

# PERENCANAAN FASILITAS PARKIR *OFF STREET* DI JALAN IR PH MOCH NOOR KABUPATEN TABALONG

## RISKA SETYA PURWANTI

Taruna Program Studi Diploma III  
Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi  
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

riskasetyapurwanti0407@gmail.com

## JULIAMAN PANGARIBUAN

Dosen Politeknik Transportasi  
Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi  
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

## WIJIANTO

Dosen Politeknik Transportasi  
Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi  
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

## ABSTRACT

*In this study, the authors took a case study on parking on street in Jalan Ir PH Moch Noor Tabalong Regency. Jalan Ir PH Moch Noor is a national road in Tabalong Regency where parking should not be allowed on street. But in the conditions in the field there is still parking on the street.*

*Parking on street on ir ph moch noor street using parallel patterns and with the tone of parking on street it takes up a larger parking space. Thus indirectly the condition of parking on street causes a reduction in the effective width of the road segment on the street and affects the value of its capacity.*

*Because there is no good parking arrangement, then with the on street parking resulting in reduced road performance. In the current condition on Ir Ph Moch Noor Road in East Kalimantan has a value of V/C Ratio of 0.64, capacity is 2295 smp/h, speed is 31.90 km/h and density is 45.94 smp/km and Ir PH Moch Noor towards Tugu Obor has a V/C ratio of 0.61, capacity of 2295 smp/h, speed of 32.42 km/h and density of 42.94 smp/km.*

*The proposed recommendation stipulates the transfer of parking to off street parking spaces. By providing parking space for 31 SRP cars, pick up 29 SRP, and trucks 86 SRP and total parking area of 4401 m<sup>2</sup> and changes in road performance Ir PH Moch Noor towards East Kalimantan obtained a value of V/C Ratio 0.54, Capacity 2694.38 smp/h, speed 38.61 km/h and density of 37.95 smp/km. And Ir PH Moch Noor road towards Obor Monument value V/C Ratio 0.52, capacity 2694.38 smp/h, speed 39.07 km/h and density of 35.63 smp/km*

*Keywords : parking on street, street performance, off street parking space.*

## ABSTRAK

Pada penelitian ini penulis mengambil studi kasus mengenai parkir *on street* di ruas Jalan Ir PH Moch Noor Kabupaten Tabalong. Jalan Ir PH Moch Noor merupakan jalan nasional

di Kabupaten Tabalong dimana seharusnya tidak diperbolehkan adanya parkir *on street*. Namun pada kondisi di lapangan masih ada yang parkir di jalan tersebut.

Parkir *on street* di ruas jalan Ir PH Moch Noor menggunakan pola paralel dan dengan adanya parkir *on street* tersebut memakan ruang parkir yang lebih besar. Maka secara tidak langsung kondisi parkir *on street* ini menyebabkan berkurangnya lebar efektif ruas jalan di jalan tersebut dan mempengaruhi nilai kapasitasnya.

Karena tidak ada penataan parkir yang baik, maka dengan adanya parkir *on street* tersebut mengakibatkan berkurangnya kinerja ruas jalan. Pada kondisi saat ini pada ruas Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur memiliki nilai V/C Ratio 0,64, kapasitas 2295 smp/jam, kecepatan 31,90 km/jam dan kepadatan sebesar 45,94 smp/km dan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor memiliki nilai V/C ratio 0,61, kapasitas 2295 smp/jam, kecepatan 32,42 km/jam dan kepadatan sebesar 42,94 smp/km.

Rekomendasi yang diusulkan berupa pengalihan parkir ke ruang parkir *off street*. Dengan menyediakan ruang parkir untuk mobil 31 SRP, pick up 29 SRP, dan truk 86 SRP dan total luas lahan parkir sebesar 4401 m<sup>2</sup> dan terjadi perubahan kinerja ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur didapatkan nilai V/C Ratio 0,54, kapasitas 2694,38 smp/jam, kecepatan 38,61 km/jam dan kepadatan sebesar 37,95 smp/km. Dan jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor nilai V/C Ratio 0,52, kapasitas 2694,38 smp/jam, kecepatan 39,07 km/jam dan kepadatan sebesar 35,63 smp/km.

Kata Kunci : *parkir on street, kinerja ruas jalan, ruang parkir off street.*

## **PENDAHULUAN**

Kabupaten Tabalong merupakan kabupaten di provinsi Kalimantan Selatan dan juga merupakan daerah yang memiliki lintas perbatasan antar provinsi, yaitu Provinsi Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Timur.

