

## **POLA PARKIR PAJAJARAN BOGOR**

Gde Purnama

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Esa Unggul, Jakarta  
Jalan Arjuna Utara Tol Tomang Kebon Jeruk, Jakarta 11510  
gdepurnama@apakuan.ac.id

### **Abstract**

*The city center is an area that has the designation of service and commercial functions, population growth, changes in land use from residential areas to shops that cause movement attraction. Trade and service areas generally have heavy traffic conditions and often cause congestion. Based on the background and the existing problems, the purpose of this study is to identify the pattern of parking areas associated with the existence of parking area activities and the behavior of willingness to pay for parking on Pajajaran Street, to find out the relationship between on-street parking users on Pajajaran Street with Willingness to Pay (WTP) rates. , knowing the amount of Willingness to Pay (WTP) of parking users on Jalan Pajajaran. The method approach used is a comparative causal method, namely to determine the pattern and volume of parking user behavior, the questionnaire method to determine conditions in the field both parking users and willingness to pay for parking. The activity of an activity center will lead to vehicle parking activities, both motorized and non-motorized vehicle activities, for that we need a facility in the form of a parking lot.*

**Keywords:** *parking pattern and volume, willingness to pay*

### **Abstrak**

Pusat kota merupakan kawasan yang memiliki peruntukan fungsi jasa dan komersial, adanya penambahan penduduk, perubahan penggunaan lahan dari area perumahan menjadi pertokoan yang menimbulkan tarikan pergerakan. Kawasan perdagangan dan jasa pada umumnya memiliki kondisi lalu lintas yang padat dan sering menimbulkan kemacetan. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi pola lahan parkir yang terkait dengan adanya kegiatan kawasan perparkiran dan perilaku kemauan membayar parkir di jalan Pajajaran, mengetahui hubungan pengguna parkir *on street* di jalan Pajajaran dengan tarif *Willingness to Pay* (WTP), mengetahui besarnya *Willingness to Pay* (WTP) pengguna parkir di jalan Pajajaran. Pendekatan metode yang digunakan adalah metode kausal komperatif, yaitu untuk mengetahui pola dan volume perilaku pengguna parkir, metode kuesioner untuk mengetahui kondisi di lapangan baik pengguna parkir dan kemauan untuk membayar parkir. Aktivitas suatu pusat kegiatan akan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan baik aktivitas kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, untuk itu diperlukannya sebuah fasilitas berupa lahan parkir.

**Kata kunci :** pola dan volume parkir, kemauan membayar

### **Pendahuluan**

Pertumbuhan ekonomi yang pesat dari penduduk kota menyebabkan hampir setengah dari penduduk bumi tinggal di kota-kota besar (Ahmad, 2002), pertumbuhan penduduk yang pesat diikuti perkembangan daerah pusat kota dan kawasan pinggiran kota dengan titik berat pembangunan kawasan pusat kota. Ketidakjelasan antara fungsi jalan dengan kenyataan kondisi jalan dan lalu-lintas karena tidak terpenuhinya kriteria klasifikasi fungsi jalan merupakan salah satu penyebab timbulnya permasalahan lalu-lintas yang terjadi pada jaringan jalan perkotaan.

Jalan Pajajaran merupakan jalan utama Kota Bogor. Dalam RTRW Kota Bogor Tahun 1999-2009 disebutkan bahwa statusnya adalah sebagai Jalan Negara. Sedangkan menurut fungsinya, Jalan Pajajaran sebelumnya memiliki fungsi sebagai Jalan Arteri, Jalan Pajajaran merupakan Jalan Arteri

Primer karena terdapat kegiatan primer yang sifatnya regional pada Jalan Pajajaran seperti Terminal Baranangsiang yang merupakan terminal regional, fungsinya menghubungkan kegiatan antar kota dan mela-yani kebutuhan antar kota.

Jalan Pajajaran memiliki fungsi ganda (*mix use*) sebagai jalan primer dan jalan sekunder sehingga Jalan Pajajaran memiliki berbagai permasalahan yang lebih kompleks akibat pergerakan lalu lintas serta tata guna lahannya. (Wulan, 2005)

Perubahan pemanfaatan lahan dari peruntukkan yang direncanakan umumnya disebabkan oleh ketidaksesuaian antara pertimbangan yang mendasari arahan rencana dengan pertimbangan pelaku pasar. (Denny Zulkaidi, 1999).

