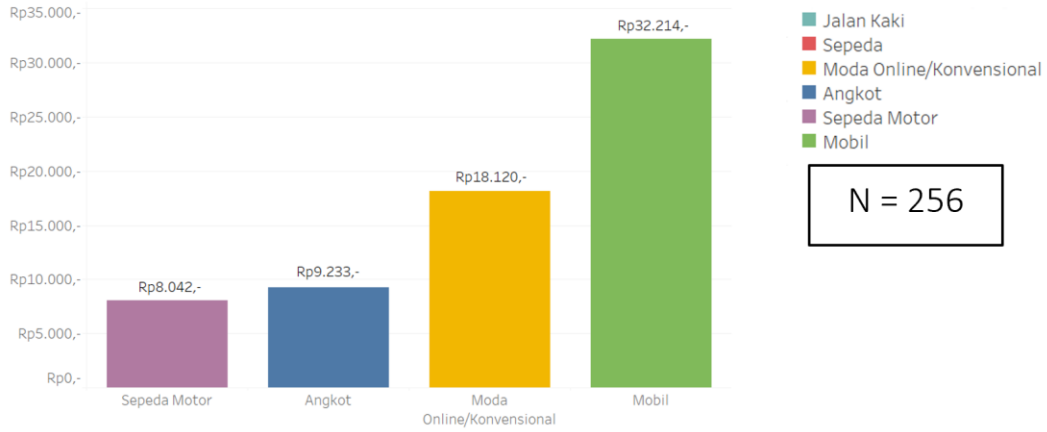
Gambar 4 Status Kepemilikan Kendaraan

Mengacu pada **Gambar 4**, berdasarkan data yang dihimpun dari 256 responden, sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling banyak dimiliki dan digunakan mahasiswa untuk mobilitas menuju Kampus ITB Ganesha, dengan proporsi kepemilikan sebesar 44,5%. Di sisi lain, kepemilikan mobil tercatat sebesar 10,9% dari total responden. Sementara itu, tingkat kepemilikan sepeda di kalangan mahasiswa tergolong sangat rendah, yakni dengan persentase di bawah 3%.



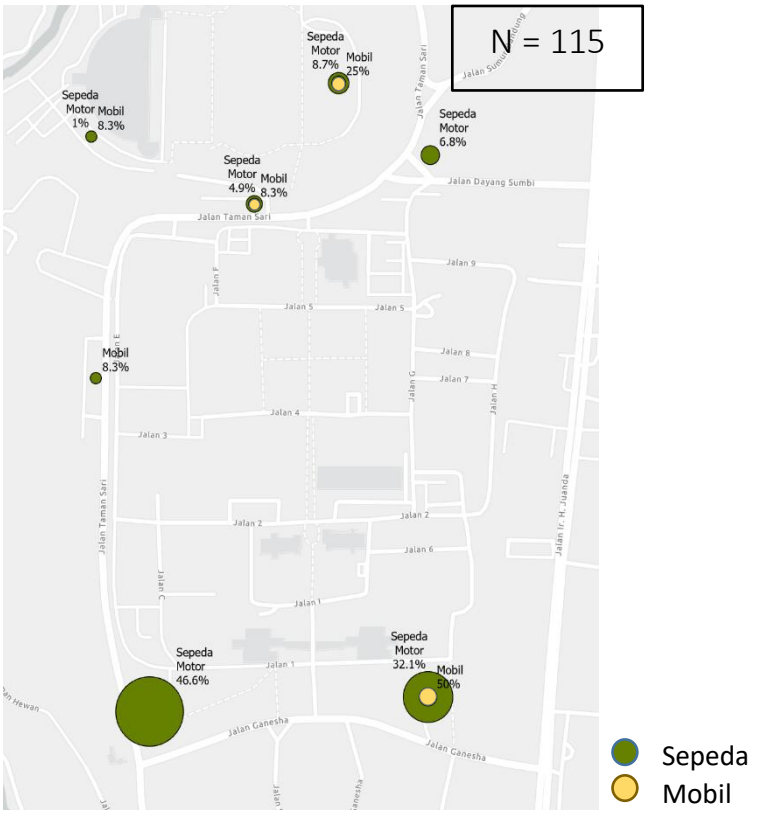
Gambar 5 Frekuensi Perjalanan Dalam 1 Minggu

Mengacu **pada Gambar 5**, berdasarkan data frekuensi perjalanan, mayoritas responden melakukan mobilitas ke kampus sebanyak 5 hari dalam seminggu, yaitu sebanyak 105 orang atau setara dengan 41%. Hal ini sejalan dengan asumsi bahwa aktivitas perkuliahan mahasiswa umumnya berlangsung secara rutin pada hari Senin hingga Jumat.