Kabupaten Tabalong memiliki tipe linear, sejajar dengan jaringan jalan. Jadi pergerakan lalu lintas terpusat pada ruas jalan utama yang menghubungkan antara kabupaten/kota di sekitar Kabupaten Tabalong. Di Kabupaten Tabalong terdapat beberapa pabrik besar seperti PT.Conch South Kalimantan Cement, PT. Astra Argo Lestari (kelapa sawit), Batu Bara, dan Pertamina yang mengakibatkan banyaknya kendaraan barang keluar masuk Kabupaten Tabalong.

Pada Jalan Ir PH Moch Noor dari Tugu Obor ke arah Kalimantan Timur banyak terdapat kendaraan parkir di badan jalan (*on street*) yang menyebabkan berkurangnya fungsi dan kapasitas jalan. Dengan adanya kendaraan parkir di badan jalan (*on street*) juga mengakibatkan berkurangnya jarak pandang pengemudi kendaraan lain sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan. Selama ini pemerintah belum menyediakan fasilitas parkir bagi pengemudi kendaraan. Dimana pemberhentian pengemudi bukan hanya pada saat kelelahan karena lamanya mengemudi, namun pemberhentian dilakukan karena beberapa sebab lain yaitu kerusakan kendaraan, beristirahat untuk makan dan minum,

beribadah dan berbagai aktivitas lainnya. Kondisi seperti ini dapat mengganggu kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 43 ayat (1) menyebutkan bahwa penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang milik jalan sesuai dengan izin yang diberikan. Salah satu solusi yang perlu dilakukan guna menghindari hal-hal tersebut adalah dengan perencanaan fasilitas parkir di luar badan jalan (*off street*) di jalan Ir PH Moch Noor di Kabupaten Tabalong. Perencanaan fasilitas parkir *off street* pada jalan Ir PH Moch Noor diharapkan dapat meningkatkan kinerja ruas jalan tersebut.

Dari latar belakang diatas, didapatkan perumusan masalah antara lain:

1. Bagaimana kondisi ruas jalan Ir PH Moch Noor saat ini?
2. Dimana penentuan lokasi parkir di luar badan jalan (*off street*) di ruas jalan Ir PH Moch Noor?
3. Bagaimana rekomendasi parkir sesuai dengan kebutuhan?

Dari rumusan masalah di atas maka tujuan penulisan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi kondisi ruas jalan Ir PH Moch Noor saat ini.
2. Menentukan lokasi parkir di luar badan jalan (*off street*) di ruas jalan Ir PH Moch Noor.
3. Memberikan rekomendasi penataan parkir berupa merencanakan parkir *off street* di Jalan Ir PH Moch Noor.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Survei Patroli Parkir

#### a. Akumulasi parkir

Dari hasil akumulasi yang dilakukan tiap 15 menit selama 12 jam untuk Jalan Ir Ph M Noor arah Kalimantan Timur dan arah Tugu Obor (waktu penelitian pada pukul 06.00-18.00 WITA) dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan waktu puncak.

**Tabel 1** Tabel akumulasi parkir

Lokasi Parkir	Jam Puncak	mobil (kend)	pick up (kend)	Truk (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Arah Kaltim	14.30 - 14.45	7	7	14	28
Arah Tugu	17.15 - 17.30	5	5	12	22

*Sumber: Hasil analisis*

#### b. Kapasitas Statis

Besarnya nilai kapasitas statis dipengaruhi oleh panjang dan sudut parkir. Berikut ini adalah contoh perhitungan kapasitas statis pada parkir *on street* Jalan Ir Ph Moch Noor arah Kalimantan Timur jenis kendaraan mobil penumpang sebagai berikut.

$$KS = \frac{L}{X}$$

$$KS = \frac{180}{6}$$

$$KS = 30 \text{ SRP}$$

Dari perhitungan diatas maka diketahui pada ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur, ruang parkir yang tersedia untuk jenis kendaraan mobil adalah 30 SRP. Kapasitas statis pada ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor yaitu sebesar 30 SRP untuk jenis kendaraan mobil.

