

## EVALUASI KINERJA RUAS JALAN SURYAKENCANA SEBELUM DAN SESUDAH DITERAPKAN PERDA NO.4 TAHUN 2012

Rizky Anggraini, Tedy Murtejo

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Ibn Khaldun Bogor

[kikischatzie04@gmail.com](mailto:kikischatzie04@gmail.com), [tedy2629@gmail.com](mailto:tedy2629@gmail.com)

### ABSTRAK

Jalan Suryakencana merupakan pusat perdagangan dan pasar dengan perkantoran. Dalam skripsi ini membagi Jalan Suryakencana menjadi 2 segmen, dimana segmen pertama itu dari simpang Pasar Bogor sampai simpang Gang Aut (Suryakencana) dan segmen berikutnya dari simpang Gang Aut (Suryakencana) sampai simpang Batutulis (Siliwangi). kapasitas pada ruas Jalan Suryakencana ini memiliki kapasitas 4 lajur satu arah, untuk mengetahui kinerja ruas Jalan Suryakencana dilakukan pengevaluasian terhadap kinerja ruas Jalan Suryakencana sebelum dan sesudah diterapkan perda no. 4 tahun 2012 tentang retribusi parkir dengan menaikkan tarif parkir sebesar 300 % dari tarif parkir sebelumnya. Adapun tujuan penelitian pada skripsi ini adalah ingin mengetahui hubungan antara kinerja ruas jalan dengan parkir badan jalan dan efektifitas penerapan kebijakan perda no. 4 tahun 2012 dilakukan dengan membandingkan kinerja ruas jalan dan parkir Jalan Suryakencana tahun 2012 dengan tahun 2015 yang terdiri dari kecepatan sesaat kendaraan, volume lalu lintas, kapasitas ruas jalan, kepadatan ruas jalan, dan v/c ratio nya. Bahwa dari hasil analisa disimpulkan kenaikan kinerja akibat kenaikan tarif parkir dapat dilihat dari v/c ratio, volume lalu lintas dan kerapatannya yang meningkat menyebabkan kecepatannya menurun dengan kapasitas yang tetap. Hal ini menandakan belum signifikasinya kebijakan perda no. 4 tahun 2012 yang menaikkan tarif berbasis zona pada ruas jalan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang parkir di badan jalan pada ruas jalan tersebut. Hal ini dapat dilihat masih belum bisa meningkatkan kinerja ruas jalan, terbukti justru kendaraan yang parkir pada jalan meningkat yang menyebabkan hambatan sampingnya semakin besar dan menurunkan kecepatan laju kendaraan dan juga meningkatkan DS nya.

**Kata Kunci:** Kinerja ruas jalan, parkir on street, tingkat layanan jalan (Level Of Service)

### 1 LATAR BELAKANG

Jalan Suryakencana merupakan pusat perdagangan dan pasar dengan perkantoran. Jalan Suryakencana terbagi pada 2 segmen, dimana segmen pertama itu dari simpang Pasar Bogor sampai simpang Gang Aut (Suryakencana) dan segmen berikutnya dari simpang Gang Aut (Suryakencana) sampai simpang Batutulis (Siliwangi). kapasitas pada ruas Jalan Suryakencana ini memiliki kapasitas 4 lajur satu arah.

Untuk mengetahui kinerja ruas Jalan Suryakencana dilakukan pengevaluasian terhadap kinerja ruas Jalan Suryakencana sebelum dan sesudah diterapkan perda no. 4 tahun 2012 tentang retribusi parkir dengan menaikkan tarif parkir sebesar 300 % dari tarif parkir sebelumnya. Agar dapat diketahui efektifitas perda no. 4 tahun 2012 terhadap kinerja ruas Jalan Suryakencana.

### 2 TUJUAN DAN MANFAAT

- Kecepatan sesaat kendaraan
- Volume Lalulintas
- Kapasitas ruas jalan
- Kepadatan ruas jalan
- V/C ratio
- Tingkat pelayanan jalan

### PENELITIAN

Pekerjaan ini ditujukan untuk mengevaluasi kinerja ruas Jalan Suryakencana dengan tujuan untuk mengetahui hubungan antara kinerja ruas jalan dengan parkir badan jalan, sekaligus mengetahui efektifitas penerapan kebijakan perda no. 4 tahun 2012 dengan peningkatan ruas Jalan Suryakencana. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah Sebagai bahan evaluasi terhadap penerapan tarif parkir terhadap kinerja ruas jalan, guna menginformasikan efektifitas kebijakan kenaikan tarif parkir dalam meningkatkan kinerja ruas jalan.