Gambar 6 *Crosstab* antara rata-rata biaya perjalanan harian dengan moda utama

Grafik pada **Gambar 6**, menyajikan perbandingan rata-rata pengeluaran biaya perjalanan harian berdasarkan pemilihan moda transportasi. Pada kategori kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil), akumulasi biaya mencakup pengeluaran untuk bahan bakar serta tarif parkir. Data menunjukkan bahwa moda sepeda motor memiliki rata-rata biaya harian terendah sebesar Rp8.042,-, sedangkan biaya harian tertinggi dikeluarkan oleh pengguna mobil dengan rata-rata sebesar Rp32.321,-.



Gambar 7 Peta Persebaran Lokasi Parkir Off-Street

Visualisasi pada **Gambar 7**, menyajikan persebaran lokasi parkir kendaraan pribadi mahasiswa, baik mobil maupun sepeda motor, di kawasan Kampus ITB Ganesha beserta distribusi jumlah responden pada setiap titiknya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Fasilitas parkir guna mendukung mobilitas mahasiswa di Kampus ITB Ganesha terbagi ke dalam kategori lokasi lepas jalan (off-street) dan pada badan jalan (on-street). Lokasi off-street meliputi zona parkir Barat (Gerbang Sipil), zona parkir Timur (Gerbang Seni Rupa), serta kawasan Saraga dan Sabuga di sisi utara kampus. Sementara itu, fasilitas on-street terkonsentrasi di Jalan Ganesha, Jalan Skanda, dan Jalan Gelap Nyawang. Analisis dalam bagian ini akan memaparkan kondisi faktual terkait keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan ruang parkir, struktur tarif, sistem pengelolaan, serta korelasinya dengan persepsi mahasiswa terhadap kualitas layanan parkir di sekitar lingkungan kampus.Dalam paper review ini menggunakan margin kustom: Atas, bawah, dan kanan 3cm serta kiri 3 cm. Posisi Gutter sebelah kiri. Orientasi halaman adalah Portrait.

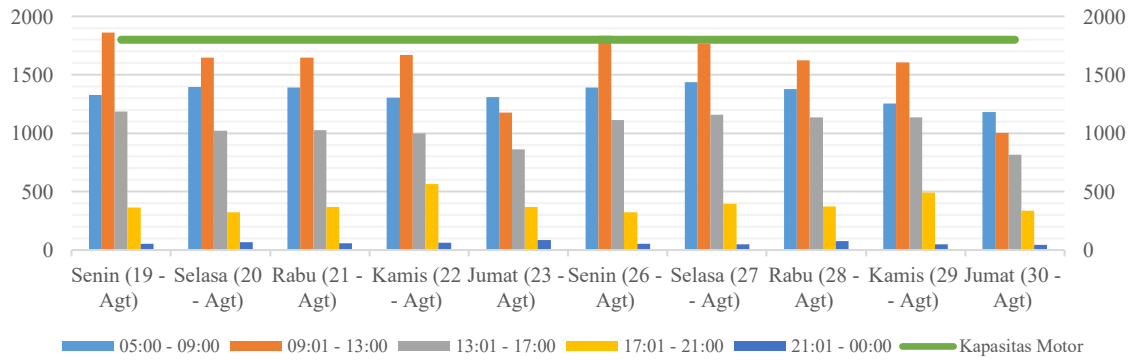
A. Parkir Off-Street

Pihak kampus ITB menyediakan fasilitas parkir lepas jalan (off-street) bagi mahasiswa yang tersebar secara strategis di sisi selatan, utara, dan barat kawasan kampus. Secara akumulatif, kapasitas parkir yang tersedia mampu menampung 3.600 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor dan 595 SRP untuk kendaraan roda empat (mobil). Adapun rincian kapasitas pada masing-masing lokasi parkir adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Kapasitas Parkir Kendaraan Lokasi Kantung Parkir Sekitar Kampus ITB Ganesha

Lokasi Parkir Mobil		**Kapasitas**
1	Parkir Sabuga	347 SRP
2	Parkir Saraga	150 SRP
3	Parkir Kebun Binatang	100 SRP
Lokasi Parkir Motor		**Kapasitas**
1	Parkir Sipil	1800 SRP
2	Parkir SR	1000 SRP
3	Parkir Sabuga	250 SRP
4	Parkir Saraga	450 SRP
5	Parkir Kebun Binatang	200 SRP

Analisis sediaan parkir dilakukan untuk mengevaluasi keselarasan antara tingkat kebutuhan parkir dengan ketersediaan fasilitas yang ada. Studi ini difokuskan pada lokasi *off-street* yang menjadi area parkir utama bagi mahasiswa ITB, yaitu zona parkir Barat dan zona parkir Timur. Metodologi yang digunakan mencakup perhitungan volume kendaraan selama 24 jam dengan mengakumulasi data arus masuk dan keluar kendaraan, yang kemudian dikomparasikan terhadap kapasitas statis yang tersedia.