**Tabel 2** Kapasitas Statis Mobil

<b>Nama Jalan</b>	<b>Panjang Jalan (m)</b>	<b>Sudut (<math>x^0</math>)</b>	<b>Lebar kaki ruang parkir</b>	<b>Kapasitas statis</b>
Arah Kaltim	180	0	6	30
Arah Tugu	180	0	6	30

*Sumber: Hasil analisis*

**Tabel 3** Kapasitas Statis Pick Up

<b>Nama Jalan</b>	<b>Panjang Jalan (m)</b>	<b>Sudut (<math>x^0</math>)</b>	<b>Lebar kaki ruang parkir</b>	<b>Kapasitas statis</b>
Arah Kaltim	200	0	6	33
Arah Tugu	200	0	6	33

*Sumber: Hasil analisis*

**Tabel 4** Kapasitas Statis Truk

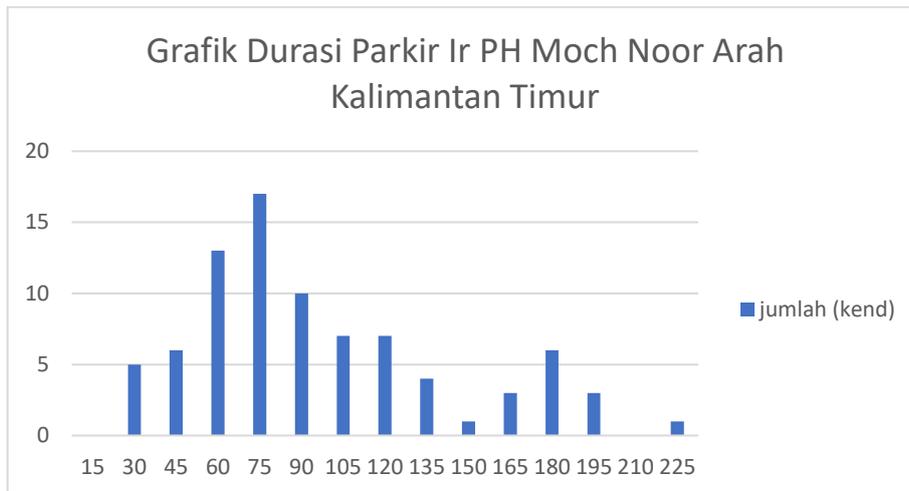
<b>Nama Jalan</b>	<b>Panjang Jalan (m)</b>	<b>Sudut (<math>x^0</math>)</b>	<b>Lebar kaki ruang parkir</b>	<b>Kapasitas statis</b>
Arah Kaltim	300	0	12,5	24
Arah Tugu	300	0	12,5	24

*Sumber: Hasil analisis*

c. Durasi parkir

1) Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur

Waktu parkir tertinggi di jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur berada pada durasi waktu selama 75 menit. Berikut merupakan grafik durasi parkir pada jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur.

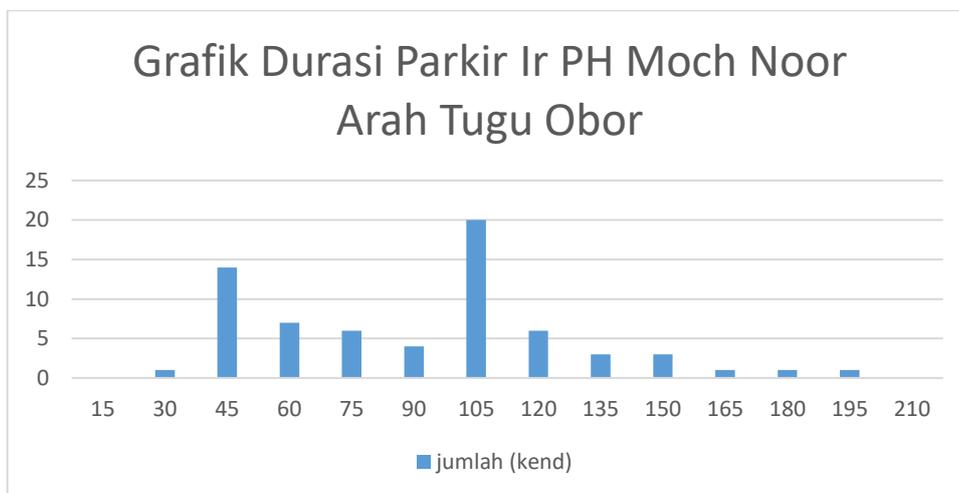


Sumber: Hasil analisis

**Gambar 1** Grafik durasi Parkir Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur

2) Jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor

Waktu parkir tertinggi di jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor berada pada durasi waktu selama 105 menit. Berikut merupakan grafik durasi parkir pada jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor.