**Metode Penelitian**

Bila ruang parkir dibutuhkan di wilayah pusat kegiatan, maka sediaan lahan merupakan masalah yang sangat sulit, kecuali dengan mengubah sebagian peruntukannya. (Warpani, 2002).

Besarnya permintaan parkir pada suatu kawasan sangat dipengaruhi oleh guna lahan atau jenis aktivitas kawasan tersebut, sehingga penanganan masalah parkir harus mempertimbangkan tata guna lahan yang terkait dan disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota yang ada (Alamsyah, 2005). *Kebutuhan tempat parkir adalah fungsi dari kegiatan* (Warpani, 1980). Makin terhimpun kegiatan di suatu tempat maka makin besar pula kebutuhan akan tempat parkir.

Sudut parkir yang umum digunakan adalah:

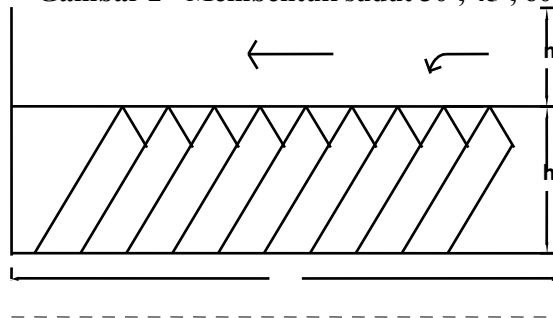
- Sejajar dengan badan jalan ( $0^{\circ}$ )
- Menyudut, dengan sudut-sudut yang digunakan adalah  $45^{\circ}$  dan  $90^{\circ}$

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3 dan 4 serta tabel 3 untuk banyaknya petak parkir yang dapat disediakan.

**Modul Taman Parkir**

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut  $90^{\circ}$ .

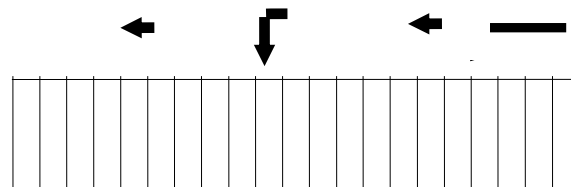
**Gambar 2 - Membentuk sudut  $30^{\circ}$ ,  $45^{\circ}$ ,  $60^{\circ}$**



**Membentuk sudut  $90^{\circ}$**

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan

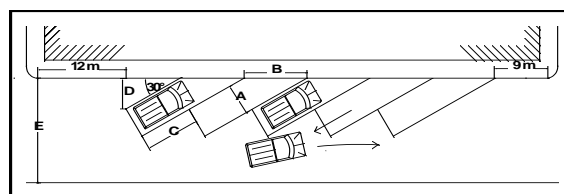
pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari  $90^{\circ}$ .



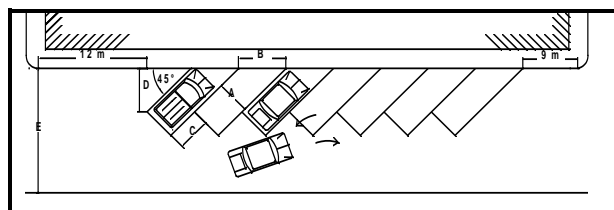
**Gambar 3 Modul Parkir di Jalan dan Taman Parkir**

**Modul Parkir di jalan**

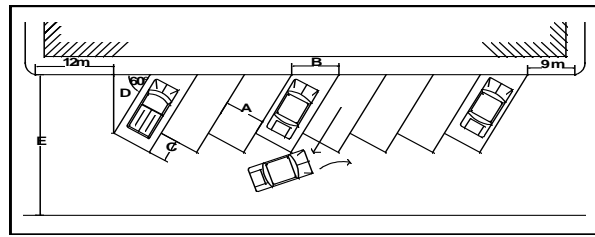
**Sudut =  $30^{\circ}$**



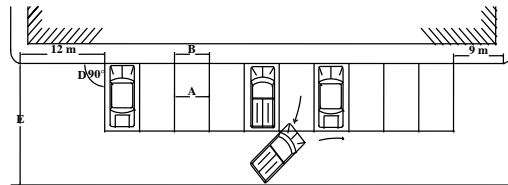
**Sudut =  $45^{\circ}$**



**Sudut =  $60^{\circ}$**



Sudut = 90°



**Keterangan :**

- Golongan I = sedan
- Golongan II = minibus
- Golongan III = bus

| Kendaraan    | A   | B   | C | D   | E    |
|--------------|-----|-----|---|-----|------|
| Golongan I   | 2,3 | 2,3 | - | 5,4 | 11,2 |
| Golongan II  | 2,5 | 2,5 | - | 5,4 | 11,2 |
| Golongan III | 3,0 | 3,0 | - | 5,4 | 11,2 |