### 3 PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka penelitian yang akan dilaksanakan yaitu:

Untuk mengetahui bagaimana kinerja ruas jalan Suryakencana yang meliputi :

## 4 KAJIAN PUSTAKA

4.1. Perda no. 4 tahun 2012 terhadap kinerja ruas Jalan Suryakencana Bogor Untuk mengetahui efektivitas perda no. 4 tahun 2012 terhadap kinerja ruas Jalan Suryakencana dilakukan pengevaluasian kinerja ruas Jalan Suryakencana sebelum dan sesudah diterapkan perda no. 4 tahun 2012 tentang: Retribusi jasa umum dimana besar tarif parkir adalah seperti tabel dibawah ini.

4.2 Kondisi eksisting parkir Jalan Suryakencana Bogor

4.2.1 Karakteristik fisik parkir *on-street* (parkir di badan jalan)

Parkir *on-street* berada dalam susunan paralel di sepanjang sisi kiri jalan satu arah wilayah parkir adalah di ruang yang ditandai. Parkir mobil memiliki jarak

4.2.2 Tarif parkir *on-street*

Baru-baru ini di kota-kota Indonesia mempraktekkan peningkatan tarif dengan meminta tarif lebih tinggi dari pengendara yang tetap selama lebih dari satu atau dua jam. Jadi, dalam prakteknya ada kemungkinan untuk pemberlakuan tarif progresif sebelum memberlakukan perubahan tarif secara menyeluruh. Struktur tarif baru berdasarkan perda (SK) No 4/2012 adalah seperti skema tarif sebelumnya, yang satu ini tidak berdasarkan waktu. Namun, menurut laporan yang ada dibagian jalan yang lebih sepi jukir bersedia menerima kurang dari tarif penuh untuk parkir durasi pendek. Jadi, dalam prakteknya masih ada beberapa kesepahaman bersama berdasarkan waktu untuk tarif pada beberapa pengendara di jalan ini. Ini penyimpangan dari tujuan kenaikan tarif resmi dari sebelum dan sesudahnya yang menyiratkan bahwa perubahan Aktual tarif

4.2.4 Pilihan parkir umum terdekat

Parkir umum berarti parkir yang terbuka untuk masyarakat umum. Istilah 'umum' di 'parkir umum' memacu pada yang terbuka untuk umum, bukan untuk kepemilikan parkir. Jadi parkir umum dapat dimiliki dan dioperasikan oleh sektor swasta atau sektor publik.

4.2.5 Pilihan *off-street* swasta (terdekat)

Parkir swasta berarti parkir yang tidak terbuka untuk masyarakat umum. Guna parkir swasta untuk menambah lahan parkir di daerah dan untuk memperluas berbagai pilihan parkir. Hal ini dapat

sekitar satu meter dari pinggir jalan. Ruang antara kendaraan dan trotoar inilah yang kemudian sering diduduki oleh sepeda motor, pkl dan puing-puing (sampah bangunan).

Ada juga upaya yang telah dilakukan untuk menyediakan area parkir untuk sepeda motor. Namun, ketika permintaan sepeda motor tinggi mereka tetap menempati ruang-ruang lainnya. Hal ini tampaknya menjadi menarik bagi petugas parkir, karena pendapatan mereka per meter persegi ruang dari sepeda motor jauh lebih tinggi dibandingkan mobil. Hal ini karena sepeda motor membayar setengah tarif parkir mobil tapi menempati sekitar seperlima dari ruang. Mereka juga cenderung parkir untuk waktu yang rata-rata lebih pendek menurut beberapa petugas parkir.

untuk banyak pengendara tidak harus sedramatis dalam perubahan di aturannya.

