

ANALISIS MODEL PERPARKIRAN DALAM PERSPEKTIF EFEKTIVITAS RUAS JALAN DI KABUPATEN SUMBAWA, PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT

ANALYSIS OF PARKING MODEL ON THE PERSPECTIVE OF ROAD EFFECTIVENESS IN SUMBAWA DISTRICT, WEST NUSA TENGGARA PROVINCE

¹Siti Nur Fadlilah A. dan ²Yogi Arisandi

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta-Indonesia

¹dila.fadila72@gmail.com dan ²yog11goy@yahoo.com

Diterima: 4 Mei 2017, Direvisi: 10 Mei 2017, Disetujui: 23 Mei 2017

ABSTRACT

Parking in Sumbawa District, West Nusa Tenggara nowadays has not provided significant problems yet to traffic congestion in some roads in Sumbawa District, but in some places with activities of trading, shopping and service centers will provide potential congestion in the next few years if there is no professionally improvement in parking management. This is due to inadequate parking facilities, manually parking systems, limited quality of the parking attendants and supervision that is less than optimal. The purpose of this study is to identify the characteristics of on-street parking and the potential income of parking charge in Sumbawa District. The analysis method used is descriptive qualitative and quantitative. The expected result of this study is the identification of on-street parking characteristics and the potential income of parking charge to support the performance of parking and smoothness of urban traffic in Sumbawa District.

Keywords: *parking, potential congestion, Sumbawa District*

ABSTRAK

Perparkiran di Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat saat ini belum memberikan permasalahan yang berarti terhadap kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan di Kabupaten Sumbawa, akan tetapi di beberapa tempat dengan aktivitas perdagangan, perbelanjaan dan pusat pelayanan jasa akan memberikan potensi kemacetan di beberapa tahun kedepan apabila tidak dilakukan perbaikan pengelolaan perparkiran secara profesional. Hal tersebut disebabkan karena fasilitas perparkiran yang belum memadai, sistem parkir yang masih manual, keterbatasan kualitas juru parkir serta pengawasan yang kurang optimal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik parkir on-street dan potensi pendapatan retribusi parkir di Kabupaten Sumbawa. Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah teridentifikasinya karakteristik parkir on-street dan potensi pendapatan retribusi parkir untuk mendukung kinerja perparkiran dan kelancaran lalu lintas diperkotaan Kabupaten Sumbawa.

Kata Kunci: *parkir, potensi kemacetan, Kabupaten Sumbawa*

PENDAHULUAN

Kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh parkir kendaraan, atau adanya parkir liar merupakan masalah yang sering dihadapi di beberapa perkotaan di Indonesia. Selain menimbulkan kemacetan lalu lintas, parkir yang tidak terkelola dengan baik juga akan menimbulkan ketidaknyamanan untuk pejalan kaki karena sebagai jalan atau trotoar banyak digunakan sebagai tempat parkir. Pelayanan angkutan umum di perkotaan yang belum memadai membuat masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk mendukung aktivitas sosial sehari-hari. Penggunaan kendaraan pribadi tersebut baik mobil ataupun sepeda motor akan membutuhkan area parkir. Disisi lain parkir juga merupakan salah satu potensi daerah untuk menghasilkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dengan meningkatnya PAD, maka pembangunan daerah akan dapat dimaksimalkan dengan baik untuk melayani masyarakat. Hampir diseluruh perkotaan di Indonesia, dimana manajemen perparkiran belum dikelola secara profesional, potensi pendapatan asli daerah dari parkir menjadi hilang.

Banyaknya pusat kegiatan baik pusat perkantoran, perdagangan, pendidikan, perbelanjaan atau aktivitas lainnya yang tidak menyediakan tempat parkir akan menyebabkan masyarakat cenderung melakukan parkir dipinggir jalan (*on-street*) sehingga akan menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas. Permasalahan perparkiran lainnya adalah banyaknya kendaraan bermotor yang parkir secara sembarangan, banyaknya kendaraan bermotor yang parkir dengan melanggar rambu lalu-lintas, banyaknya praktek parkir ilegal, terbatasnya fasilitas parkir, dan penegakan hukum yang masih lemah.

Masalah perparkiran di Kabupaten Sumbawa, NTB saat ini adalah masih adanya kendaraan yang parkir di sembarang tempat yang menimbulkan kemacetan lalu lintas di beberapa tempat antara lain di area pusat perdagangan, perbelanjaan dan pusat pelayanan jasa. Selain fasilitas perparkiran yang belum memadai, sistem parkir yang masih manual, keterbatasan kualitas juru parkir serta pengawasan yang kurang optimal menyebabkan perparkiran di

Kabupaten Sumbawa menjadi permasalahan serius di masa depan, selain menimbulkan kemacetan lalu lintas juga akan menyebabkan potensi pendapatan daerah menjadi belum terkelola secara optimal.

Beberapa peraturan pemerintah terkait parkir adalah berupa Undang-undang, Peraturan Pemerintah dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselesaikan di luar Ruang Milik Jalan sesuai izin yang diberikan. Menurut PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas menjelaskan tentang pembatasan ruang parkir yang dilakukan dengan cara ruang milik jalan pada jalan kabupaten/kota atau luar ruang milik jalan. Kriteria pembatasan ruang parkir paling sedikit memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 dan hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata jam puncak kurang dari 30 km/jam. Pemberlakuan pembatasan parkir selain memenuhi kriteria harus memperhatikan kualitas lingkungan. Pembatasan ruang parkir dapat dilakukan dengan pembatasan waktu parkir, durasi parkir, tarif parkir, kuota parkir, dan/atau lokasi parkir.

Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan menjelaskan tentang jalan arteri primer tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal. Sehingga menurut Peraturan Pemerintah tersebut. Jalan arteri memang tidak diperbolehkan digunakan sebagai lahan parkir. Maka pada Peraturan Pemerintah yang sama, pada Pasal 64 menjelaskan tentang perubahan fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan. Dalam pasal tersebut menjelaskan tentang fungsi jalan suatu ruas dapat berubah apabila:

1. Berperan penting dalam pelayanan terhadap wilayah yang lebih luas daripada wilayah sebelumnya.
2. Semakin dibutuhkan oleh masyarakat dalam wilayah wewenang penyelenggara jalan yang baru; dan/atau
3. Oleh sebab tertentu menjadi berkurangnya peranannya, dan/atau melayani wilayah yang lebih sempit dari wilayah sebelumnya.

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 mengenai Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir menjelaskan tentang bagaimana penentuan ruang bebas dan lebar bukaan pintu, penentuan besaran Satuan Ruang Parkir (SRP), larangan untuk parkir, tata cara parkir, jalur sirkulasi, dan pola parkir.

Dengan adanya permasalahan perparkiran di Kabupaten Sumbawa, dan berdasarkan beberapa peraturan-peraturan perparkiran tersebut, oleh karena itu penelitian mengenai manajemen perparkiran di Kabupaten Sumbawa sangat penting untuk dilakukan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik parkir *on-street* dan potensi pendapatan retribusi parkir di Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat.

TINJAUAN PUSTAKA

Karakteristik teknis yang digunakan dalam melakukan analisis perparkiran adalah perhitungan kapasitas statis, kapasitas dinamis, durasi parkir, indeks parkir, dan tingkat pergantian parkir bersumber dari Munawar A. (2006), sedangkan perhitungan kapasitas jalan menggunakan sumber MKJI (1996). Aspek teknis dalam penelitian ini dapat dijelaskan secara singkat sebagai berikut:

A. Kapasitas Statis

Penyediaan kapasitas parkir yang akan disediakan atau yang akan ditawarkan untuk memenuhi permintaan parkir.

$$KS = \frac{L}{X} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

KS : kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang ada

L : panjang jalan efektif yang digunakan untuk parkir

X : panjang dan lebar ruang parkir yang dipergunakan

B. Kapasitas Dinamis

Kapasitas parkir yang tersedia (kosong selama waktu survei yang diakibatkan oleh manuver kendaraan).

$$KD = \frac{Ks \times P}{D} \dots\dots\dots (2)$$

Keterangan:

KD : kapasitas parkir dalam kend/jam survei

Ks : ruang parkir tersedia

P : lamanya survei

D : rata-rata durasi (jam)

C. Durasi Parkir

Tergantung pada rata-rata lama kendaraan yang parkir.

$$D = \frac{\text{Kendaraan Parkir} \times \text{Lamanya Parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan}} \dots\dots\dots (3)$$

Keterangan:

Kendaraan parkir adalah jumlah kendaraan yang diparkir pada satuan waktu tertentu.

D. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

Penggunaan parkir merupakan persentase penggunaan parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas.

$$IP = \frac{\text{Akumulasi (kend)} \times 100\%}{Ks} \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan:

IP : Indeks Parkir

Ks : ruang parkir tersedia

E. Tingkat Pergantian Parkir (Turn Over)

Penggunaan ruang parkir yang merupakan perbandingan volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang parkir/kapasitas parkir.

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{Ks} \dots\dots\dots (5)$$

Keterangan:

Ks : ruang parkir tersedia

F. Volume Parkir

Merupakan jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir pada suatu ruang parkir per satuan waktu, diukur selama 1 (satu) hari atau selama waktu survai dengan interval waktu 15 (lima belas) menit selama 13 jam.

G. Akumulasi Parkir

Merupakan jumlah total kendaraan yang parkir pada suatu kawasan dalam waktu tertentu. Waktu puncak parkir dan jumlah kendaraan yang parkir pada waktu puncak akan diperoleh dari perhitungan akumulasi parkir.

H. Kapasitas Jalan

Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), perhitungan kapasitas jalan perkotaan menggunakan rumus berikut.

$$C = Co \times Fw \times Fsp \times Fsf \times Fcs \dots\dots\dots (6)$$

Keterangan:

C : kapasitas jalan

Co : kapasitas dasar

Fw : faktor penyesuaian lebar jalan

Fsp : faktor penyesuaian arah lalu lintas

Fsf : faktor penyesuaian hambatan samping

Fcs : faktor penyesuaian ukuran kota

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dalam kajian ini adalah di Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat.

Ruas jalan yang dijadikan sebagai lokasi penelitian adalah Jl. Setiabudi, Jl. Diponegoro, dan Jl. Kamboja. Ketiga ruas jalan tersebut dipilih karena lokasi tersebut banyak menyediakan lahan parkir untuk kendaraan.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan metode observasi langsung dilapangan untuk mendapatkan data primer di beberapa ruas jalan yang ada di Kabupaten Sumbawa dan pengumpulan data sekunder dikumpulkan dari instansi Dinas Pehubungan Kabupaten Sumbawa.

C. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan adalah analisis kinerja ruas jalan eksisting, parkir eksisting, dan karakteristik parkir *on-street*. Secara singkat metode analisis tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Analisis Kinerja Ruas Jalan Eksisting

Akibat adanya parkir *on-street* yang bergerak bebas mengakibatkan terjadinya penurunan kinerja ruas jalan, maka diperlukan adanya analisis terhadap unjuk kerja ruas jalan pada kondisi dilapangan berupa penghitungan terhadap kapasitas, kecepatan, dan kepadatan ruas jalan. Adapun untuk menilai kinerja ruas jalan dapat dilakukan dengan menghitung hal-hal dibawah ini:

- Kecepatan yaitu perbandingan jarak terhadap waktu;
- V/C *ratio* yaitu perbandingan volume dengan kapasitas. Apabila nilai V/C *ratio* mendekati 0,8 maka dapat dikategorikan arus telah mendekati kapasitas, sehingga perlu dilakukan tindakan manajemen lalu lintas;
- Kepadatan (kendaraan-menit/km) jumlah kendaraan menit per kilometer adalah mengukur kepadatan pada ruas jalan walaupun belum menggambarkan kepadatan yang sesungguhnya;
- Kapasitas adalah jumlah maksimum kendaraan bermotor yang dapat melintasi suatu penumpang tertentu pada suatu ruas jalan dalam satuan waktu tertentu.

2. Analisis Parkir Eksisting

Parkir pada badan jalan akan mengurangi lebar efektif pada badan jalan sehingga

volume parkir, penggunaan parkir (indeks parkir), dan analisis permintaan kebutuhan ruang parkir.

Pengumpulan data dilakukan di beberapa ruas jalan, antara lain Jalan Setiabudi, Jalan Diponegoro, Jalan Kamboja. Berikut ini adalah gambar lokasi penelitian di Kabupaten Sumbawa.

Pada analisis ini dilakukan perhitungan mengenai akumulasi parkir, durasi parkir,

Sumber: Google Maps, 2017, diolah

Sumber: <http://admpemdanotda.blogspot.co.id>, 2017, diolah

A. Ruas Jalan Setiabudi

Ruas jalan setiabudi adalah jenis jalan kota di Kabupaten Sumbawa, dengan lebar jalan sekitar 10 meter, merupakan jalan lokal yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal. Pengamatan parkir *on street* di ruas Jalan Setiabudi ini dilakukan dua (2) segmen, segmen-1 Puskesmas sampai dengan Pertigaan, sedangkan segmen 2 yaitu dari kecamatan sampai dengan Pasar. Berdasarkan dari hasil observasi di lapangan

dapat diketahui sepanjang jalan tersebut pusat kegiatannya adalah pusat perkantoran, puskesmas, pusat pendidikan, perbankan, pertokoan, perdagangan, dan diujung Jalan Setiabudi adalah pasar seketeng. Disepanjang ruas jalan tersebut banyak kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor yang memarkir kendaraannya pada ruas jalan tersebut. Untuk lebih jelasnya, kondisi parkir di pinggir jalan di Jalan Setiabudi adalah seperti dalam gambar berikut ini.



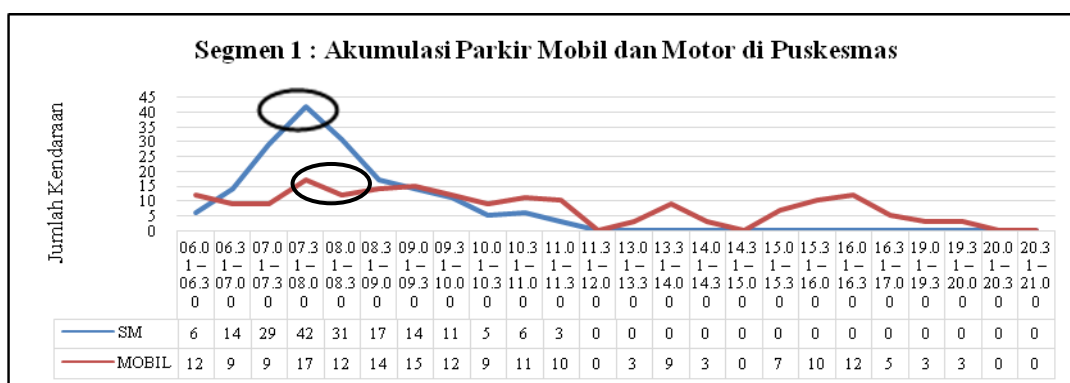
Sumber: Hasil Observasi, 2016

Gambar 3.

Parkir Kendaraan di Depan Puskesmas.

Berikut ini adalah hasil pengolahan data mengenai karakteristik parkir yang diteliti di Jalan Setiabudi, antara lain adalah akumulasi parkir, durasi parkir, volume kendaraan, *occupancy* dan kebutuhan ruang parkir. Dalam penelitian ini ruas Jl. Setiabudi dibagi menjadi

dua segmen, yaitu segmen 1 dari Puskesmas sampai dengan pertigaan bundaran dan segmen 2 dari parkir PLN sampai dengan pasar. Gambar berikut ini adalah gambaran akumulasi parkir di Jl. Setiabudi.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 4.