- A = lebar ruang parkir (M)
- B = lebar kaki ruang parkir (M)
- C = selisih panjang ruang parkir (M)
- D = ruang parkir efektif (M)
- M = ruang manuver (M)
- E = ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (M)

Adapun kelebihan dan kekurangan sistem ini (Warpani, 2002) adalah sebagai berikut :

**Kelebihan**

Umumnya sistem parkir di Indonesia tidak membatasi waktu sehingga tarif parkir tidak tergantung pada lamanya parkir.

Memudahkan bagi pemarkir untuk berjalan kaki menuju tujuan dan meminimumkan jarak tempuh.

**Kekurangan**

Menyita cukup banyak luas permukaan jalan.

Perbandingan tarif parkir yang wajar antara sepeda motor, kendaraan penumpang dan kendaraan truk/bus adalah sebagai berikut :

*Tarif parkir sepeda motor lebih rendah dan tarif kendaraan penumpang lebih rendah dari-pada tarif truk/bus.*

**Tabel 3**  
**Keinginan Sarana Parkir**

| Pelaku Lalu Lintas          | KEINGINAN  |
|-----------------------------|--|
| Perseorangan (pemarkir)     | Bebas, mudah mencapai tempat tujuan  |
| Pemilik Toko (pemarkir)     | Mudah bongkar muat, menyenangkan pembeli   |
| Kendaraan Umum              | Dikhususkan/terpisah; supaya aman untuk naik turun penumpang, mudah keluar masuk agar dapat menepati jadwal perjalanan |
| Kendaraan Barang            | Mudah bongkar muat, bisa parkir berjejer bila perlu.   |
| Kendaraan yang Bergerak     | Bebas parkir, tanpa hambatan   |
| Pengusaha Parkir (pemarkir) | Parkir bebas, pelataran selalu penuh, frekuensi parkir tinggi  |
| Ahli Perlalulintasan        | Melayani setiap pengguna jalan, mengusahakan kelancaran lalu lintas  |

Sumber: Warpani, 1980

**Satuan Ruang Parkir (SRP)**

**Dasar Pertimbangan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa satuan ruang parkir (SRP) digunakan untuk

mengukur kebutuhan ruang parkir. Tetapi untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan seperti halnya satuan-satuan lain. Demikian juga halnya untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan

atas pertimbangan-pertimbangan hal sebagai berikut ini :

**- Ruang bebas kendaraan parkir**

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

**- Lebar bukaan pintu kendaraan**

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal

ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada tabel 4

**- Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Berdasarkan Tabel, penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti pada tabel 5.

**- Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

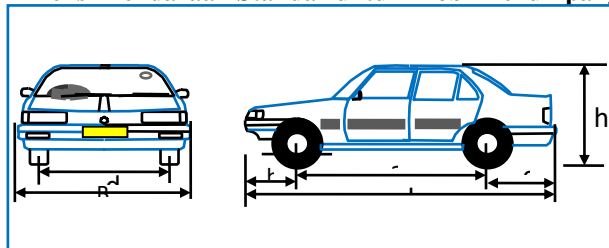
Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, yaitu :

- mobil penumpang pribadi
- mobil penumpang umum
- truk

Seperti yang diuraikan pada tabel di atas, yakni menunjukkan satuan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan. Satuan ruang parkir di bawah untuk masing-masing jenis kendaraan telah dianalisis sedemikian rupa dan dengan beberapa pendekatan.

