

## **IDENTIFIKASI PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP TINGKAT PELAYANAN JALAN KI SAMAUN TANGERANG**

Dani Kusmianingrum

Jurusan Teknik Planologi – Universitas Esa Unggul, Jakarta  
Jln. Arjuna Utara No. 9, Tol Tomang Kebon Jeruk Jakarta 11510  
dani.kusmianingrum@gmail.com

### **Abstrak**

Kawasan pusat perdagangan merupakan kawasan yang memiliki pergerakan lalu lintas yang tinggi sehingga kebutuhan fasilitas parkir juga cukup tinggi terutama parkir kendaraan pengunjung yang akan berbelanja dan kendaraan yang melakukan bongkar muat barang. Tingginya kebutuhan parkir di pusat perdagangan dapat menyebabkan adanya kegiatan parkir di badan jalan. Kemacetan lalu lintas pada jam-jam puncak lalu-lintas dikarenakan keberadaan parkir di sisi jalan (On Street parking). Keberadaan parkir sisi jalan menyita sebagian badan jalan sehingga mengurangi lebar efektif jalan tersebut dan kapasitas jalannya menurun. Jalan Ki Samaun adalah salah satu jalan di Kawasan Pusat Kota Tangerang yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan yaitu pada satu sisi sebelah kiri jalan dengan posisi parkir menyudut dengan sudut 45°, 60°, dan 90°. Studi ini mengkaji mengenai pengaruh parkir di badan jalan terhadap tingkat pelayanan jalan Ki Samaun Tangerang. Alat analisis yang digunakan yaitu untuk mengidentifikasi mengenai kondisi lalu lintas, kegiatan parkir di badan jalan, dan pengaruh adanya parkir di badan jalan terhadap kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan menggunakan persamaan dasar MKJI 1997 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan. Berdasarkan hasil identifikasi yang telah dilakukan menunjukkan bahwa parkir di badan jalan tersebut sangat mempengaruhi arus lalu lintas terlihat dari nilai rasio V/C terbesar saat pengamatan pada jam sibuk hari kerja adalah 1,09 dan laju kendaraan menjadi tertahan/macet. Maka berdasarkan standar level of service (Tingkat pelayanan jalan) ruas jalan Ki Samaun dikategorikan ke dalam tingkat pelayanan jalan F artinya tingkat pelayanan jalannya buruk pada jam sibuk.

**Kata Kunci:** Parkir, Badan Jalan, Pelayanan Jalan

### **Pendahuluan**

Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang sangat penting dalam mendukung berkembangnya suatu pembangunan. Pertumbuhan pembangunan di suatu wilayah memerlukan kegiatan distribusi manusia dan barang melalui pergerakan lalu lintas dari berbagai moda transportasi antarwilayah. Dalam transportasi, jalan berperan sebagai ruang lalu lintas bagi manusia dan barang untuk berpindah berperan sebagai ruang lalu lintas bagi manusia dan barang untuk berpindah tempat dalam menunjang berbagai aktivitas masyarakat di kota Tangerang

Peningkatan jumlah penduduk yang diikuti dengan peningkatan jumlah kendaraan pribadi mendukung perkembangan kegiatan manusia di dalamnya terutama di kawasan pusat kegiatan kota. Kegiatan – kegiatan di pusat kota yang intensitasnya tinggi seperti perdagangan, perkantoran, dan lain-lain akan berpengaruh terhadap tarikan pergerakan kendaraan yang besar pada jaringan jalan di sekitarnya. Komponen-komponen kegiatan tersebut

karena adanya pola tata guna lahan dan sistem transportasi kota.

Tumbuhnya pusat-pusat perdagangan dan jasa yang menarik pergerakan kendaraan pengunjung akan berdampak pada peningkatan kebutuhan parkir. Adanya kondisi ketersediaan lahan parkir kendaraan pengunjung yang terbatas menyebabkan terjadinya parkir di badan jalan. Beberapa jalan di perkotaan, diperbolehkan sebagai tempat parkir kendaraan, salah satu alasan klasiknya adalah karena ketiadaan lahan di sekitar untuk dijadikan tempat parkir khusus (*off street parking*). Salah satu jalan yang diperbolehkan untuk parkir adalah Jalan Ki Samaun, Tangerang.