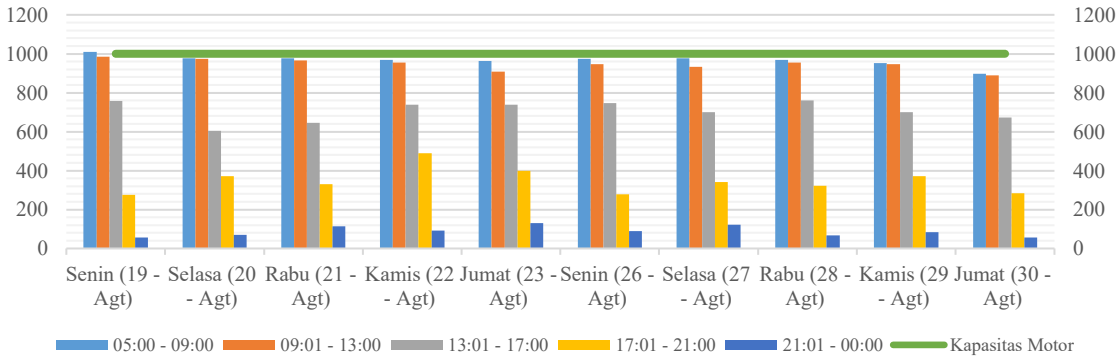


Gambar 8 Keterisisan Kendaraan Motor Zona Parkir Barat Tahun 2023

Mengacu pada **Gambar 8**, data yang dihimpun menunjukkan bahwa volume pengguna fasilitas parkir didominasi secara signifikan oleh sepeda motor. Berdasarkan observasi pada periode 19 hingga 30 Agustus, beban parkir di lingkungan ITB mencapai titik kapasitas maksimum, yakni sebesar 1.800 Satuan Ruang Parkir (SRP) di zona Barat dan 1.000 SRP di zona Timur.

Analisis terhadap pola kedatangan rata-rata selama dua minggu menunjukkan puncak arus masuk kendaraan terjadi pada interval pukul 05.00 – 09.00. Meskipun pada periode pukul 09.00 – 13.00 arus masuk kendaraan terus bertambah, volume kendaraan yang keluar tidak mengalami peningkatan yang berarti. Kondisi ini menyebabkan tingkat okupansi tertinggi

pada zona Barat dan Timur terkonsentrasi pada periode pukul 09.00 – 13.00. Ketidakseimbangan antara tingginya permintaan dan keterbatasan kapasitas pada jam puncak tersebut memaksa sebagian besar mahasiswa mengalihkan lokasi parkir mereka ke

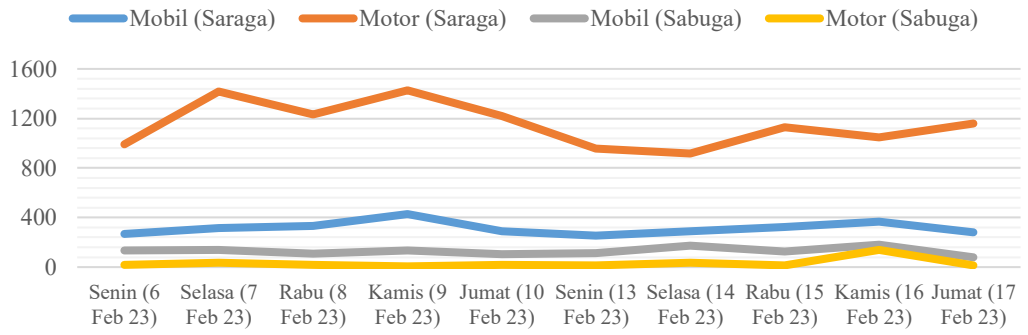


area on-street di sepanjang Jalan Ganesha.

Gambar 9 Keterisian Kendaraan Motor Zona Parkir Timur Tahun 2023

Mengacu pada **Gambar 9**, ditinjau dari dinamika operasional harian, volume pengguna fasilitas parkir mencapai puncaknya pada hari Senin, yang berkorelasi dengan tingginya intensitas aktivitas akademik pascaakhir pekan. Sebaliknya, hari Jumat menunjukkan tren penurunan aktivitas yang signifikan disebabkan oleh minimnya jadwal perkuliahan pada hari tersebut. Hasil validasi melalui kuesioner memperkuat temuan ini, di mana karakteristik pergerakan mahasiswa ke kampus dalam satu minggu teridentifikasi sebagai berikut:

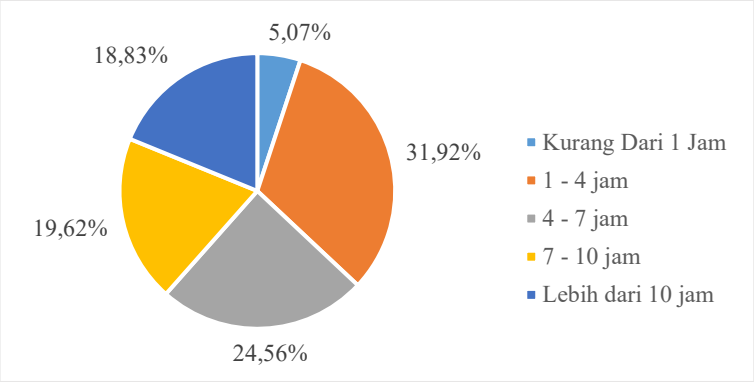
- Frekuensi 5 hari: Merupakan mayoritas dengan proporsi sebesar 41%.
- Frekuensi 4 hari: Mencakup 18% dari total responden.
- Frekuensi 3 hari: Mencakup 12% dari total responden.



Gambar 10 Ketersediaan Kendaraan Parkir Sabuga – Saraga Tahun 2023

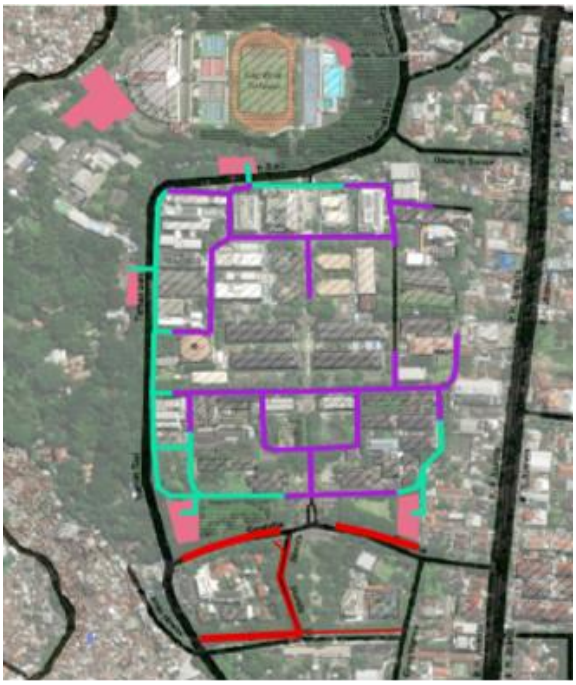
Mengacu pada **Gambar 10**, area parkir yang dimanfaatkan mahasiswa ITB tidak terbatas pada zona Barat dan Timur saja. Di sisi utara kawasan kampus, mahasiswa cenderung menggunakan fasilitas parkir lepas jalan (off-street) di kawasan Sabuga, Saraga, dan Kebun Binatang. Berdasarkan hasil observasi lapangan, pemilihan lokasi ini memiliki korelasi kuat dengan aksesibilitas responden menuju gedung-gedung perkuliahan yang terletak di bagian utara kampus. Fasilitas parkir di Sabuga dan Saraga mengakomodasi baik kendaraan roda dua maupun roda empat. Merujuk pada data periode pengamatan 6 hingga 17 Februari 2023, puncak okupansi tertinggi didominasi oleh sepeda motor di area Sabuga

yang mencapai 1.427 unit pada hari Kamis, 9 Februari 2023. Pada hari yang sama, volume parkir mobil juga mencatatkan angka tertinggi dengan jumlah mencapai 428 unit.



Gambar 11 Gambar 11. Proporsi Durasi Parkir Motor Zona Barat dan Zona Timur Periode: 19 Agustus – 30 Agustus 2023

Mengacu pada **Gambar 11**, ditinjau dari aspek durasi parkir mahasiswa, proporsi terbesar berada pada rentang waktu 1 hingga 4 jam per sesi parkir dengan persentase mencapai 31,92%. Angka ini diperoleh melalui analisis terhadap total kapasitas ruang parkir yang tersedia di area Gerbang Barat dan Gerbang Timur. Selanjutnya, durasi parkir terlama kedua berada pada rentang 4 hingga 7 jam dengan proporsi sebesar 24,56%. Data tersebut merupakan hasil akumulasi selama periode observasi yang berlangsung dari tanggal 19 Agustus hingga 30 Agustus.