Sumber: Hasil analisis

**Gambar 2** Grafik durasi Parkir Ir PH Moch Noor

d. Kapasitas dinamis

Kapasitas dinamis bergantung pada besarnya rata-rata durasi atau lamanya kendaraan parkir. Berikut adalah contoh perhitungan kapasitas dinamis untuk ruang parkir bagi mobil penumpang Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur.

$$KD = \frac{KS \times P}{D}$$

$$KD = \frac{30 \times 12}{1,53}$$

$$KD = 235 \text{ SRP}$$

Jadi besarnya kapasitas dinamis di Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur sebanyak 235 SRP. Kapasitas dinamis di wilayah studi dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5** Kapasitas Dinamis Mobil

<b>Nama Ruas</b>	<b>Kapasitas Statis</b>	<b>Durasi Parkir</b>	<b>P</b>	<b>Kapasitas Dinamis</b>
Arah Kaltim	30	1,53	12	235
Arah Tugu	30	1,61	12	224

*Sumber: Hasil analisis*

**Tabel 6** Kapasitas Dinamis Pick Up

<b>Nama Ruas</b>	<b>Kapasitas Statis</b>	<b>Durasi Parkir</b>	<b>P</b>	<b>Kapasitas Dinamis</b>
Arah Kaltim	33	1,65	12	240
Arah Tugu	33	1,70	12	233

*Sumber: Hasil analisis*

**Tabel 7** Kapasitas Dinamis Truk

<b>Nama Ruas</b>	<b>Kapasitas Statis</b>	<b>Durasi Parkir</b>	<b>P</b>	<b>Kapasitas Dinamis</b>
Arah Kaltim	24	1,62	12	178
Arah Tugu	24	1,87	12	154

*Sumber: Hasil analisis*

e. Volume parkir

Volume parkir merupakan jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir di badan jalan per satuan waktu selama 12 jam (waktu penelitian) dengan interval waktu 15 menit. Volume kendaraan jenis mobil, pick up, dan truk tertinggi pada jalan Ir PH Moch Noor dengan mobil sejumlah 16 kendaraan, pick up sejumlah 20 kendaraan, dan truk sejumlah 47 kendaraan. Berikut merupakan volume kendaraan parkir.

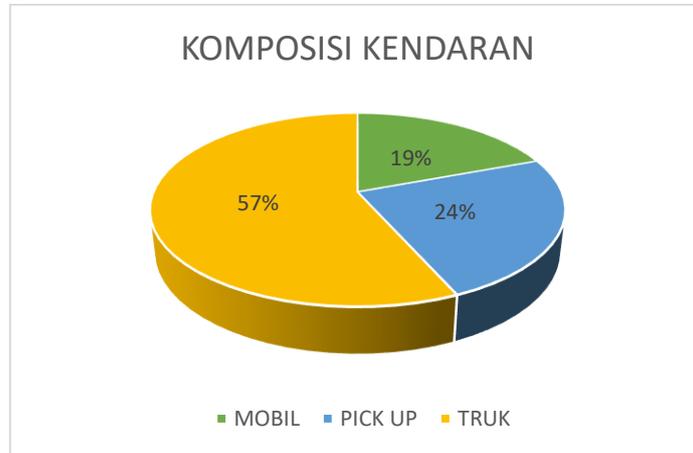
**Tabel 8** Volume kendaraan parkir

<b>Lokasi parkir</b>	<b>Volume Kendaraan Parkir</b>		
	<b>Mobil</b>	<b>Pick up</b>	<b>Truk</b>
Arah kaltim	16	20	47
Arah tugu	19	10	38

*Sumber: Hasil analisis*

Berdasarkan volume kendaraan yang didapat dari analisis pada tabel diatas maka dapat diketahui persentase komposisi kendaraan pada tiap-tiap titik parkir.

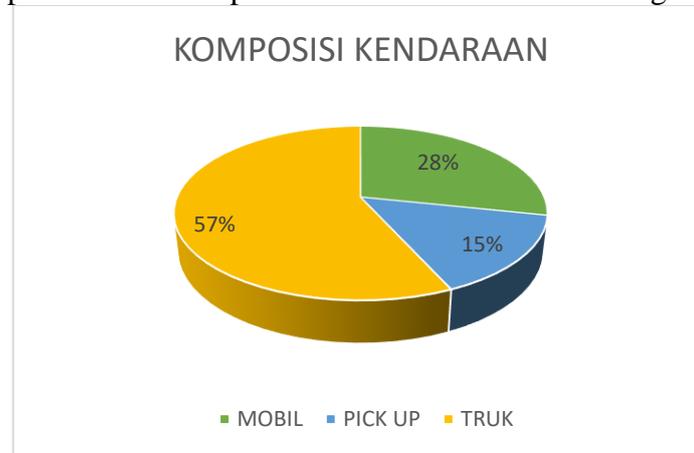
1) Komposisi kendaraan parkir di ruas jalan Ir Ph Moch Noor arah Kalimantan Timur