**Gambar 5**

**Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang**



Sumber: Kementerian Perhubungan

- a = jarak gandar
- b = depan tergantung
- c = belakang tergantung
- d = lebar jejak
- h = tinggi total
- B = lebar total
- L = panjang total

**Tabel 4**

**Lebar Bukaan Pintu Kendaraan**

| Jenis Kendaraan                        | Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> ) |
|--|---------------------------------------|
| 1. a. Mobil penumpang untuk golongan I | 2,30 x 5,00                           |
| b. Mobil penumpang untuk golongan II   | 2,50 x 5,00                           |
| c. Mobil penumpang untuk golongan III  | 3,00 x 5,00                           |
| 2. Bus/truk                            | 3,40 x 12,50                          |
| 3. Sepeda motor                        | 0,75 x 2,00                           |

Sumber: Kementerian Perhubungan

Analisis-analisis yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing-masing jenis kendaraan dapat dilihat pada uraian sebagai berikut ini :

**- Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang**

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang ditunjukkan dalam gambar berikut:

Satuan ruang parkir untuk penderita cacat khususnya bagi mereka yang menggunakan kursi roda harus mendapat perhatian khusus karena diperlukan ruang bebas yang lebih lebar untuk memudahkan gerakan penderita cacat keluar dan masuk kendaraan. Untuk itu di-gunakan SRP dengan lebar 3.6 meter, minimal 3.2 m sedang untuk ambulance dapat disediakan SRP dengan lebar 3.0 m, minimal 2.6 m. Penempatannya

dilakukan sedemikian sehingga mempunyai akses yang baik ke tempat kegiatan.

**- Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk**

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil bus atau truk, besarnya dipengaruhi oleh besarnya kendaraan yang akan parkir, apakah ukuran kecil, sedang ataupun besar. Konsep yang dijadikan acuan untuk menetapkan SRP mobil barang ataupun bus ditunjukkan dalam gambar

**Tabel 5**  
**Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

| Jenis Bukaannya  | Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir  | Gol |
|--|--|-----|
| Pintu depan/ belakang terbuka tahap awal 55 cm.                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Karyawan/pekerja kantor</li> <li>Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas</li> </ul>  | I   |
| Pintu depan/ belakang terbuka penuh 75 cm                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/ rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/ swalayan, rumah sakit, bioskop</li> </ul> | II  |
| Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda | <ul style="list-style-type: none"> <li>Orang cacat</li> </ul>  | III |

Sumber: Kementerian Perhubungan

**- Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor**

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor ditunjukkan dalam gambar, sebagai berikut:

**1. ANALISIS**

**- Volume Parkir di Jalan Pajajaran**

Setelah melakukan *traffic counting* pada hari yang dianggap hari kerja yaitu hari Rabu dan hari libur yaitu hari Sabtu, dapat diketahui volume arus kendaraan yang melewati tiga ruas yang di tentukan sebagai dua titik ujung dan tengah koridor pada Jalan Pajajaran. Adapun lokasi yang di tentukan untuk dihitung volume parkir kendaraan selama 12 jam dari pukul 06.00-20.00 adalah :

- Titik 1 dari lampu merah Warung Jambu sampai dengan Jalan Lodaya (Kantor Riset Rubber Dep. Pertanian)
- Titik 2 dari Jalan Lodaya (Kantor Riset Rubber Dep. Pertanian) sampai dengan Jalan Lodaya (Mc Donald)
- Titik 3 dari Jalan Lodaya (Mc Donald) sampai dengan di perbatasan lampu merah Ekalokasari (Jalan Tajur) (Mesjid PDAM sebelah timur dan Vihara sebelah barat) (Hasil survei, 2016).

**- Karakteristik Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran**

Dilihat dari data tabel karakteristik bahwa jenis kelamin pria sebanyak 53% dengan res-ponden 32 orang dan wanita 47% dengan res-ponden 28 orang, tingkat pendidikan yang ter-banyak sarjana S1 sebesar 53% dengan res-ponden 32 orang dan terkecil sarjana S2 sebesar 5% dengan responden 3 sedangkan SMU 33% dan SMP 8%. Tingkat pendapatan yang terbesar terdapat pada yang berpenghasilan sebesar Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 sebanyak 28 responden dengan persentase sebesar 47% dan yang terendah ber-penghasilan sebesar lebih dari Rp 5.000.000 dengan persentase sebesar 3% dengan 2 res-ponden.

**Karakteristik Tujuan Perjalanan**

Karakteristik tujuan ke Jalan Pajajaran adalah responden pengguna kendaraan pribadi ke Jalan Pajajaran. Tujuan ini dibedakan berdasarkan karakteristik masing-masing lokasi studi karena memiliki ciri tertentu. Berdasarkan hasil survei diketahui ada 10 karakteristik tujuan perjalanan yang terjadi di Jalan Pajajaran, dengan yang terbesar terjadi pada tujuan kegiatan antar jemput sebesar 42% sedangkan yang terkecil ada pada kegiatan menunggu, istirahat, main/kumpul-kumpul dan bekerja sebesar 2%.