Gambar 12 Peta Aksesibilitas Parkir Kendaraan Pribadi Sekitar Kampus ITB Ganesha

Analisis aksesibilitas ini bertujuan untuk mengukur radius jangkauan mahasiswa dari titik parkir menuju gedung tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Berdasarkan pemetaan persebaran fasilitas, lokasi parkir terkonentrasi di sisi selatan, barat, dan utara kawasan kampus. Hal ini berimplikasi pada tingginya tingkat aksesibilitas di bagian barat

Kampus ITB Ganesha, terutama jika ditinjau dari aspek batasan waktu (time constraint). Dalam studi ini, analisis jangkauan dibatasi pada durasi berjalan kaki maksimal 5 menit. Meskipun gedung-gedung di bagian tengah dan timur kampus tetap berada dalam radius jangkauan, area tersebut memiliki waktu tempuh yang relatif lebih lama dibandingkan dengan fakultas-fakultas yang terletak di sisi barat dan selatan kampus.

B. Parkir On-Street

Fasilitas parkir pada badan jalan (on-street) di sekitar Kampus ITB Ganesha berada di bawah kewenangan pengelolaan Pemerintah Kota Bandung, yang secara langsung berimplikasi pada penetapan besaran tarif retribusinya. Merujuk pada hasil wawancara dengan pihak pengelola, skema tarif di Kota Bandung dikategorikan berdasarkan pembagian wilayah, yaitu zonasi inti dan zonasi penyangga. Zonasi inti mencakup kawasan pusat bisnis dan destinasi wisata utama, sementara zonasi penyangga difokuskan pada area pinggiran kota serta kawasan yang melayani fasilitas publik seperti institusi pendidikan dan kesehatan. Berdasarkan klasifikasi tersebut, area parkir di sekitar lingkungan kampus ITB Ganesha ditetapkan sebagai bagian dari zonasi penyangga kota.

a) Parkir jalan ganesha

Fasilitas parkir on-street di Jalan Ganesha memiliki kapasitas tampung sebesar 34 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil dan 75 SRP untuk sepeda motor. Kapasitas tersebut diakomodasi pada ruas jalan sepanjang 250 meter yang telah ditetapkan secara legal sebagai area parkir. Secara fungsional, penggunaan ruang parkir di koridor ini didominasi oleh sivitas akademika ITB dan pengunjung untuk mendukung kegiatan perkuliahan serta aktivitas kampus lainnya. Terkait aspek finansial, skema tarif yang diberlakukan di lokasi ini merujuk pada regulasi resmi, yaitu Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 66 Tahun 2021.

Tabel 2 Rekap Data Ketersediaan Parkir di Jalan Ganesha

Nama Jalan / Kantong Parkir	: Jalan Ganesha	
Pengelola Parkir	: Pemerintah Kota Bandung	
Dimensi Lahan Parkir	Panjang (m)	: 250 meter
Jenis Guna Lahan Sekitar	Fasilitas Pendidikan dan Fasilitas Ibadah	
Jumlah Satuan Ruang Parkir	Mobil	: 34 SRP
	Motor	: 70 SRP
Tarif Parkir Eksisting	Mobil	: 4000 /jam : 15000 /sehari
	Motor	: 2000 /jam
Tingkat Keterisian	Mobil	: 55 %
	Motor	: 75 %
Operasional Parkir	Pukul 06.00 – 17.00	
Jam Puncak Parkir	Pukul 08.00 – 10.00	

b) Parkir jalan skanda

Area parkir *on-street* di Jalan Skanda dikhususkan bagi kendaraan roda empat (mobil) dengan total kapasitas mencapai 60 Satuan Ruang Parkir (SRP). Meskipun panjang ruas jalan yang difungsikan untuk parkir hanya sepanjang 100 meter, kapasitas tersebut dapat dioptimalkan melalui pemanfaatan kedua sisi bahu jalan (kanan dan kiri). Serupa dengan pola di Jalan Ganesha, pemanfaatan ruang parkir di lokasi ini didominasi oleh pengguna yang terafiliasi dengan aktivitas akademik di Kampus ITB maupun pengunjung umum.

Seluruh operasional pembiayaan dan tarif retribusi di kawasan ini tunduk pada ketentuan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 66 Tahun 2021.