4.2.3 Lemahnya mekanisme tarif parkir *on-street* berbasis waktu

Seperti semua kota di Indonesia, tarif parkir *on-street* di Bogor berdasarkan waktu. Secara teori, pengendara membayar tarif flat terlepas dari durasi parkir mereka. Dalam prakteknya, petugas parkir terkadang meminta tarif yang lebih tinggi untuk tarif durasi panjang. Berdasarkan aturan kota, pemungutan tarif untuk parkir *on-street* yang dilakukan melalui petugas parkir (juru PARKIR atau 'jukir') hanya dilakukan untuk tarif flat per sekali parkir, bukan untuk tarif berbasis waktu, seperti tarif per jam. Hal ini sangat disayangkan pengisian untu parkir di jalan secara per jam lebih baik dibanding tarif flat per sekali parkir. Tarif flat tidak memberikan insentif bagi omset.

mengurangi tekanan untuk melakukan investasi yang mahal dalam membuat parkir baru. Namun, hal ini biasanya membutuhkan negosiasi dengan pengguna yang ada untuk menemukann cara untuk membuat perubahan tersebut menarik bagi mereka.

4.3 Karakteristik kinerja ruas jalan

4.3.1 Kecepatan sesaat kendaraan

Dari analisis hasil survai kecepatan yang dilakukan dengan metode pengamatan *Spot Speed* diperoleh nilai kecepatan pada masing-masing segmen ruas jalan.

Rumus Kecepatan sesaat kendaraan:

**4.3.2 Volume Lalulintas**

Banyaknya kendaraan yang melewati satu titik atau garis tertentu pada suatu penampang melintang jalan.

**4.3.3 Kapasitas Ruas Jalan**

Dari hasil analisis data survai inventarisasi jalan menggunakan parameter dan formulasi dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), dapat diketahui kapasitas efektif pada masing-masing segmen ruas jalan.

Rumus Kapasitas Jalan Kota:

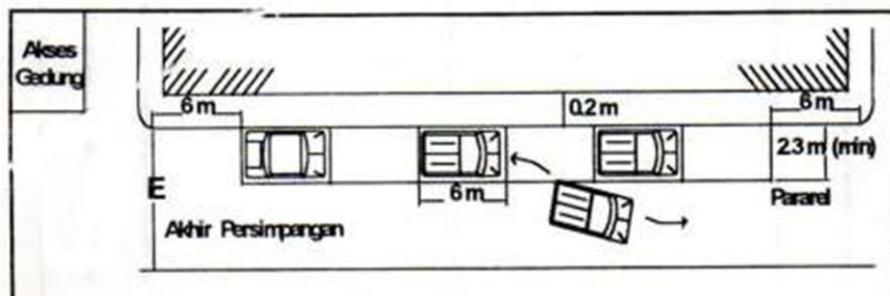
**4.3.5 V/C Ratio**

Pola parkir paralel pada daerah datar

Adalah jumlah kendaraan pada satu segmen jalan dalam satu waktu dibandingkan dengan kapasitas jalan raya tersebut.

**4.4. Pola parkir**

Untuk melakukan suatu kebijaksanaan yang berkaitan dengan parkir, terlebih dahulu diperlukan dipikirkan pola parkir yang akan diimplementasikan. Yang man a pola parkir tersebut akan baik apabila sesuai dengan kondisi yang ada. Ada beberapa pola parkir yang telah berkembang baik dikota-kota besar maupun dikota-kota kecil. Pola parkir yang telah berkembang tersebut adalah sebagai berikut ini:



(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas)

Gambar 1. Tata cara parkir paralel

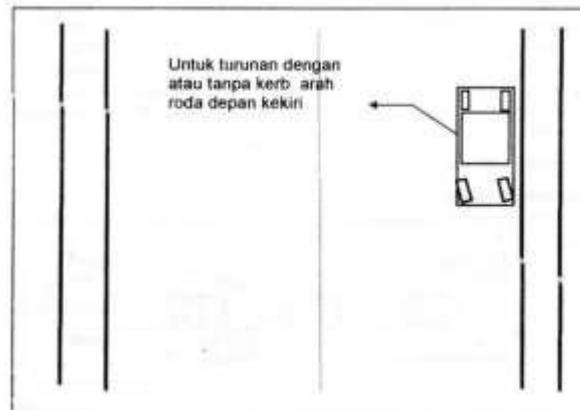
Pada daerah tanjakan



(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas)