Grafik Akumulasi Parkir *on-Street* di Segmen 1 Jl. Setiabudi.

Dapat dilihat akumulasi maksimal atau akumulasi puncak, atau jumlah pengguna parkir tertinggi pada segmen 1 Jalan Setiabudi akumulasi maksimal kendaraan terjadi pada pukul 07.31 WITA s.d 08.00 WITA untuk sepeda motor, dengan jumlah sepeda motor sebesar 42 kendaraan. Untuk mobil pengguna parkir tertinggi terjadi pada pukul 07.31 s.d 08.00 dengan jumlah 17 mobil.

Durasi parkir untuk segmen 1 mobil rata-rata 1,18 jam dan sepeda motor 1,16 jam. Dengan jumlah volume kendaraan mobil sejumlah 82 mobil per jam, sepeda motor 77 sepeda motor. *Occupancy* parkir masih rendah sebesar 30%.

Berdasarkan data hasil survei dapat diketahui kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap ruas jalan di Jalan Setiabudi dalam segmen 1 dapat

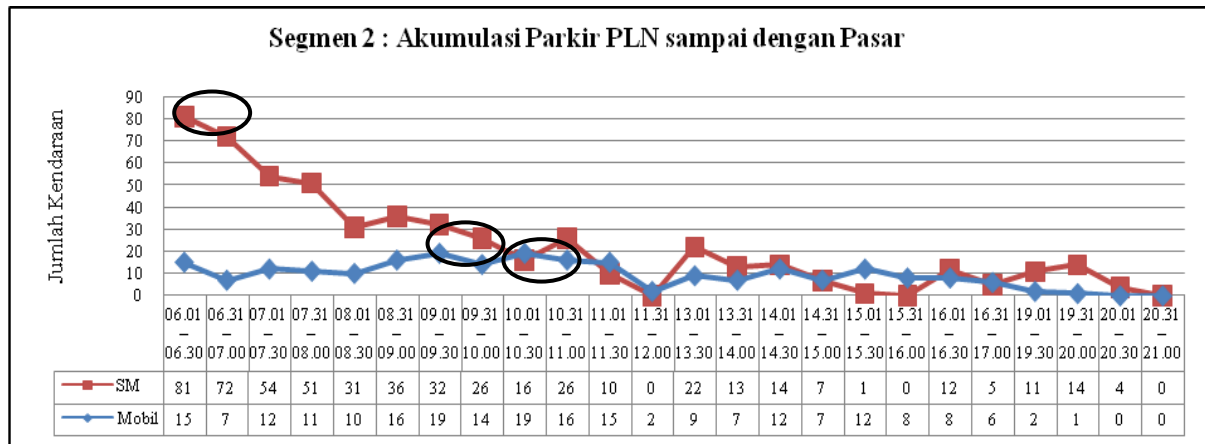
di hitung untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat pada adalah sebagai berikut:

Segmen 1, Puskesmas sampai dengan pertigaan bundaran.

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{185 \text{ kend} \times 1,18 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 15,59 = 16 \text{ SRP}$$



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 5.
Grafik akumulasi parkir on-street di Segmen 2 Jl. Setiabudi.

Pada segmen 2, Jl. Setiabudi antara jam 06.01 WITA s.d. 06.30 WITA untuk sepeda motor, dengan jumlah sepeda motor penumpang sebesar 81 kendaraan. Untuk mobil akumulasi tertinggi yaitu pada jam 09.01 WITA s.d 09.30 WITA dan pada pukul 10.01 WITA s.d 10.30 WITA dengan jumlah maksimal sama bernilai 19 mobil. sedangkan segmen 2 durasi parkir rata-rata 0,9 jam dan sepeda motor 0,9 jam. Volume kendaraan 131 mobil dan 293 kendaraan bermotor. *Occupancy* parkir masih rendah sebear 40%.

Berdasarkan data hasil survei dapat diketahui kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap ruas jalan di Jalan Setiabudi dalam segmen 2 dapat di hitung untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat pada adalah sebagai berikut:

Segmen 2, PLN sampai dengan pasar.

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{228 \text{ kend} \times 0,9 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 14,66 = 15 \text{ SRP}$$

B. Ruas Jalan Diponegoro

Jalan Diponegoro adalah jalan nasional, seharusnya perparkiran tidak dapat dilakukan di jalan nasional, akan tetapi jika dilakukan penyesuaian jalan maka di jalan Diponegoro ini dapat dilakukan pemungutan retribusi untuk parkir. Lebar jalan Diponegoro sekitar 8 meter. Pengamatan parkir *on street* di ruas Jalan

Diponegoro ini dilakukan tiga (3) segmen, segmen 1 Simpang Jalan Kamboja sampai dengan Simpang Bank Danamon, berikut adalah lokasi segmen 1 di jalan Diponegoro. Berdasarkan hasil observasi di lapangan dapat diketahui pusat kegiatan di sepanjang Jalan Diponegoro adalah perkantoran, perbankan dan pusat perdagangan. Disepanjang jalan tersebut beberapa kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor memarkir kendaraannya di pinggir jalan. Beberapa pusat pertokoan dan perdagangan menyediakan area parkir di depan ruko, akan tetapi jika pusat kegiatan itu sangat ramai maka parkir sepeda motor dan mobil juga akan melebar sampai ke pinggir jalan.