Tabel 3 Rekap Data Ketersediaan Parkir di Jalan Skanda

Nama Jalan / Kantong Parkir	: Jalan Skanda	
Pengelola Parkir	: Pemerintah Kota Bandung	
Dimensi Lahan Parkir	Panjang (m)	: 100 meter
Jenis Guna Lahan Sekitar	Fasilitas Pendidikan dan Fasilitas Ibadah	
Jumlah Satuan Ruang Parkir	Mobil	: 60 SRP
Tarif Parkir Eksisting	Mobil	: 4000 /jam : 15000 /sehari
Tingkat Keterisian	Mobil	: 57 %
Operasional Parkir	Pukul 06.00 – 17.00	
Jam Puncak Parkir	Pukul 08.00 – 10.00	

c) Parkir jalan gelap nyawang

Fasilitas parkir *on-street* di Jalan Gelap Nyawang dikhususkan bagi kendaraan roda empat (mobil) dengan total kapasitas sebesar 44 Satuan Ruang Parkir (SRP). Kapasitas ini tersedia di sepanjang ruas jalan sejauh 300 meter yang telah dialokasikan sebagai area parkir legal. Selaras dengan karakteristik di Jalan Ganesha dan Jalan Skanda, pemanfaatan ruang parkir di lokasi ini mayoritas digunakan untuk menunjang mobilitas civitas akademika ITB serta pengunjung kampus lainnya. Mengenai aspek pembiayaan, skema retribusi yang berlaku mengikuti ketentuan dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 66 Tahun 2021.

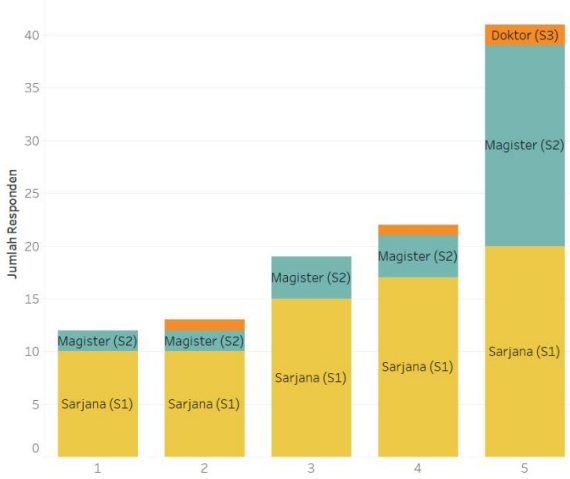
Tabel 4 Rekap Data Ketersediaan Parkir di Jalan Gelap Nyawang

Nama Jalan / Kantong Parkir	: Jalan Gelap Nyawang	
Pengelola Parkir	: Pemerintah Kota Bandung	
Dimensi Lahan Parkir	Panjang (m)	: 300 meter
Jenis Guna Lahan Sekitar	Fasilitas Pendidikan dan Pertokoan	
Jumlah Satuan Ruang Parkir	Mobil	: 44 SRP
Tarif Parkir Eksisting	Mobil	: 4000 /jam : 15000 /sehari
Tingkat Keterisian	Mobil	: 95 %
Operasional Parkir	Pukul 06.00 – 17.00	
Jam Puncak Parkir	Pukul 08.00 – 10.00	

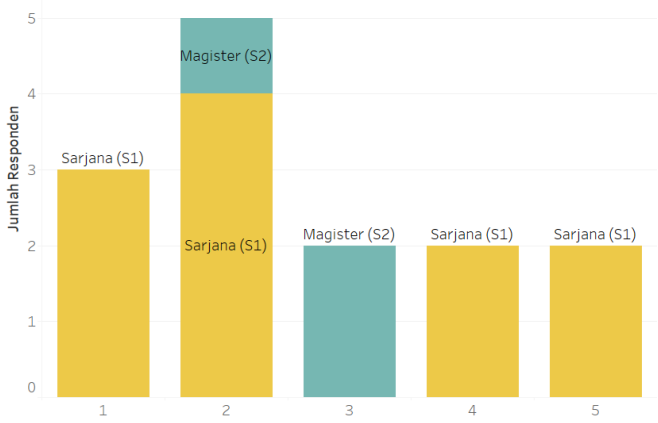
C. Analisa Tabulasi Silang Layanan Parkir dengan Karakteristik Responden

Analisis deskriptif melalui tabulasi silang dilakukan untuk mengidentifikasi hubungan antar variabel terkait karakteristik mahasiswa ITB yang menggunakan kendaraan pribadi. Secara spesifik, grafik berikut menyajikan keterkaitan antara jenjang studi mahasiswa dengan persepsi mereka terhadap tarif parkir yang berlaku di lingkungan kampus.

Grafik pada Gambar 14, menunjukkan bahwa populasi pengguna kendaraan pribadi paling banyak ditemukan pada tingkat Sarjana. Meskipun demikian, penilaian terhadap tarif parkir motor menunjukkan keberagaman di seluruh skala (1-5), yang mengindikasikan bahwa tarif tersebut masih dalam batas wajar. Hasil ini juga memperlihatkan bahwa perbedaan jenjang studi tidak secara otomatis memengaruhi persepsi mahasiswa terhadap biaya parkir.