Sumber: Hasil analisis

**Gambar 3** Komposisi parkir jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur

2) Komposisi kendaraan parkir Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor



Sumber: Hasil analisis

**Gambar 4** Komposisi parkir jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor

f. Penggunaan parkir (Indeks parkir)

Contoh perhitungan indeks parkir untuk mobil penumpang Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur yaitu:

$$IP = \frac{Akumulasi (kend) \times 100\%}{KS}$$

$$IP = \frac{7 \times 100}{30}$$

$$IP = 46,67\%$$

Berikut ini adalah indeks parkir pada setiap titik parkir pada wilayah studi:

**Tabel 9** Indeks parkir mobil

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Mobil	
Arah Kaltim	30	14	46,67
Arah Tugu	30	13	43,3

Sumber: Hasil analisis

**Tabel 10** Indeks parkir pick up

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Pick up	
Arah Kaltim	33	14	42,42
Arah Tugu	33	13	39,4

Sumber: Hasil analisis

**Tabel 11** Indeks parkir Truk

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Truk	
Arah Kaltim	24	14	58,33
Arah Tugu	24	13	54,2

Sumber: Hasil analisis

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa indeks parkir untuk mobil 46,67%, indeks parkir kendaraan jenis pick up tertinggi sebesar 42,42% dan indeks parkir untuk truk tertinggi sebesar 58,33%.

g. Tingkat pergantian parkir (*turn over*)

Contoh perhitungan tingkat pergantian parkir pada jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur untuk mobil penumpang, yaitu:

$$Turn\ over = \frac{jenis\ kendaraan}{KS}$$

$$Turn\ over = \frac{16}{30}$$

$$\text{Turn over} = 0,5 \text{ kendaraan/ruang}$$

**Tabel 12** Tingkat pergantian

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)			Kapasitas Statis			Tingkat Pergantian (kend/ruang)		
	Mobil	Pick Up	Truk	Mobil	Pick Up	Truk	Mobil	Pick Up	Truk
Arah Kaltim	16	20	47	30	33	24	0,5	0,6	2,0
Arah Tugu	19	10	38	30	33	24	0,6	0,30	1,6

Sumber: Hasil analisis

2. Kinerja Ruas Jalan di Jalan Ir PH Moch Noor

Dalam mengevaluasi kinerja ruas jalan dapat dilihat dari indikator kapasitas, V/C Ratio, kecepatan, dan kepadatan.

a. Inventarisasi ruas jalan saat ini

**Tabel 13** Inventarisasi ruas jalan saat ini

Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (m)	Panjang Ruas Parkir (m)	Lebar Ruas (m)	Lebar Efektif (m)	Tipe Jalan
Arah Kaltim	1650	680	8	5,7	4/2 D
Arah Tugu	1650	680	8	5,7	4/2 D

Sumber: Hasil Analisis

b. Kapasitas ruas jalan

**Tabel 14** Kapasitas ruas jalan saat ini

No	Nama Jalan	Co	FCw	FCsf	Fcsp	FCcs	C (smp/jam)
1	Arah Kaltim	3300	0,92	0,84	1	0,9	2295
2	Arah Tugu	3300	0,92	0,84	1	0,9	2295

Sumber: Hasil Analisis

c. V/C Ratio

Perhitungan V/C Ratio didapat dari perbandingan nilai volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Volume lalu lintas diperoleh dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi (*Traffic Counting*). Volume lalu lintas Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur sebesar 1465,3 smp/jam dan kapasitasnya sebesar 2295 smp/jam. Jadi nilai V/C Ratio ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur sebesar 0,64.

**Tabel 15** V/C Ratio Saat ini

No	Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C ratio
1	Arah Kaltim	1465,3	2295	0,64
2	Arah Tugu	1391,9	2295	0,61

Sumber: Hasil analisis

d. Kecepatan Perjalanan

**Tabel 16** Kecepatan Perjalanan Tiap Ruas Saat ini

Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)
Ir PH Moch Noor arah Kaltim	31,90
Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor	32,42