Kondisi ketiadaan ruang parkir menyebabkan jalan dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan. Penyalahgunaan fungsi jalan ini pada akhirnya turut pula menghambat kelancaran lalu lintas di sekitarnya karena kendaraan yang parkir di badan jalan akan mengurangi lebar jalan bagi kendaraan yang melintas.

Ruas Jalan Ki Samaun termasuk ruas jalan dengan fungsi jalan kolektor sekunder. Jalan ini

berada di dalam kawasan sejarah Pasar Lama Tangerang yang merupakan salah satu pintu masuk menuju pusat kegiatan perdagangan dan jasa Kota Tangerang. Kendaraan yang melalui jalan ini terdiri dari berbagai macam kendaraan, seperti becak, angkutan umum, truk sedang, dan kendaraan pribadi baik kendaraan pribadi roda empat maupun roda dua.

Hampir di sepanjang ruas Jalan Ki Samaun terdapat pertokoan dengan kegiatan perdagangan dan jasa serta pasar tradisional Pasar Lama. Sebagian jalan ini menerapkan dua macam arah lalu lintas yakni ada yang satu arah dan ada pula yang dua arah lalu lintas. Keberadaan parkir di jalan Ki Samaun telah ada sejak berdirinya kegiatan perdagangan berupa pertokoan dan Pasar Lama. Karena tidak adanya lahan untuk parkir kendaraan maka badan jalan Ki Samaun digunakan untuk parkir kendaraan.

Karena berada pada kawasan pusat perdagangan dan jasa Kota Tangerang, maka arus kendaraan yang melalui jalan ini selalu ramai. Kegiatan pembangunan kawasan ini dilakukan sebelum masa modernisasi kendaraan seperti sekarang sehingga belum memperhitungkan penyediaan kebutuhan sarana transportasi yang baik seperti tempat parkir. Karena kota-kota lama yang dibangun sebelum era kendaraan bermotor akan mengalami kesulitan untuk menyediakan lahan parkir.

Dari hasil traffic counting survey ruas jalan Ki Samaun memiliki volume lalu lintas (pagi dan siang hari) dengan  $\pm 700 - 1.800$  smp/jam. Studi penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi mengenai kondisi lalu lintas, kegiatan perparkiran, dan pengaruh antara keduanya yakni seberapa besar pengaruh parkir di badan jalan terhadap lalu lintas di Jalan Ki Samaun yang dilihat dari tingkat pelayanan jalan tersebut. Perkotaan dengan berbagai aktivitas menuntut ketersediaan lahan parkir. Fasilitas parkir dapat berupa fasilitas parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) atau fasilitas pada badan jalan (*on-street parking*).

Parkir adalah kegiatan meletakkan atau meninggalkan kendaraan selama waktu tertentu dan pada suatu lokasi tertentu pula dengan atau tanpa pengguna mobil di dalamnya. Parkir di badan jalan adalah kegiatan parkir yang dilakukan di tepi jalan yang tidak melarang kendaraan untuk berhenti.

Pola parkir adalah bentuk dari parkir baik di pinggir jalan maupun di pelataran parkir. Pola parkir ini erat kaitannya dengan kebutuhan ruang parkir yang menghitung banyaknya marka parkir yang

disediakan. Beberapa jenis dan bentuk pola parkir yaitu : paralel atau serong (menyudut) dan untuk parkir serong sendiri dibagi menjadi 4 yaitu :

- Serong 30°
- Serong 45°
- Serong 60°
- Serong 90°

Pengaruh parkir kendaraan pada badan jalan (*on street parking*) terhadap berkurangnya lebar efektif jalan dan kapasitas jalan yang hilang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 1  
Pengaruh Parkir Kendaraan Pada Badan Jalan Terhadap Kapasitas Jalan

Jumlah Kendaraan yang Diparkir per km	Lebar Efektif Jalan yang Berkurang (m)	Pergerakan Kapasitas Jalan (smp/jam)
3	0,9	200
6	1,2	275
30	2,1	475
60	2,5	575
120	3,0	675
300	3,7	800

Volume lalu lintas diperoleh dari hasil survey pencacahan volume lalu lintas. Survey penghitungan lalu lintas dilaksanakan pada setiap pos survey yang telah ditentukan.

Satuan mobil penumpang adalah satuan kendaraan yang digunakan terhadap mobil penumpang pada suatu keadaan jalan serta lalu lintas tertentu.

Tingkat pelayanan jalan (*level of service*) adalah kemampuan ruas jalan dan/atau persimpangan untuk menampung lalu lintas pada keadaan tertentu. Volume/kapasitas (*V/C ratio*) adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan.