Gambar 13 Perhitungan Silang Antara Tarif Parkir Motor dengan Jenjang Studi



Gambar 14 Perhitungan Silang Antara Tarif Parkir Motor dengan Jenjang Studi

4. PENUTUP

Permasalahan parkir di kawasan sekitar Kampus ITB Ganesha bersifat multidimensi, yang mencakup aspek operasional, regulasi, hingga konflik kepentingan antarwilayah. Berdasarkan temuan lapangan, poin-poin krusial yang diidentifikasi meliputi:

- Disharmoni Penggunaan Fasilitas *Off-Street* Antar-Lembaga

Terdapat ketimpangan kebijakan dalam pemanfaatan lahan parkir luar jalan. Pihak swasta mengeluhkan penggunaan fasilitas mereka sebagai kantung parkir rujukan bagi sivitas akademika ITB, sementara fasilitas parkir milik ITB (Saraga dan Sabuga) bersifat restriktif dan tidak dapat digunakan oleh pengunjung Kebun Binatang, terutama pada akhir pekan. Kondisi ini menyebabkan saturasi pada lahan parkir swasta yang berdampak pada penurunan kapasitas tampung wisatawan, yang secara akumulatif berpotensi menurunkan jumlah kunjungan serta pendapatan sektor wisata di kawasan tersebut.

- Inefisiensi Pengawasan dan Struktur Tarif *On-Street*

Pengelolaan parkir di badan jalan menghadapi kendala pada sistem pemungutan retribusi dan pengawasan lapangan. Belum adanya skema "tarif flat" bagi mahasiswa menciptakan beban finansial yang memberatkan akibat akumulasi biaya parkir harian. Di sisi lain, Dinas Perhubungan menghadapi tekanan untuk mengoptimalisasi Pendapatan Asli Daerah

(PAD). Kontradiksi antara daya beli pengguna (mahasiswa) dan target penerimaan daerah ini memicu sulitnya implementasi tarif sesuai regulasi pemerintah secara konsisten

- Implikasi terhadap Kinerja Ruang Jalan

Masalah-masalah di atas diperparah dengan tingginya frekuensi parkir liar di titik-titik yang tidak semestinya, seperti di ruas Jalan Ganesha. Hal ini tidak hanya mengurangi lebar efektif jalan tetapi juga mengganggu fungsi ruang milik jalan (Rumija) yang berimplikasi langsung pada penurunan tingkat pelayanan (*level of service*) lalu lintas di lingkar kampus.

5. DAFTAR PUSTAKA

Afkar, Said, L. B., & H, St. M. (2021). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Fungsi Transit pada Terminal Metro Makassar Berdasarkan Persepsi Pengguna. Jurnal Flyover, 1(1), 1–11. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I1.656

Almakassari, N. D., Israil, & Amiruddin, A. K. (2023). Analisis Kinerja Lalu Lintas Akibat Operasional Rumah Potong Hewan. Jurnal Flyover, 3(2), 129–138. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I2.1674

Amba, N. K., H, S. M., & Syarkawi, M. T. (2025). Kajian Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Baubau. Jurnal Flyover, 5(1), 153–164. https://doi.org/10.52103/JFO.V5I1.2225

B, N., H, S. M., & Syarkawi, M. T. (2021). Pengaruh Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Jasa Layanan Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Kabupaten Wajo. Jurnal Flyover, 1(2), 60–69. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I2.751

H, S. M., Basri Said, L., & Adam, M. (2021). Analisis Pengembangan Sistem Angkutan Umum di Jalur Trans Kalimantan Berdasarkan Persepsi Pengguna Terminal Batu Ampar Kota Balikpapan. Jurnal Flyover, 1(1), 50–58. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I1.661

H, S. M., Basri Said, L., & Adam, M. (2021). Analisis Pengembangan Sistem Angkutan Umum di Jalur Trans Kalimantan Berdasarkan Persepsi Pengguna Terminal Batu Ampar Kota Balikpapan. Jurnal Flyover, 1(1), 50–58. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I1.661

H, St. M., Said, L. B., & Hajrah. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Persimpangan Jalan di Kota Makassar. Jurnal Flyover, 1(1), 41–49. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I1.660

Hariono, I., H, S. M., & Syarkawi, M. T. (2023). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kepercayaan dan Kepuasan Pengguna Transportasi Berbasis Daring Kota Makassar. Jurnal Flyover, 3(1), 36–44. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I1.1506

Jannah, M., Badaron, F., & Syarkawi, M. T. (2024). Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Jalan. Jurnal Flyover, 4(1), 35–45. https://doi.org/10.52103/JFO.V4I1.2156

Jihad, A., Kadir, H., & SAR, M. (2023). Analisis Kinerja Bukaan Median U – Turn Ruas Jalan Veteran Utara. Jurnal Flyover, 3(2), 60–68. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I2.1530