Sumber: Hasil analisis

e. Kepadatan

Kepadatan merupakan indikator yang didapatkan dari perbandingan antara volume lalu lintas dan kecepatan. Contoh perhitungan kepadatan pada ruas jalan Ir PH Moch Noor adalah sebagai berikut:

$$\text{Kepadatan} = \frac{\text{Volume lalu lintas}}{\text{Kecepatan}}$$

$$\text{Kepadatan} = \frac{1465,30}{32}$$

$$\text{Kepadatan} = 45,94 \text{ smp/km}$$

**Tabel 17** Kepadatan Ruas Jalan Saat ini

No	Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)	Volume (smp/jam)	Kepadatan (smp/km)
1	Arah Kaltim	32	1465,30	45,94
2	Arah Tugu	32	1391,9	42,94

Sumber: Hasil analisis

### Rekomendasi Penataan Parkir

Dari hasil analisis data saat ini yang telah dilakukan pada Jalan Ir PH Moch Noor, dapat diketahui bahwa lebar efektif jalan dan kapasitas ruas jalan yang ada berkurang dengan adanya parkir kendaraan di bahu jalan.

Parkir di bahu jalan di Jalan Ir PH Moch Noor disebabkan karena tidak adanya lahan parkir yang disediakan. Maka dari itu perlu adanya penataan parkir berupa perencanaan ruang parkir di luar ruang lalu lintas (*off street*) atau pengalihan parkir dari parkir di bahu jalan (*on street*) ke parkir di luar badan jalan (*off street*).

1. Ruang parkir *off street*

a. Kebutuhan ruang parkir

Dalam merencanakan suatu ruang parkir maka harus diketahui terlebih dahulu ruang parkir yang dibutuhkan dalam membangun lahan parkir *off street*. Rincian kebutuhan ruang parkir dapat dilihat dalam tabel berikut.

**Tabel 18** Kebutuhan Ruang Parkir

Nama Jalan	Interval Survai (Jam)	Rata-Rata Durasi Parkir (Jam)			Total Akumulasi (Kendaraan)			Kebutuhan Ruang Parkir (Ruang)		
		Mobil	Pick Up	Truk	Mobil	Pick Up	Truk	Mobil	Pick Up	Truk
Arah Kaltim	12	1,53	1,65	1,62	138	151	354	18	21	48
Arah Tugu	12	1,61	1,70	1,87	94	58	246	13	8	38

Sumber: Hasil analisis

b. Kebutuhan luas lahan parkir

Untuk mengetahui luas lahan parkir yang dibutuhkan harus berdasarkan hasil perhitungan kebutuhan ruang parkir dari masing-masing jenis kendaraan serta ruang membelok kendaraan tersebut. Untuk contoh perhitungan yaitu perhitungan luas lahan parkir yang dibutuhkan untuk jenis kendaraan mobil di ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur.

$$\text{Luas parkir} = \text{luas SRP} \times \text{kebutuhan ruang parkir}$$

$$\text{Luas parkir} = 12,5 \times 18$$

$$\text{Luas parkir} = 220 \text{ m}^2$$

Untuk rincian analisis kebutuhan ruang parkir lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 19** Kebutuhan Lahan Parkir

Nama Jalan	Mobil			Pick Up			Truk			Total Luas Lahan
	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	
Arah kaltim	12,5	18	220	12,5	21	260	42,5	48	2034	2514
Arah Tugu	12,5	13	157	12,5	8	103	42,5	38	1628	1888
Total Kebutuhan Lahan Parkir										4401

Sumber: Hasil analisis

2. Kinerja ruas jalan tanpa parkir *on street*

Kinerja ruas jalan tergantung pada banyak faktor diantaranya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Apabila parkir di badan jalan tidak disediakan lagi maka lebar efektif jalan akan bertambah dan mempengaruhi kinerja ruas jalan yang ada.

Berikut merupakan kinerja ruas jalan setelah parkir di badan jalan dialihkan ke ruang parkir *off street*.

a. Kapasitas jalan

Dengan membandingkan kondisi saat ini lebar efektif ruas jalan sebesar 5,7 m dengan setelah dilakukan pemindahan lokasi parkir *on street* menjadi *off street* maka lebar ruas efektif jalan menjadi 8 m.

Perubahan kapasitas dengan tidak adanya kegiatan parkir *on street* pada tiap-tiap ruas jalan Ir PH Moch Noor menyebabkan terjadinya penambahan kapasitas.

Rincian perhitungan kapasitas jalan tanpa adanya parkir *on street* dapat dilihat dalam tabel berikut.