### Pengumpulan Data

Survey awal dilakukan untuk menentukan hari, interval waktu pengamatan, pembagian batas area parkir pada saat arus lalu lintas dan parkir di badan jalan Ki Samaun mencapai jam sibuk.

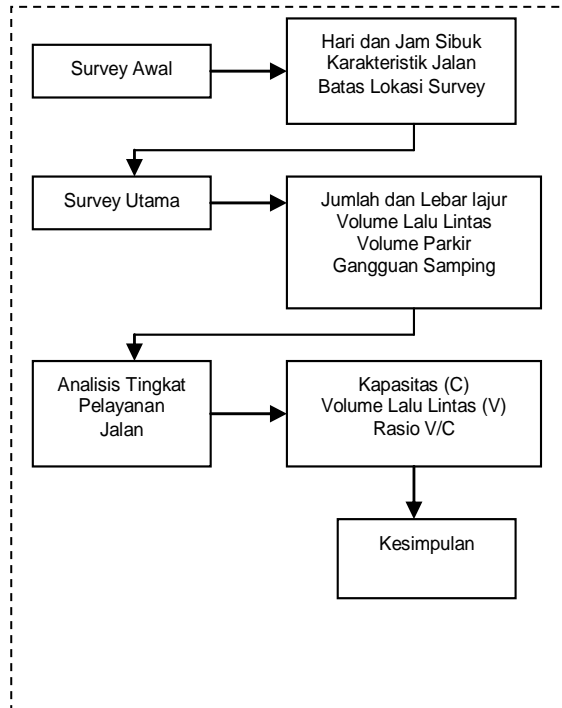
Berdasarkan survey awal tersebut, diputuskan untuk memilih hari Senin dan Minggu sebagai hari untuk melakukan survey volume lalu lintas dan volume parkir.

Survey lalu lintas dibagi menjadi dua shift yaitu pukul 07.00 – 09.00 dan pukul 11.00 – 13.00.

Sedangkan survey volume parkir dilakukan pukul 09.00 – 15.00.

**Metode Penelitian**

Penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan sebagaimana terlihat pada Gambar 1



**Gambar 1. Bagan tahapan penelitian**

**Gambaran Umum**

Kecamatan Tangerang merupakan pusat Kota Tangerang. Kegiatan utama yang dikembangkan pada pusat kota ini meliputi pusat kegiatan perdagangan dan jasa serta pusat pemerintahan dengan skala pelayanan kota dan regional yang dilengkapi dengan fasilitas pelayanan umum.

Secara administratif, Kecamatan Tangerang berbatasan dengan :

- a. Sebelah Barat : Kecamatan Karawaci dan Sungai Cisadane.
- b. Sebelah Timur : Kecamatan Cipondoh dan Pinang.
- c. Sebelah Utara : Kecamatan Neglasari dan Batuceper.
- d. Sebelah Selatan : Kecamatan Pinang.

Kegiatan penduduk yang ada di jalan Ki Samaun yaitu :

- Perdagangan dan Perkantoran
- Permukiman
- Fasilitas umum dan fasilitas sosial

Jaringan jalan Kisamaun memiliki panjang sekitar 1,45 km. Di sepanjang jalan Kisamaun terdapat 9 persimpangan jalan yang merupakan jalan keluar atau masuk menuju kawasan permukiman penduduk, perdagangan, dan fasilitas umum. Arah lalu lintas yang ada di di jalan Ki Samaun yakni sebagian terbagi menjadi 2 (dua) arah dan sebagian lain 1 (satu) arah lalu lintas. Parkir di sepanjang ruas jalan Ki Samaun adalah serong sudut 45° dengan Satuan Ruang Parkir eksisting yaitu 1,8 x 4,0 m<sup>2</sup>. Meski memiliki marka sudut demikian, namun kendaraan dipaksa oleh petugas untuk parkir dengan sudut 60° dan 90°.

Hanya pengunjung pertokoan dan pekerja yang dapat memanfaatkan parkir di badan jalan ini karena memang pada kawasan perdagangan dan jasa ini tidak memiliki fasilitas pelataran parkir yang dapat menampung kendaraan pengendara yang memiliki kepentingan di sekitar kawasan ini.