K, M. R., Maryam, S. H., & Syafei, I. (2024). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Keselamatan Jalan di Kota Makassar. Jurnal Flyover, 4(1), 60–69. https://doi.org/10.52103/JFO.V4I1.2165

Khadijah, A. N., H, S. M., Syarkawi, M. T., & Kasim, M. R. (2025). Kajian Dampak Lalu Lintas akibat Adanya Kawasan Pasar Tradisional terhadap Kinerja Ruas Jalan Provinsi. Jurnal Flyover, 5(1), 1–12. https://doi.org/10.52103/JFO.V5I1.2158

Mahfud, Said, L. B., & Syarkawi, M. T. (2025). Kajian Kinerja Operasional Layanan Angkutan Umum terhadap Kepuasan Pengguna di Kota Mamuju Provinsi Sulawesi Barat. Jurnal Flyover, 5(1), 58–69. https://doi.org/10.52103/JFO.V5I1.2163

Mardin, N. I., Said, L. B., & H, S. M. (2025). Kajian Dampak Penerapan Intelligent Transportation System (ITS) terhadap Efisiensi Sistem Transportasi di Kota Makassar. Jurnal Flyover, 5(1), 127–138. https://doi.org/10.52103/JFO.V5I1.2223

Marzuki, M. (2023). Analisis Kinerja pada Ruas Jalan Samratulangi dan Jalan M. Supratman Kota Kendari Sulawesi Tenggara. Jurnal Flyover, 3(2), 96–108. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I2.1635

Nainggolan, T. H., Sebayang, N., De Jesus Henrique, N. G., & Sudiasa, I. N. (2021). Analisis karakteristik parkir kendaraan pada area parkir RSUD dr. Mohamad Saleh Kota Probolinggo. Jurnal Sondir, 5(2), 44–53. https://ejournal.itn.ac.id/index.php/sondir.

Paisal, A., Massara, A., & Badaron, S. F. (2024). Kajian Pemilihan Moda Transportasi dengan Metode Discrete Choice Model. Jurnal Flyover, 4(1), 46–59. https://doi.org/10.52103/JFO.V4I1.2157

Rachman, R. (2023). Kajian Pengaruh Bukaan Median U-Turn Terhadap Kemacetan pada Ruas Jalan Botoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara. Jurnal Flyover, 3(2), 85–95. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I2.1634

Said, L. B., Syarkawi, M. T., & Satriawan, K. (2023). Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Lempake – Sambera Akibat Dampak Pembangunan Bandara Sei Siring Kota Samarinda. Jurnal Flyover, 3(1), 45–50. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I1.1507

Samuel, Y., Erwan, K., & Azwansyah, H. (2021). Kajian kebutuhan dan sistem perparkiran di Pasar Pemangkat Kabupaten Sambas. JeLAST: Jurnal Teknik Kelautan, PWK, Sipil, dan Tambang, 8(1). https://doi.org/10.26418/jelast.v8i1.45831.

Sinnen Tanggulungan, F., Maryam, S., & Syafei, I. (2024). Kajian Keberadaan Putaran Median antara Kampus UMI dan Mall Nipah terhadap Kemacetan di Kota Makassar. Jurnal Flyover, 4(1), 155–166. https://doi.org/10.52103/JFO.V4I1.2174

Sutanto, E., H, S. M., & Massara, A. (2023). Analisis Kinerja Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Samarinda-Balikpapan pada Masa Pandemi Covid-19 Berdasarkan Persepsi Penumpang. Jurnal Flyover, 3(1), 29–35. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I1.1505

Syafei, I., Said, L. B., & Adri. (2022). Analisis Persepsi Kepuasan Pengguna Transportasi Udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Kota Makassar. Jurnal Flyover, 2(1), 21–28. https://doi.org/10.52103/JFO.V2I1.868

Syaifullah, Supardi, S., & Fauziah Badaron, S. (2024). Kajian Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. Jurnal Flyover, 4(1), 12–24. https://doi.org/10.52103/JFO.V4I1.2154

Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan pemodelan transportasi. Penerbit ITB.

Umar, M. F., Said, L. B., & Syafei, I. (2023). Kajian Kinerja dan Solusi Manajemen Penanggulangan Simpang Tak Bersinyal. Jurnal Flyover, 3(1), 11–18. https://doi.org/10.52103/JFO.V3I1.1469

Warpani, P. S. (1990). Merencanakan sistem perangkutan. Penerbit ITB.

Warpani, P. S. (2002). Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Penerbit ITB.

Yunus, T. W., H, St. M., & Said, L. B. (2021). Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Pembangunan Saluran dan Trotoar Pada Kawasan Jalan Nusantara dan Jalan Sulawesi. Jurnal Flyover, 1(1), 33–40. https://doi.org/10.52103/JFO.V1I1.659