## Analisa Volume Parkir di kawasan Jalan Pajajaran

Setelah melakukan kegiatan survei lapangan dengan 60 responden dan melihat langsung ke lokasi studi. Untuk pola dan volume parkir kendaraan di Jalan Pajajaran terdiri atas berbagai macam kegiatan/aktifitas, seperti: kegiatan perkantoran, perhotelan, pertokoan, pendidikan, perdagangan dan jas, rumah sakit, rumah ber-penghuni dan tidak, tanah kosong, masjid dan restaurant. Dengan beragamnya kegiatan tersebut maka diperlukannya sebuah lahan parkir berupa taman parkir (*off - street parking*) pada masing-masing kegiatan. Kebutuhan luas kegiatan parkir ber-beda antara yang satu dengan yang lain, tergantung kepada :

- Pelayanan
- Tarif yang diberlakukan
- Ketersediaan Ruang Parkir
- Tingkat Pendapatan masyarakat.

Sehingga untuk semua kegiatan tersebut di atas dibutuhkannya standar-standar kebutuhan akan tempat parkir bagi penggunaannya, baik yang parkir tetap maupun parkir tidak tetap.

### Parkir Untuk Perdagangan

Karena parkir ditekankan kepada pengunjung perdagangan bukan karyawannya, maka berdasarkan satuan ruang parkir dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 2004 dapat dilihat pada tabel 3.

### Parkir Untuk Pola *off street parking* di Jalan Pajajaran Kota Bogor

Untuk *off street parking* ini ditekankan kepada *pengunjung dan karyawan* di kawasan pertokoan/rumah toko, dimana terdapat titik lokasi pertokoan/rumah/rumah toko, yaitu :

#### Lokasi studi 1

Lokasi studi ini dimulai dari lampu merah Warung Jambu sampai dengan lampu merah Lodaya. Daerah ini merupakan kawasan campuran dengan lebar jalan yang sama karena selain tempat bisnis juga ada pendidikan, hotel, pertokoan/ruko, wisata, jasa, perkantoran dan rumah makan. Pada lokasi ini lebih banyak menggunakan pola *off street parking* dan ada 11 titik yang masih terdapat menggunakan pola *on street parking*. Biasanya untuk lokasi *on street parking* terdapat pada peruntukan bangunan sebagai penggunaan rumah makan, toko kue dan hotel. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.

#### Lokasi studi 2

Dari lampu merah Lodaya sampai dengan berbatasan lampu merah Jalan RRI. Hal ini di-

karenakan lokasi studi 2 memiliki lebar jalan yang tidak sama dengan lokasi 1 dan 3, dimana terdapat penyempitan jalan berupa *bottle neck* baik berbatasan di lampu merah Jalan Lodaya maupun di Jalan Lodaya yang berbatasan dengan Jalan RRI. Untuk lokasi 2 ini lebih didominasi kendaraan yang memarkir kendaraannya dengan pola *off street parking*. Dimana lebih banyak untuk kawasan perdagangan sebanyak 12 toko *factory outlet*, 3 perbankan dan 2 hotel bintang 4, 5 rumah kosong, 3 rumah tinggal, 1 kantor koperasi, 1 tempat kursus, 1 asuransi kendaraan, dan 1 showroom motor. Untuk lebih jelasnya untuk lokasi 2 dapat dilihat pada tabel 5.

#### Lokasi studi 3

Dari lampu merah Lodaya berbatasan Jalan RRI sampai dengan lampu merah Ekalokasari, terdapat 43 jenis restoran/rumah makan yang permanen dan rumah toko sebanyak 27 jenis usaha. Dengan terdapat juga RS PMI dan RS Siloam dalam tahap renovasi (menempati bekas mall internusa), hotel sebanyak 7 lokasi, terdapat kantor pemerintahan diantaranya; Kantor Kecamatan Bogor Timur, Kantor Polsek Bogor Timur, Kantor Koramil Bogor Timur, Kantor Bea dan Cukai serta Kantor pengolahan air PDAM Tirta Pakuan Bogor. Selain itu terdapat pula 2 tempat peribadatan yaitu: Vihara dan Masjid.