Gambar 2. Tata cara parkir di tanjakan

Pada daerah turunan



(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, pedoman perencanaan dan pengperasian fasilitas)

Gambar 3. Tata cara parkir di turunan

4

**.6. Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan seperti halnya satuan-satuan lain. Pertimbangan tersebut adalah meliputi faktor dimensi kendaraan standar untuk

mobil penumpang dan faktor ruang bebas kendaraan parkir. Dengan demikian maka dapat ditentukan satuan ruang parkir (SRP) untuk masing-masing jenis kendaraan adalah sebagaimana berikut:

Tabel 1. SRP Jalan Suryakencana untuk masing-masing jenis kendaraan

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP)
<b>Mobil penumpang umum</b>	
Gol I	2,3 x 5
Gol II	2,5 x 5
Gol III	3 x 5
<b>Bus / Truk</b>	
Kecil	3 x 5
Sedang	3,2 x 5
Besar	3,8 x 12,5
<b>Sepeda Motor</b>	0,75 x 2

(Sumber: DLLAJ Kota Bogor)



(Sumber: DLLAJ Kota Bogor)

Gambar 4. SRP sepanjang Jalan Suryakencana 1

Potensi Satuan Ruang Parkir (SRP) : a. SRP Mobil Paralel : 172 SRP  
 b. SRP Motor : 500 SRP



(Sumber: DLLAJ Kota Bogor)

Gambar 5. SRP sepanjang Jalan Suryakencana 2

Potesi Satuan Ruang Parkir (SRP) : a. SRP Mobil Paralel : 50 SRP  
b. SRP Motor : 200 SRP

#### 4.7. Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service = LoS)

Untuk kerja ruas jalan dapat dinilai dengan mengetahui tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*) yang ada pada pedoman IHCM dan didasarkan pada rentang nilai V/C ratio ruas jalan.

Dalam diagram alir diatas dapat dijelaskan bahwa dalam pengevaluasian kinerja ruas Jalan Suryakencana, membutuhkan data sekunder tahun 2012 dan data primer tahun 2015, setelah mendapatkan data tersebut tujuan selanjutnya adalah dengan mengkomparasikan kedua data tersebut

agar mendapatkan pengevaluasian kinerja ruas Jalan Suryakencana tersebut, pengkomparasiannya berupa kecepatan sesaat kendaraan, volume lalu lintas, kapasitas ruas jalan, kepadatan ruas jalan, dan V/C Ratio nya. Dan menghubungkan hasil komparasian tersebut dengan perda no. 4 tahun 2012 berupa kenaikan tarif parkir, dan menyimpulkan apakah pada tahun sekarang dengan diberlakukannya perda no. 4 tahun 2012 kinerja ruas Jalan Suryakencana kondisinya membaik atau menurun.



Gambar 6. Peta lokasi

## 6 HASIL PENELITIAN DAN BAHASAN

Penelitian ini mengevaluasi kinerja ruas Jalan Suryakencana sebelum dan sesudah diterapkan perda no. 4 tahun 2012 tentang retribusi parkir dengan menaikkan tarif parkir sebesar 300% dari tarif parkir sebelumnya. Dengan tujuan untuk mengetahui hubungan antara kinerja ruas jalan dengan parkir badan jalan, sekaligus mengetahui efektifitas penerapan

kebijakan perda no. 4 tahun 2012 dengan peningkatan ruas Jalan. Menggunakan metode MKJI 1997.

### 6.1 Ruas Jalan Suryakencana

Jalan Suryakencana terbagi pada 2 segmen, yaitu Jalan Suryakencana 1 dan Jalan Suryakencana 2.

Berikut data ruas jalan suryakencana di wilayah kota bogor. Dari tabel diatas dapat digambarkan

pembagian zona ruas Jalan Suryakencana seperti pada gambar dibawah ini:



(Sumber: DLLAJ Kota Bogor)

Gambar 7 Pembagian zona Jalan Suryakencana Bogor

## 6.2. Analisis komparasi kinerja ruas Jalan Suryakencana sebelum dan sesudah diterapkan perda no.4 tahun 2012

Bahwa Kinerja Ruas Jalan Suryakencana Tahun 2012 lebih rendah dibandingkan Tahun 2015. Hal ini menandakan belum signifikasinya kebijakan perda no. 4 tahun 2012 yang menaikkan tarif berbasis zona pada ruas jalan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang parkir di badan jalan pada ruas jalan tersebut. Hal ini dapat dilihat masih belum bisa meningkatkan kinerja ruas jalan, terbukti justru kendaraan yang parkir pada jalan meningkat yang menyebabkan hambatan sampingnya semakin besar dan menurunkan kecepatan laju kendaraan dan juga meningkatkan DS nya.