Minimnya lahan yang tersedia untuk kegiatan perparkiran yang seharusnya disediakan oleh masing-masing pelaku bisnis (penyelenggara pusat perdagangan, pertokoan maupun perusahaan) membuat kendaraan pribadi memarkirkan mobilnya dipinggir jalan yang berpotensi untuk mengganggu kelancaran lalu lintas. Karena kebanyakan sepeda motor dan mobil parkir di depan ruko maka kebanyakan sudut parkir untuk sepeda motor rata-rata adalah 90°, beberapa pertokoan yang tidak punya area parkir beberapa sepeda motor parkir di jalan dengan sudut 60° dan beberapa mobil juga parkir secara paralel. Rata-rata area parkir dipinggir Jalan Diponegoro adalah didepan ruko dan parkir dipinggir jalan, banyak area parkir yang tidak terdapat marka baik untuk mobil ataupun sepeda motor.

Dengan lebar yang ada saat ini kondisi parkir *on-street* saat ini masih belum mempengaruhi kemacetan lalu lintas, akan tetapi untuk lima tahun kedepan ketika pertumbuhan ekonomi

semakin membaik dan aktivitas bisnis dan perdagangan akan meningkat di area Jl. Diponegoro maka akan mempengaruhi kinerja lalu lintas di Jl. Diponegoro.

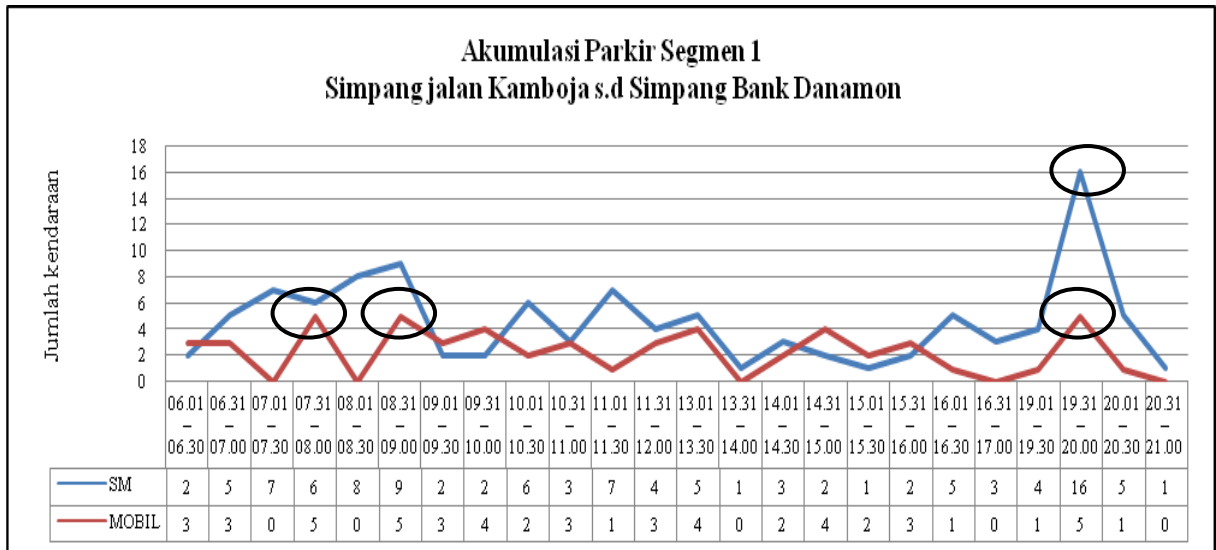


Sumber: Hasil Observasi, 2016

Gambar 6.
Parkir kendaraan di Jl. Diponegoro.

Berikut ini adalah hasil pengolahan data mengenai karakteristik parkir yang diteliti di Jalan Diponegoro. Akumulasi parkir di ruas Jl. Diponegoro dilakukan di tiga segmen, yaitu segmen 1 dari simpang Jl. Kamboja

sampai dengan simpang Bank Danamon, segmen 2 dari simpang jalan Kamboja sampai dengan simpang Bank Danamon (kiri), dan segmen 3 dari simpang Bank Danamon sampai dengan simpang Jl. Setiabudi (kiri).



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 7.
Grafik akumulasi parkir *on-street* di Segmen 1 Jl. Diponegoro.

Dari hasil observasi pada segmen 1, dapat dilihat akumulasi maksimal atau akumulasi puncak, atau jumlah pengguna parkir tertinggi di Simpang Jl. Kamboja sampai dengan Simpang Bank Danamon antara jam 19.31 WITA s.d 20.00 WITA untuk sepeda motor, dengan jumlah sepeda motor sebesar 16 sepeda motor. Untuk mobil pukul 07.31 WITA s.d 08.31 WITA berikutnya 08.31 WITA s.d

09.00 WITA dan 19.31 WITA s.d 20.00 WITA dengan jumlah maksimal bernilai sama sebanyak 5 mobil.

Durasi parkir untuk segmen 1 mobil rata-rata 0,58 jam dan sepeda motor 0,57 jam. Dengan jumlah volume kendaraan mobil sejumlah 70 mobil per jam, sepeda motor 160 sepeda motor. *Occupancy* parkir sudah tinggi sebesar 70%.