**Tabel 20** Kapasitas jalan tanpa parkir *on street*

No	Nama Jalan	Co	FCw	FCsf	FCsp	FCcs	C (smp/jam)
1	Arah Kaltim	3300	1,08	0,84	1	0,9	2694,38
2	Arah Tugu	3300	1,08	0,84	1	0,9	2694,38

Sumber: Hasil analisis

b. V/C Ratio

Dalam melakukan analisis V/C Ratio, digunakan volume lalu lintas yang sama dengan kondisi saat ini yang ada. Hal ini ditunjukkan agar terlihat pengaruh kapasitas ruas jalan dapat berfungsi secara efektif dan hal ini dapat membuktikan bahwa kapasitas sangat berpengaruh terhadap V/C Ratio ruas jalan tersebut. V/C Ratio tanpa adanya parkir *on street* dapat dilihat dalam tabel berikut.

**Tabel 21** V/C Ratio tanpa parkir *on street*

Nama Jalan	C (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio
Arah Kaltim	2694,38	1465,3	0,54
Arah Tugu	2694,38	1391,9	0,52

Sumber: Hasil analisis

c. Kecepatan

Dengan tidak adanya kegiatan parkir di badan jalan (*on street*), kecepatan pada ruas jalan dapat berfungsi secara efektif. Hasil perhitungan kecepatan perjalanan tanpa adanya parkir *on street* dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 22** Kecepatan tanpa parkir *on street*

Nama Jalan	Kecepatan (Km/jam)
Arah Kaltim	38,61
Arah Tugu	39,07

Sumber: Hasil analisis

d. **Kepadatan**

Dengan tidak adanya kegiatan parkir di badan jalan (*on street*), kepadatan pada ruas jalan dapat berkurang. Dari hasil yang diperoleh bahwa tidak adanya kegiatan parkir *on street* kepadatan pada ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur menjadi 37,95 smp/km dan arah Tugu Obor 35,63 smp/km.

**Tabel 23** Kepadatan tanpa parkir *on street*

<b>Nama Jalan</b>	<b>Kepadatan (smp/km)</b>
Arah Kaltim	37,95
Arah Tugu	35,63

*Sumber: Hasil analisis*

**Penentuan Lokasi Area Parkir di Luar Badan Jalan (*Off Street*)**

Area yang direncanakan sebagai lokasi perencanaan pembangunan fasilitas parkir berupa lahan parkir di luar badan jalan *off street* berada di Jalan Ir PH Moch Noor.