### KESIMPULAN

- A Perubahan kinerja ruas Jalan Suryakencana segmen 1 sebelum dan sesudah diterapkannya perda no. 4 tahun 2012 adalah dengan jumlah volume kendaraan yang meningkat sebesar 109,3 smp/jam, dan jumlah parkir yang juga meningkat sebesar 252 kendaraan dimana kapasitas jalan yang tetap menyebabkan kenaikan DS sebesar 0.025 dengan tingkat kerapatan(kepadatan) yang bertambah sebesar 6 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan menurun sebesar 0,25 km/jam.
- B Perubahan kinerja ruas Jalan Suryakencana segmen 2 sebelum dan sesudah diterapkannya perda no. 4 tahun 2012 adalah dengan jumlah

volume kendaraan yang meningkat sebesar 218 smp/jam, dan jumlah parkir yang juga meningkat sebesar 385 kendaraan dimana kapasitas jalan yang tetap menyebabkan kenaikan DS sebesar 0.045 dengan tingkat kerapatan(kepadatan) yang bertambah sebesar 5,5 kendaraan/jam dan kecepatan kendaraan menurun sebesar 0,28 km/jam. Hal ini menandakan belum signifikasinya kebijakan perda no. 4 tahun 2012 yang menaikkan tarif berbasis zona pada ruas jalan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang parkir di badan jalan pada ruas jalan tersebut. Hal ini dapat dilihat masih belum bisa meningkatkan kinerja ruas jalan, terbukti justru kendaraan yang parkir pada jalan meningkat yang menyebabkan hambatan sampingnya semakin besar dan menurunkan kecepatan laju kendaraan dan juga meningkatkan DS nya.

### SARAN-SARAN

- 1 Gunakan data yang ter update melalui CCTV real time, karena menghemat biaya
- 2 Naikkan tarif parkir agar harapan kedepannya bisa merubah kinerja ruas Jalan Suryakencana menjadi lebih baik sebagai bahan informasi kepada pemerintah untuk dibuatkannya perda baru.
- 3 Pembuatan parkir meter supaya menghindari kebocoran.

### DAFTAR PUSTAKA

Adha, S.T., M.L. 2014. *Analisis*

*Hambatan Samping Terhadap Kinerja Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Laksamana Yos Sodarso – Pasar Panjang)*. Skripsi. Universitas Lampung. Bandar Lampung.

Dinas Lalu lintas dan Angkutan Jalan (2012), *Monitoring dan Evaluasi Lokasi Parkir*, Kota Bogor.

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota (1998), *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Jakarta.

Direktoret Jendral Bina Marga (1997), *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta. *Evaluasi kinerja jaringan jalan dan simpang di Wilayah Kota Bogor*. DLLAJ 2012

Marestian, Doly. 2011. *Waktu Tempuh Pada Jalan Utama Menuju Jakarta di Kota Depok*. Universitas Indonesia. Depok.

\_\_\_\_\_. (2006). Menteri Perhubungan RI. *Peraturan Menteri Perhubungan KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas Di Jalan*. Miro, F., (2002). *Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.

Nasution, M.N., (2003). *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.

Paul Barter, (2013), *Penilaian cepat (Rapid Assessment)* terhadap opsi manajemen parkir untuk Jalan Suryakencana Bogor. Jakarta.

PT. Dhika Architama (2014), *Studi Kelayakan Pembangunan Gedung Parkir di Jalan Suryakencana Bogor*. Bogor.

Rizani, Ahmad. 2013. *Evaluasi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping*. ITB. Bandung.

Sukawati, N., (2012). *Dampak Hambatan Samping Terhadap Kecepatan Lalu Lintas di Kawasan Jalan Kartini Denpasar*.

Sukirman, Silvia (2004), *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, Bandung. Tamin, Ofyar (2008), *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.

Wahyuni, R. (2008). *Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan*.