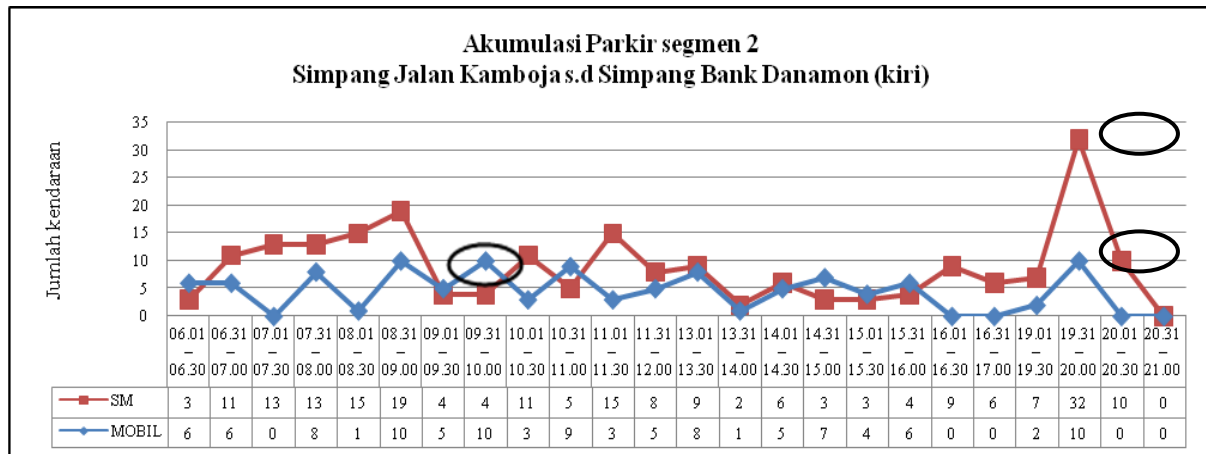
Berdasarkan data hasil survei dapat diketahui kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap ruas jalan di Jalan Diponegoro dalam segmen 1 dapat di hitung untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat pada adalah sebagai berikut:

Segmen 1, simpang Jl. Kamboja sampai dengan simpang Bank Danamon.

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{55 \text{ kend} \times 0,58 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 2,27 = 3 \text{ SRP}$$



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 8.
Grafik Akumulasi Parkir on-street di Segmen 2 Jl. Diponegoro.

Pada segmen 2, akumulasi maksimal atau akumulasi puncak, atau jumlah pengguna parkir tertinggi di Simpang Jalan Kamboja sampai dengan Simpang Bank Danamon (kiri) antara jam 19.31 WITA s.d 20.00 WITA untuk sepeda motor sebanyak 32 sepeda motor. Untuk mobil pukul 09.31 WITA s.d 10.00 WITA dan 19.31 WITA sd 20.00 WITA dengan jumlah maksimal bernilai 10 mobil.

Durasi parkir untuk segmen 1 mobil rata-rata 0,55 jam dan sepeda motor 0,56 jam. Dengan jumlah volume kendaraan mobil sejumlah 112

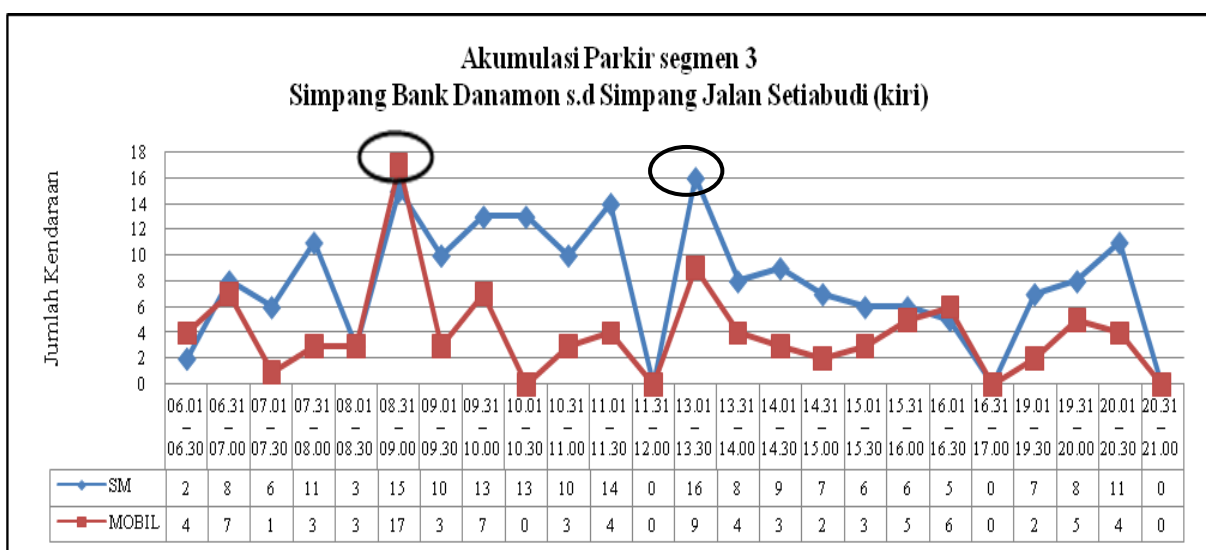
mobil per jam, sepeda motor 188 sepeda motor. *Occupancy* parkir sudah cukup tinggi sebesar 67%.

Segmen 2, simpang jalan Kamboja s.d. simpang Bank Danamon (kiri).