### Kesimpulan

Untuk tujuan identifikasi mengenai pola parkir yang ada di lokasi 1, 2, dan 3; yaitu :

#### Lokasi 1

Pada lokasi ini merupakan lokasi campuran karena terdapat tempat, yaitu: bisnis, rumah makan (kuliner), *factory outlet*, wisata, hotel, pendidikan, perkantoran dan rumah sakit. Untuk tempat parkir terdapat dua pola yaitu :

- Pola *off-street parking* dengan modul parkir 0°, 45° dan 90°. Untuk modul parkir 0° biasanya terjadi di lokasi perhotelan dan rumah makan untuk dapat me-nampung angkutan barang dalam bongkar muat dan parkir, depo bus dan kendaraan pribadi. Modul parkir 45° terdapat pada 1 deret ruko yang terdiri dari 5-12 gedung dimana dengan alasan tempat parkir tidak mencukupi bila hanya dengan modul parkir 90°. Sedangkan modul parkir 90° banyak dipakai pada lokasi 1 baik dengan berbayar per-jam maupun bebas, hal ini dikarenakan kemampuan gedung dapat menampung pengguna parkir gedung tersebut.
- Pola *on-street parking* dengan pola 0° dapat ditemui di 11 tempat titik. Dimana pengguna *on street* ini dipakai oleh pihak sebagai berikut :

Hotel sebanyak 3 yaitu Hotel Zist, Hotel Witz dan Hotel Archt.

Rumah makan/kuliner sebanyak 5 titik lokasi yaitu; rumah makan Bumi Aki, rumah makan Lemon Grace, rumah makan Gurih 7, rumah makan Trio dan toko kue Harvest.

Pendidikan terdapat 1 lokasi yaitu SDN Gunung Gede.

Bimbingan belajar yaitu bimbingan belajar Bintang Pelajar.

Bank yaitu Bank BTPN dikarenakan setiap awal bulan akan memberikan uang pensiun pegawai pemerintah melalui bank BTPN.

### Lokasi 2

Lokasi ini dimulai dari lampu merah Lodaya sampai dengan lampu merah Lodaya berbatasan Jalan RRI. Pada lokasi ini merupakan lokasi bisnis dan perkantoran dan di lokasi terdapat penyempitan di kedua ujung jalan tersebut (*bottle neck*)

Pola *off-street parking* dengan modul parkir 0°, 45° dan 90°. Lokasi 2 ini lebih didominasi pola parkir *off street*. Untuk jenis usaha yang mendominasi yaitu perdagangan dalam bentuk *factory outlet*.

### Lokasi 3

Lokasi ini dimulai dari lampu merah Lodaya berbatasan Jalan RRI sampai dengan lampu merah Eka-lokasari. Pada lokasi ini lebih di-dominasi perdagangan dan jasa sebanyak 71 kegiatan, berikutnya karena terdapat kantor pemerintah, yaitu: Depag di Masjid Raya Kota Bogor, Departemen Keuangan (Bea dan Cukai), Kantor Kecamatan Bogor Selatan, kantor Instalasi PDAM, kantor Polsek dan Koramil, kantor Pemdab Kebakaran, dan kantor pusat Tirta Pakuan Bogor. Sedangkan bisnis lebih banyak di lokasi ini di-antaranya: bisnis jasa tiket dan tour, kuliner, perlengkapan bayi, mall, toko peralatan sekolah, toko perabotan dan peralatan rumah tangga, dan service serta peralatan kendaraan. Sedangkan untuk tempat parkir pada lokasi ini terdapat dua pola yaitu:

Pola *off-street parking* dengan modul parkir 0°, 45° dan 90°. Untuk modul parkir 0° biasanya terdapat pada satu deret ruko yang terdiri dari beberapa gedung, sudah tidak dapat menampung pengguna parkir di ruko tersebut. Pengguna parkir modul 0° ini untuk bongkar muat barang dan kendaraan pribadi. Modul parkir 45° terdapat pada 1 deret ruko yang terdiri dari 5-12 gedung dimana dengan alasan tempat parkir tidak mencukupi bila hanya dengan modul parkir 90°. Sedangkan titik modul parkir 90° pada lokasi ini hampir sama dengan titik modul parkir 45° dikarenakan keterbatasan lahan parkir. Kecuali untuk di mall atau toko perlengkapan dan peralatan rumah tangga serta perhentian bus umum atau

DAMRI, dikarenakan memakai sistem perparkiran berbayar jam-jaman dengan palang pintu. Pola *on-street parking* dengan modul parkir 0° dapat ditemui di 7 titik lokasi. Dimana pengguna *on street* ini dipakai oleh pihak sebagai berikut, yaitu:

- Pendidikan yang terjadi di SD Pertiwi dekat lampu merah Ekalokasari
- Rumah makan yang tidak memiliki lahan parkir mau-pun keterbatasan lahan parkir, yaitu: rumah makan Wajan, rumah makan Air mancur, rumah makan Mie Jawa, rumah makan soup ikan hiu, sate kambing, rumah makan Palembang dan Ace Hadwere, dan rumah makan Sari Wangi.
- Tempat Ibadah Masjid yaitu; Masjid Raya Kota Bogor

Untuk tujuan perilaku pengguna parkir di Jalan Pajajaran.

- Pengguna perparkiran di Jalan Pajajaran ini terdiri atas;
  - Kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor)
  - Kendaraan bermotor roda empat (Sedan, Jeep, Mini Van dan lain-lain)
  - Kendaraan roda empat atau lebih (bus, bus<sup>3/4</sup>, truk dan truk<sup>3/4</sup>)
- Kemauan untuk membayar peparkir untuk memarkirkan kendaraannya terdiri atas 3 tingkatan yaitu:
  - Membayar Rp. 2.000,- sebanyak 30 responden menjawab bilangan rupiah tersebut (tinggi).
  - Membayar Rp. 3.000,- sebanyak 21 responden menjawab bilangan rupiah tersebut (sedang).
  - Membayar Rp. 1.000,- sebanyak 7 responden menjawab bilangan rupiah tersebut (rendah).
- Besar tarif parkir yang diinginkan masyarakat untuk sepeda motor kisaran Rp. 1.000 sampai dengan Rp. 2.000 dan untuk kendaraan roda empat kisaran angka Rp. 2.000 sampai dengan Rp. 3.000,-.

### Daftar Pustaka

- Alamsyah, A.A, 2005. Rekeyasa Lalu Lintas, Penerbit: Universitas Muhammadiyah Malang.
- Bapeda Kota Bogor 2006, Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2009 - 2029.
- Departemen Pehubungan, Dirjen Perhubungan Darat, 1996. Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir.
- Merliana, I., 2006. Identifikasi Permasalahan Transportasi di Pusat Kota Pandeglang, Tugas Akhir, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan - Bogor.

- Padmo, W. Y., 2007, Analisis Fungsi Jalan Pajajaran Sebagai Jalan Arteri Sekunder Di Kota Bogor, Tugas Akhir, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan Bogor.
- Perda No.5 Tahun 2004. Kotamadya Bogor, Tentang Penyelenggara Perparkiran.
- Purnama Jaya, G.N., 1989, Catatan Kuliah Transportasi, universitas Pakuan Bogor.
- Purnama Jaya, G.N. dan Nurmani, M.E., 2005, Traffic Engineering (Rekayasa Lalu Lintas) dan Aplikasi Lapangan, Penerbit : Universitas Pakuan Jurusan Teknik Planologi, Bogor.
- Salim, A. 1998, Sistem Transportasi, Penerbit: Raja Grafindo Persada, Jakarta. Saviena, 2007, Studi Prilaku Pengguna Parkir Di Pusat Kota Bandung, Tugas Akhir, Departemen Teknik Planologi, ITB - Bandung.
- Undang-Undang Republik Indonesia No, 14 tahun 1992, Jakarta 1992.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 tahun 2004 Tentang Jalan, Jakarta 2004.
- Warpani, P.S. 2002, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerbit: ITB Bandung Planologi, ITB Bandung.
- Yunus, H.S., 2005. Klasifikasi Kota. Penerbit: Pustaka Pelajar, Jakarta.
- Zahnd, M., 1999. Perancangan Kota Secara Terpadu, Penerbit : Kanisius Jakarta.
- TDM Encyclopedia, [www.vtppi.org](http://www.vtppi.org) , Bogor, Mei 2008
- Victoria, Transport Policy Institute | 1250 Rudilin Street, Victoria, BC, V8V3R7, Canada, 2009,  
[www.victoria/transportpolicyinstitute/bc/canada](http://www.victoria/transportpolicyinstitute/bc/canada)  
(Bogor 2009)
- Jaya, GN Purnama, 2017, Manajemen Teknik Transportasi, Penerbit Unpak Press (Anggota APPTI), ISBN:978-602-60928-4-7