



# FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS PAKUAN BOGOR

Jl. Pakuan PO. Box 452 Tlp. & Fax. (0251) 8311007 BOGOR, E-mail: fakultasteknik@gmail.com

## LEMBAR - PENGESAHAN

No: 765/D/FT/LP/VII/2022

1. **Judul Penelitian** : **Analisis Pola Parkir  
(Kasus Studi: Jalan Pajajaran Kota Bogor)**
2. **Bidang Penelitian** : Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
3. **Ketua Peneliti :**
  - a. Nama Lengkap Ir. Gde Ngurah Purnama Jaya, MT
  - b. Jenis Kelamin Laki-Laki
  - c. NIDN/NIK 0028115801 / 195811281987101001
  - d. Disiplin Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
  - e. Pangkat/Golongan Lektor Kepala / IV B
  - f. Jabatan Struktural Dosen dan Senat Universitas Pakuan Bogor
  - g. Fakultas/Program Studi Teknik/Perencanaan Wilayah dan Kota
  - h. Alamat Kantor Jalan Pakuan Po.Box. 452 Bogor
  - i. Telepon/Fax. 0215 – 83111007
  - j. No. HP 0815 880 1026
  - k. Alamat Surel (E-mail) purnamairep@gmail.com
5. **Jangka Waktu Penelitian** 12 Bulan (Agustus 2021 – Juli 2022)
6. **Biaya Penelitian** Rp. 5.000.000,-

Bogor, Juli 2022

Mengetahui dan Mengesahkan :  
Dekan,

Ketua Peneliti,



(Ir. Singgih Irianto Trisilo Hadi, M.Si.)  
NIK : 10.294.006.197

(Ir. Gde Ngurah Purnama Jaya, MT.)  
NIP : 195811281987101001



## SURAT PENUGASAN

No: 265./D/FT/SP/VIII/2021

Dekan Fakultas Teknik Universitas Pakuan Menugaskan kepada:

Nama : Ir. Gde Ngurah Purnama Jaya, MT  
Pekerjaan : Dosen  
NIDN/NIK : 0028115801 / 195811281987101001  
Pangkat/Golongan : Lektor Kepala / IV B  
Alamat Surel (e-mail) : [purnamairep@gmail.com](mailto:purnamairep@gmail.com), [ngurah\\_poer@yahoo.com](mailto:ngurah_poer@yahoo.com)  
No. HP : 0815 880 1026  
Jabatan : Dosen FT dan Anggota Senat Universitas Pakuan  
Fakultas/Prog Studi : Fakultas Teknik / Perencanaan Wilayah dan Kota

Untuk melakukan penelitian sebagai berikut:

Judul Penelitian : Analisis Pola Parkir  
(Kasus Studi: Jalan Pajajaran Kota Bogor)  
Waktu : Agustus 2021 – Agustus 2022

Demikian Surat Penugasan ini diberikan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Bogor, 14 Agustus 2021

Dekan,



  
Ir. Singgih Irianto TH, Msi  
NIK: 10294006197

# LAPORAN PENELITIAN



## ANALISIS POLA PARKIR (Kasus: Jalan Pajajaran Bogor)

Oleh :

**Ir. G. N. Purnama Jaya, MT**

Staf Pengajar Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pakuan

E-mail :

[purnamairep@gmail.com](mailto:purnamairep@gmail.com)

[ngurah\\_poer@yahoo.com](mailto:ngurah_poer@yahoo.com)

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS PAKUAN  
BOGOR, JULI 2022**

# DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
ABSTRAK .....	i
BAB I PENDAHULUAN .....	1.1
1.1 Latar Belakang.....	1.1
1.2 Tujuan Penelitian .....	1.2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	2.1
2.1 Pengertian Transortasi, Jalan dan Parkir .....	2.1
1. Transportasi.....	2.1
2. Jalan.....	2.1
3. Parkir.....	2.2
2.2 Pengertian Manajemen Permintaan Transportasi ( <i>Transport Demand Management</i> ).....	2.2
BAB III METODOLOGI.....	3.1
3.1 Modul Taman Parkir .....	3.1
3.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) .....	3.4
BAB IV GAMBARAN UMUM KOTA BOGOR. ....	4.1
4.1 Kondisi Fisik, Geometri Jalan dan Persimpangan.....	4.3
4.2 Penggunaan Lahan dan Sarana .....	4.4
BAB V ANALISIS .....	5.1
5.1 Volume Parkir di Jalan Pajajaran .....	5.1
5.2 Karakteristik Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran.....	5.1
5.3 Karateristik Tujuan Perjalanan.....	5.1
5.4 Analisa Volume Parkir di kawasan Jalan Pajajaran .....	5.1

5.5 Parkir Untuk Perdagangan .....	5.2
5.6 Parkir Untuk Pola <i>off street parking</i> di Jalan Pajajaran Kota Bogor .....	5.3
5.7 Analisis Karakteristik Perilaku Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran.....	5.4
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>6.1</b>
6.1 Kesimpulan.....	6.1
6.2 Saran.....	6.3
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 1	Sistem Transportasi.....	2.1
Tabel 2	Keinginan Sarana Parkir .....	3.3
Tabel 3	Lebar Buka-an Pintu Kendaraan.....	3.5
Tabel 4	Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP).....	3.6
Tabel 5	Informasi Ruas Jalan Pajajaran .....	4.5
Tabel 6	Karakteristik Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran.....	5.1
Tabel 7	Standar Satuan Ruang Parkir Kebutuhan Perdagangan .....	5.3
Tabel 8	Tujuan melakukan perjalanan di Jalan Pajajaran .....	5.5
Tabel 9	Berapa kali Anda melakukan Perjalanan di Jalan Pajajaran .....	5.5
Tabel 10	Menggunakan kendaraan Pribadi di jalan Pajajaran.....	5.6
Table 11	Alasan Parkir di Jalan Pajajaran .....	5.6
Table 12	Kemauan membayar parkir di Jalan Pajajaran .....	5.6
Tabel 13	Waktu Parkir di Jalan Pajajaran .....	5.7
Tabel 14	Kondisi lalulintas di Jalan Pajajaran.....	5.7
Tabel 15	Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 1 Lampu Merah Warung Jambu sampai dengan Lampu Merah Lodaya.....	5.7
Tabel 16	Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 2 Lampu Merah Lodaya I sampai dengan Lampu Merah Lodaya II berbatasan Jalan RRI.....	5.9
Tabel 17	Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 3 Lampu Merah Lodaya II berbatasan Jalan RRI sampai dengan Lampu Merah Ekalokasari.....	5.10
Tabel 18	Perlunya pembangunan gedung parkir di Jalan Pajajaran .....	5.12
Tabel 19	Waktu Lama Parkir di Jalan Pajajaran.....	5.12
Tabel 20	Niat Peparkir Bila Tarif Parkir di Jalan Pajajaran naik di saat liburan besar .....	5.12

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Membentuk sudut 30°, 45°, 60° .....	3.1
Gambar 2	Modul Parkir di Jalan dan Taman Parkir .....	3.2
Gambar 3	Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang.....	3.5
Gambar 4	Satuan ruang parkir penderita cacat dan ambulance.....	4.1
Gambar 5	Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang Pribadi (dalam cm).....	4.1
Gambar 6	Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm) .....	4.2
Gambar 7	Satuan Ruang Parkir (SRP) Sepeda Motor (dalam cm).....	4.2

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

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 melayani 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).

### **1.2 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi pola parkir yang terkait adanya kegiatan kawasan perparkiran.
2. Mengidentifikasi volume lahan parkir dan kemauan membayar di Jalan Pajajaran.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian Transportasi, Jalan dan Parkir

##### 1. Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan sistem transportasi itu sendiri atas angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut. (Salim, Abas, 1993). Untuk lebih jelas sistem transportasi dapat dilihat pada tabel 1.