Bahu jalan Ki Samaun tidak hanya dijadikan parkir, namun beberapa pedagang kaki lima juga menggunakannya sebagai tempat berdagang mereka dan tukang ojek serta becak turut memenuhi jalan sebagai pangkalan. Pada jam sibuk, yakni siang hari kendaraan yang parkir di jalan dapat menjadi dua lapis alhasil kapasitas jalan menjadi semakin berkurang dan terjadi kemacetan.

**Kondisi Parkir di Badan Jalan Ki Samaun**



Parkir di Jl. Kalipasir – Perintis 4 (Area Parkir 2)



Parkir di Jl. Bhakti – Jl. Syekh Yusuf (Area Parkir 4)



Parkir di Jl. Bhakti – Syekh Yusuf (Area Parkir 3)



Parkir di Jl. Damyati – Dpn Kantor BPK (Area Parkir 6)



Foto Petak Marka Parkir di Jl. Ki Samaun



Parkir di Jl. Syekh Yusuf – Jl. Damyati (Area Parkir 5)

Tabel 2  
Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Kisamaun

Waktu	Titik 1 (Hari Kerja)			Waktu	Titik 2 (Hari Kerja)		
	V/C	TPJ	Kondisi Arus		V/C	TPJ	Kondisi Arus
07.00 – 08.00	0,31	A	Arus bebas	07.00 – 08.00	0,26	A	Arus bebas
08.00 – 09.00	0,32	A	Arus bebas	08.00 – 09.00	0,35	A	Arus bebas
11.00 – 12.00	0,35	A	Arus bebas	11.00 – 12.00	0,23	A	Arus bebas
12.00 – 13.00	0,28	A	Arus bebas	12.00 – 13.00	0,40	A	Arus bebas
Waktu	Titik 1 (Hari Libur Kerja)			Waktu	Titik 2 (Hari Libur Kerja)		
	V/C	TPJ	Kondisi Arus		V/C	TPJ	Kondisi Arus
07.00 – 08.00	0,25	A	Arus bebas	07.00 – 08.00	0,22	A	Arus bebas
08.00 – 09.00	0,27	A	Arus bebas	08.00 – 09.00	0,29	A	Arus bebas
Waktu	V/C	TPJ	Kondisi Arus	Waktu	V/C	TPJ	Kondisi Arus
07.00 – 08.00	0,21	A	Arus bebas	07.00 – 08.00	0,74	C	Arus stabil, kecepatan > 30 Km/Jam
08.00 – 09.00	0,31	A	Arus bebas	08.00 – 09.00	1,09	F	Arus tertahan, macet
11.00 – 12.00	0,21	A	Arus bebas	11.00 – 12.00	0,71	C	Arus stabil, kecepatan > 30 Km/Jam
12.00 – 13.00	0,24	A	Arus bebas	12.00 – 13.00	0,86	D	Arus mendekati tidak stabil
Waktu	V/C	TPJ	Kondisi Arus	Waktu	V/C	TPJ	Kondisi Arus
07.00 – 08.00	0,19	A	Arus bebas	07.00 – 08.00	0,63	B	Arus stabil, kecepatan > 40 Km/Jam
08.00 – 09.00	0,23	A	Arus bebas	08.00 – 09.00	0,83	D	Arus mendekati tidak stabil
11.00 – 12.00	0,18	A	Arus bebas	11.00 – 12.00	0,62	B	Arus stabil, kecepatan > 40 Km/Jam
12.00 – 13.00	0,19	A	Arus bebas	12.00 – 13.00	0,69	B	Arus stabil, kecepatan
Waktu	Titik 5 (Hari Kerja)						
	V/C	TPJ	Kondisi Arus				
07.00 – 08.00	0,31	A	Arus bebas				
08.00 – 09.00	0,34	A	Arus bebas				
11.00 – 12.00	0,36	A	Arus bebas				
12.00 – 13.00	0,35	A	Arus bebas				
Waktu	Titik 5 (Hari Libur Kerja)						
	V/C	TPJ	Kondisi Arus				
07.00 – 08.00	0,26	A	Arus bebas				
08.00 – 09.00	0,29	A	Arus bebas				
11.00 – 12.00	0,29	A	Arus bebas				
12.00 – 13.00	0,30	A	Arus bebas				