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{109 \text{ kend} \times 0,55 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 4,28 = 5 \text{ SRP}$$



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 9.
Grafik Akumulasi Parkir on-street di Segmen 3 Jl. Diponegoro.

Pada segmen 3, akumulasi maksimal atau akumulasi puncak, atau jumlah pengguna parkir tertinggi di Simpang Bank Danamon sampai dengan Simpang Jalan Setiabudi (kiri) antara pukul 13.01 WITA s.d 13.30 WITA untuk sepeda motor, dengan jumlah sepeda motor sebesar 16 kendaraan. Untuk mobil pukul 08.31 WITA s.d 09.00 WITA dengan jumlah maksimal bernilai 17 mobil.

Durasi parkir untuk segmen 1 mobil rata-rata 0,54 jam dan sepeda motor 0,5 jam. Dengan jumlah volume kendaraan mobil sejumlah 82 mobil per jam, sepeda motor 188 sepeda motor. *Occupancy* parkir masih kecil sebesar 34%.

Segmen 3, simpang Bank Danamon s.d. simpang Jl. Setiabudi (kiri).

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{95 \text{ kend} \times 0,54 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 3,66 = 4 \text{ SRP}$$

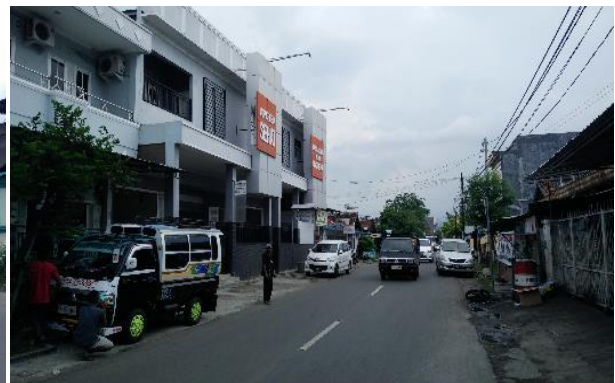


Sumber: Hasil Observasi, 2016

C. Ruas Jalan Kamboja

Jalan Kamboja adalah jalan lokal dengan lebar 6,5 meter. Karena kondisi Jalan kamboja cukup sepi, maka pengamatan parkir *on street* di ruas Jalan Kamboja ini dilakukan satu (1) segmen untuk ruas kanan dan kiri jalan, dengan lokasi pengamatan dari Simpang Rumah Makan Sidodadi sampai dengan Simpang Pertigaan Jalan Kamboja.

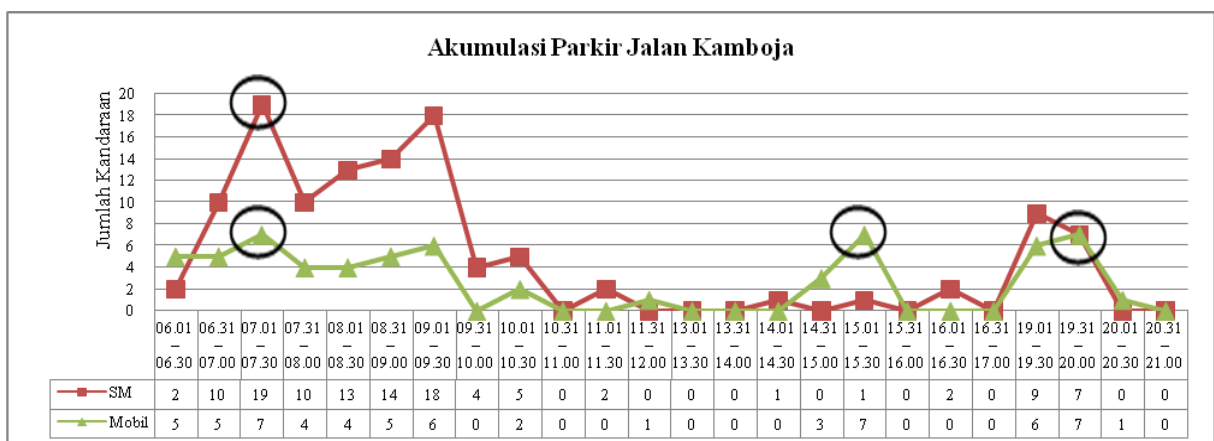
Berdasarkan hasil observasi di lapangan diketahui pusat kegiatan di sepanjang jalan tersebut adalah sebagai pemukiman penduduk dan mendekati simpang petigaan Jalan Kamboja digunakan sebagai tempat makan, pertokoan dan apotek. Di sepanjang jalan tersebut tidak terlalu banyak kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor yang memarkir kendaraannya untuk keperluan ke pusat perbelanjaan ke pertokoan. Akan tetapi dibandingkan jumlah mobil, area parkir lebih didominasi oleh jumlah sepeda motor.



Gambar 10.
Situasi Jl. Kamboja.

Berikut ini adalah hasil pengolahan data mengenai karakteristik parkir yang diteliti di Jalan Kamboja. Berbeda dengan 2 lokasi sebelumnya, pada ruas jalan Kamboja tidak

dibagi menjadi beberapa segmen karena ujung dan pangkal ruas jalan Kamboja tidak dibagi dengan persimpangan.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2016

Gambar 11.
Grafik akumulasi parkir *on-street* di Segmen 3 Jl. Diponegoro.