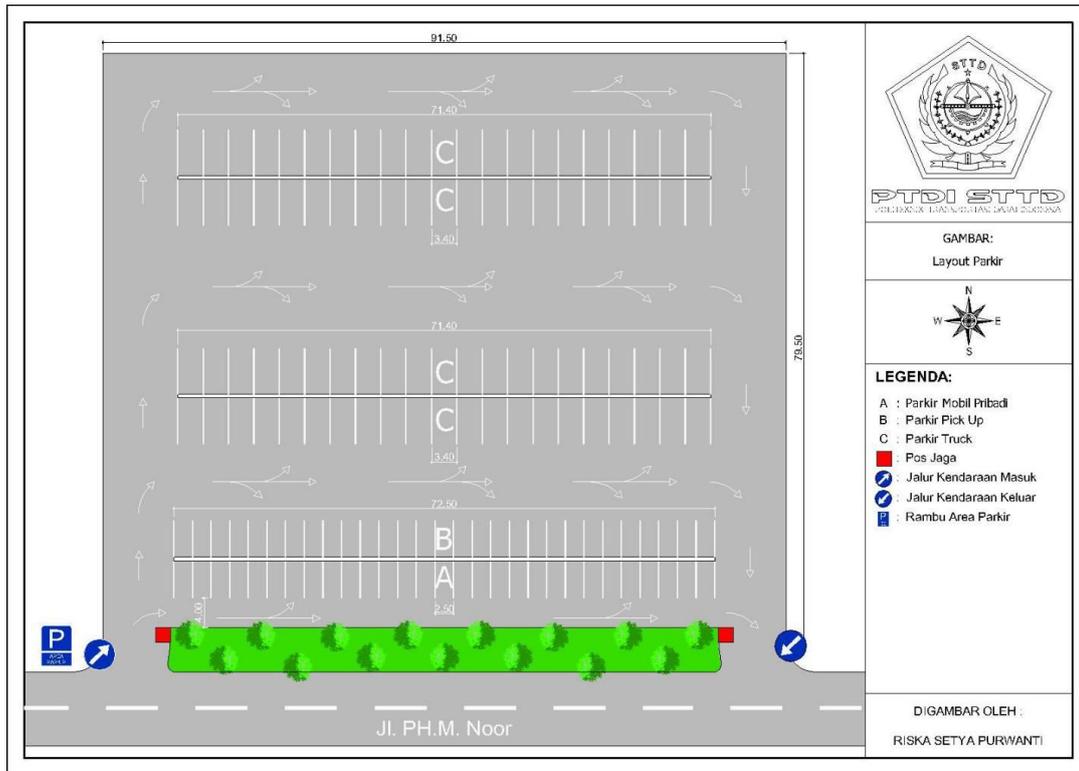
*Sumber: Google Earth*

**Gambar 5** Lokasi rencana pembangunan fasilitas parkir *off street*

Lokasi rencana pembangunan lahan parkir terletak pada lahan kosong di Jalan Ir PH Moch Noor berjarak 600 m dari jalan yang digunakan untuk parkir di badan jalan (*on street*). Lokasi ini terletak antara 2<sup>0</sup>09'51'' Lintang Selatan dan 115<sup>0</sup>25'58'' Bujur Timur.

Aksesibilitas lokasi ini berdasarkan jarak terhadap perdagangan di Pasar Tanjung sejauh 5,33 km. Jarak terhadap CBD sejauh 5,68 km. jarak terhadap kordon luar 1 arah Kalimantan Timur 37,34. Jarak terhadap kordon luar 2 arah Balangan 15,51. Jarak terhadap kordon luar 3 arah Amuntai 29,78 km. Jarak terhadap kordon 4 arah Barito Timur 20,61 km.

## Rekomendasi Desain Layout Parkir *Off Street*



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 6 Rekomendasi desain layout parkir *off street*

## KESIMPULAN

Setelah dilaksanakannya penelitian mengenai perencanaan fasilitas parkir *off street* jalan Ir PH Moch Noor di Kabupaten Tabalong, maka dapat diambil beberapa kesimpulan. Kesimpulan yang dapat diambil antara lain:

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi saat ini pada ruas Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur dan jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor diketahui waktu puncak parkir pada pukul 14.30 - 14.45 dan pukul 17.15 - 17.30. Pola parkir saat ini badan jalan menggunakan pola paralel sudut  $0^{\circ}$ . Komposisi parkir tertinggi pada ruas Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur dan jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor adalah truk sebanyak 57%.  
Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas pada ruas Jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur didapatkan nilai V/C Ratio 0,64, kapasitas 2295 smp/jam, kecepatan 31,90 km/jam dan kepadatan sebesar 45,94 smp/km. Dan jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor nilai V/C ratio 0,61, kapasitas 2295 smp/jam, kecepatan 32,42 km/jam dan kepadatan sebesar 42,94 smp/km.
2. Lokasi rencana pembangunan lahan parkir terletak pada lahan kosong di Jalan Ir PH Moch Noor berjarak 600 m dari jalan yang digunakan untuk parkir di badan

jalan (*on street*). Lokasi ini terletak antara 2<sup>o</sup>09'51'' Lintang Selatan dan 115<sup>o</sup>25'58'' Bujur Timur.

3. Fasilitas parkir *off street* menyediakan ruang parkir untuk mobil 31 SRP, pick up 29 SRP, dan truk 86 SRP dan total luas lahan parkir sebesar 4401 m<sup>2</sup> dan terjadi perubahan kinerja ruas jalan Ir PH Moch Noor arah Kalimantan Timur didapatkan nilai V/C Ratio 0,54, kapasitas 2694,38 smp/jam, kecepatan 38,61 km/jam dan kepadatan sebesar 37,95 smp/km. Dan jalan Ir PH Moch Noor arah Tugu Obor nilai V/C Ratio 0,52, kapasitas 2694,38 smp/jam, kecepatan 39,07 km/jam dan kepadatan sebesar 35,63 smp/km.

## DAFTAR PUSTAKA

\_\_\_\_\_. 2009, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

\_\_\_\_\_. 2013, *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Darat, D. J. P. (1996). Pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir. Departemen Perhubungan, Jakarta.

Indonesia, D. P. U. R., & Marga, D. J. B. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*.

Munawar, A. 2004. Manajemen lalu lintas perkotaan. *Beta Offset*, Yogyakarta.

Haryanto, Dede. 2012. *Penataan Parkir di Kawasan Perdagangan Kota Muntok Kabupaten Bangka Barat*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Septiavani, Syannaz Agny. 2015. *Penataan Parkir di Jalan Trunojoyo Wilayah Perkotaan Jember*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Kurniawan, Muhammad Ridho. 2018. *Manajemen Parkir On Street Sebagai Upaya Pemenuhan Kebutuhan Parkir di Kota Banjar*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Tim PKL Kabupaten Tabalong. 2019. *Laporan Umum Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Tabalong Tahun 2019*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.