## Kesimpulan

Dari hasil uraian bab-bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan, yaitu Parkir di badan Jalan Ki Samaun meski diperbolehkan oleh Pemkot Tangerang namun kini parkir tersebut telah mengganggu arus lalu lintas terutama di area parkir 4 pada jam sibuk hari kerja karena di area dan waktu tersebut, tingkat pelayanan jalannya berada pada tingkat F (nilai  $V/C$ -nya = 1,09 smp/jam) berarti arus lalu lintas tertahan atau macet. Volume lalu lintas terpadat berada di titik survey lalu lintas 1 karena pemakaian lajur jalan yang optimal di titik ini. Hal ini diketahui berdasarkan tingkat pelayanan jalannya berada pada tingkat A (nilai  $V/C$ -nya pada jam sibuk = 0,35 smp/jam) yakni arus lalu lintas bebas. Jumlah kendaraan yang parkir di badan jalan tertinggi pada jam sibuk hari kerja berada di area parkir 5 yakni sebanyak 69 kendaraan. Meskipun demikian, area parkir ini pada jam sibuk tidak mengganggu arus lalu lintas karena bentuk jalan di area ini lebih lebar dari pada lebar jalan di area parkir 4, 3, 2, dan 1. Perkiraan pengurangan kapasitas jalan terbesar terjadi pada hari kerja di area parkir 4 karena lokasinya yang berbatasan langsung dengan pintu masuk pasar tradisional (memiliki hambatan samping paling tinggi) dan kendaraan yang parkir di area ini selalu padat bahkan pada jam sibuk dapat menjadi dua baris kendaraan roda empat (parkir ganda). Jumlah kendaraan parkir di badan jalan tertinggi terjadi pada antara pukul 09.00 hingga pukul 12.00 dan jumlah kendaraan parkir di badan jalan terendah terjadi menjelang sore hari yakni dari pukul 14.00 hingga pukul 15.00. Petak marka parkir yang telah ada di Jalan Ki Samaun tidak optimal sebagai petak kendaraan roda empat karena hanya memiliki SRP yakni  $1,80 \times 4,00 \text{ m}^2$  artinya kurang dari standar petak parkir yang telah ditentukan yakni  $2,44 \times 5,61 \text{ m}^2$  (pada Tabel 2.3 untuk parkir eksisting Jalan Ki Samaun dengan sudut  $45^\circ$ ). Berdasarkan hasil survey parkir di Jalan Ki Samaun, sudut parkir  $90^\circ$  tidak membuang ruang parkir namun ketika kendaraan melakukan manuver, kegiatan tersebut akan membutuhkan waktu yang tidak sedikit dan menyita 1 lajur jalan akibatnya hal itu sangat mengganggu arus lalu lintas di sekitarnya. Banyaknya simpang dan kebijakan arah lalu lintas yang berbeda di sepanjang Jalan Ki Samaun cukup membantu pencegahan kemacetan di jalan tersebut. Petugas parkir masih kurang optimal dalam mengatur kendaraan yang parkir di badan Jalan Ki Samaun karena memaksakan parkir ganda pada jam sibuk terutama di area parkir 4 dan 5.

## Daftar Pustaka

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Tangerang, *Sistem Transportasi Kota Tangerang*, 2007
- De Chiara, J dan L Koppelman, "*Planning Design Criteria*", Van Reinhold Co, 1969.
- De Chiara, Joseph dan Lee E. Koppelman, "*Standar Perencanaan Tapak*", Erlangga, Jakarta, 1978.
- Dinas Perhubungan Kota Tangerang, *Rencana Teknis Optimalisasi Kinerja Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Di Wilayah Kota Tangerang 2009*
- Dirjen Bina Marga, "*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*", Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta, 1997.
- McCluskey, Jim, "*A Handbook Of Environmental Design*", E.& F. N. Spon Ltd, London, 1987.
- Munawar, Ahmad, "*Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*", Beta Offset, Yogyakarta, 2006.
- O'Flaherty, C.A, "*Higways and Traffic*", Edward Arnold, 1974
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan
- Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan
- Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 8 Tahun 2002 Tentang Pengelolaan Perparkiran
- Pemerintah Kota Tangerang, Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Tangerang 1994-2010.
- Pignataro, "*Traffic Engineering – Theory and Practice*", Prentice-Hall Inc, 1973.
- Undang-undang No.13 Tahun 1980 Tentang Klasifikasi Jalan Fungsional Di Indonesia
- Warpani, Suwardjoko P, "*Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*", ITB, Bandung, 2002.
- Wells, G R, "*Rekayasa Lalu Lintas*", Bhartara, Jakarta, 1993.