Pada ruas Jl. Kamboja, akumulasi maksimal atau akumulasi puncak, atau jumlah pengguna parkir tertinggi di Jalan Kamboja antara jam 07.01 WITA s.d 07.30 WITA untuk sepeda adalah sebesar 19 sepeda motor. Untuk mobil pada jam 07.01 WITA s.d 07.30 WITA, pukul 15.01 WITA s.d 15.30 WITA, dan pukul 19.01 WITA s.d 19.30 WITA dengan jumlah rata-rata maksimal bernilai 7 mobil

Durasi parkir untuk segmen 1 mobil rata-rata 0,65 jam dan sepeda motor 0,56 jam. Dengan jumlah volume kendaraan mobil sejumlah 47 mobil per jam, sepeda motor 105 sepeda motor. *Occupancy* parkir masih kecil sebesar 16%.

Berdasarkan data hasil survei dapat diketahui kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap ruas jalan yang sesuai volume kendaraan parkir dan lamanya kendaraan tersebut parkir. Kebutuhan ruang parkir dapat di hitung seperti contoh untuk jenis kendaraan roda dua pada Jalan Kamboja adalah sebagai berikut:

$$Z = \frac{Y \times D}{T}$$

$$Z = \frac{63 \text{ kend} \times 0,56 \text{ jam}}{14 \text{ jam}}$$

$$Z = 2,52 = 3 \text{ SRP}$$

KESIMPULAN

Terbatasnya parkir *off-street* di area aktifitas pusat perdagangan dan jasa di Kabupaten Sumbawa, dan terbatasnya pusat aktivitas menyediakan tempat parkir menyebabkan parkir banyak dilakukan dibadan jalan (*on-street*). Beberapa aktivitas parkir dibadan jalan berpotensi mengganggu kinerja lalu lintas terutama di area pusat pertokoan, pusat perdagangan (pasar), perbankan, puskesmas, terutama di Jalan Setia Budi dan Jalan Diponegoro. Dari hasil pengamatan selama 14 jam dari jam 06.00 WITA sampai dengan 21.00 WITA di lima ruas jalan tersebut dapat diketahui jumlah kendaraan parkir adalah 1.113 sepeda motor dan 655 mobil. Dari jumlah tersebut, dengan tarif retribusi Rp.1000,- untuk sepeda motor per sekali parkir dan Rp.2000,- untuk mobil, dapat diketahui jumlah retribusi perhari untuk parkir sepeda motor adalah Rp. 1.113.000 dan untuk mobil adalah Rp. 1.310.000. Dengan total pendapatan retribusi parkir per hari adalah Rp.2.423.000. Sehingga pendapatan parkir dalam satu tahun adalah Rp. 884.395.000,-.

SARAN

Area parkir dibadan jalan perlu dilengkapi marka dan rambu lalu lintas untuk parkir dan rambu lalu lintas dilarang parkir. Disamping itu, perlu penertiban parkir di badan jalan yang berpotensi

mengganggu kelancaran lalu lintas, dengan pengawasan parkir yang lebih intensif, dengan jadwal dan monitoring petugas parkir yang efektif dan berkelanjutan dan penerapan sistem denda atau hukuman yang membuat efek jera dalam pelanggaran dalam sistem parkir (dengan denda yang mahal, sistem derek atau sistem kunci roda). Perlu di pertimbangkan penerapan sistem parkir berlangganan langganan dengan bekerjasama dengan SAMSAT (kupon, *smart card*) dan untuk mengurangkan kebocoran dalam pendapatan parkir, perlu implementasi peralatan parkir dengan teknologi tinggi (parkir meter), dengan melibatkan pihak ketiga. Dalam jangka panjang perlu penerapan tarif parkir progresif atau dengan tarif yang semakin mahal pada jam-jam tertentu untuk mengurangi aktivitas parkir diarea tersebut di jam-jam tertentu, seperti di area pusat pertokoan, pusat perdagangan, jasa dan perhotelan serta perlu pengalihan parkir dari badan jalan ke area *off streetparking*.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sumbawa atas izin dan bantuan dalam melaksanakan survei parkir di Kabupaten Sumbawa serta Kepala Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, dan Bapak/Ibu pegawai Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian yang telah memberikan masukan dan arahan dalam penyempurnaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. 2012. *Kebijakan Parkir*. Jakarta: Dewan Transportasi Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta.
- Gibb, J. 2009. *A Disaggregate Quasi Dynamic Park and Ride Lot Choice Model Application with Parking Capacities*. Houston, Texas: Conference of The Transportation Research Board.
- Goodwin, I. 2011. *Car Parking and Permit Allocation Policy*. Manchester: Manchester Metropolitan University.
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Jarvis, K. 2011. *Park and Ride Modelling*. IPENZ Transportation Group.
- Litman, T. 2013. *Parking Management Strategies, Evaluation, and Planning*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.
- Munawar, A. 2006. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- SEStran. (1995). *Park and Ride Strategy*. Edinburg.
- Shivakumar, A. 2007. *Modelling Park and Ride*. Cambridge: RAND Europe.

- Spilar, R. J. 1997. *Park and Ride Planning and Design Guidelines*. New York: Parsons Brinckerhoff Incorporated.
- Udar, P. 2012. *Kebijakan Parkir on Street di Jakarta*. Jakarta: Dinas Perhubungan DKI Jakarta.
- Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2006. *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96 Mengenai Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta.