Sistem transportasi merupakan sistem yang kompleks, dimana didalamnya terdapat sistem-sistem lain yang saling berkaitan yaitu sistem kegiatan (*demand system*), sistem pergerakan (*traffic flow*), sistem jaringan (*supply system*) dan sistem kelembagaan (*institutional system*). (Kusbiantoro, 1994)

**Tabel 1 - Sistem Transportasi**

Angkutan barang / muatan	Manajemen
1. Transportasi Darat (Kereta Api, Bus, Truk).	Manajemen Lalu Lintas
2. Angkutan Laut (Shipping)	Manajemen Angkutan
3. Angkutan Udara	
4. Sistem Angkutan Pipa (Pertamina)	

Sumber: Abbas Salim, Jakarta 1993

Pergerakan orang, barang dan jasa akan berdampak pada ekonomi, budaya, sosial, politik, lingkungan dan fisik.

##### 2. Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air. Serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum dan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

Jalan Arteri adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992, Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat, berdasarkan definisi berarti diperuntukkan untuk lalu lintas umum.

### 3. Parkir

Kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus, pada saatnya harus berhenti sementara atau berhenti lama, jadi parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (PP No. 43 tahun 1993). Parkir yang ada mempunyai 2 (dua) tipe, yaitu :

- Parkir di luar badan jalan (*off street parking*) yang terdapat pada beberapa kantor: bangunan umum, tempat perbelanjaan baru, dan daerah perkotaan.
- Parkir pada jalan (*on street parking*), pada tempat perbelanjaan lama dan daerah perkotaan lama pada pusat kota.

Secara umum permasalahan parkir di daerah perkotaan pada kota-kota besar dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Parkir pada badan jalan sering mengambil perkerasan jalan karena kurang lebarnya bahu jalan, sehingga akibatnya dalam hal ini parkir tersebut mengurangi kapasitas dari jalan tersebut. Umumnya kondisi ini terdapat pada kawasan perkotaan dalam pada pusat kota.
- Parkir pada badan jalan di luar sekolah dan kampus yang sering menimbulkan kemacetan pada pagi hari, siang dan sore hari.
- Truk-truk yang parkir untuk bongkar-muat barang pada kawasan pasar.

Tarif parkir mempengaruhi semua biaya dari pengalihan perjalanan dengan menggunakan transportasi pribadi, ini akan mengurangi penumpukan kendaraan. (Button, 1977)

## 2.2 Pengertian Manajemen Permintaan Transportasi (*Transport Demand Management*)

Manajemen Permintaan Transportasi (TDM) (Ferguson, 2000 dalam Saviena, 2007), mengatakan: “merupakan suatu ungkapan untuk meningkatkan kegunaan sesuatu sejak terjadi krisis energi dan pengurangan kualitas udara, yang menjadi tema utama dalam pengambilan keputusan transportasi”. TDM mengacu pada perubahan kebiasaan penggunaan transportasi agar penggunaan sistem transportasi dapat berjalan lebih efektif.

Salah satu tujuan TDM adalah mengurangi jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas jalan dengan menyediakan berbagai pilihan transportasi. TDM mengacu pada beberapa strategi untuk mengubah perilaku perjalanan (bagaimana, kapan, dan kemana manusia melakukan perjalanan) dalam rangka meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan mencapai tujuan perencanaan tertentu.

Sedangkan TDM lebih kepada sisi *travel demand* daripada suplai fasilitas transportasi (Ferguson, 2000). Dimana transportasi tradisional yang telah dipakai kurang lebih 30 tahun lebih kepada kebutuhan infrastruktur dan persyaratan kebutuhan untuk melayani permintaan transportasi pada masa yang akan datang.

## BAB III

### METODOLOGI

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:

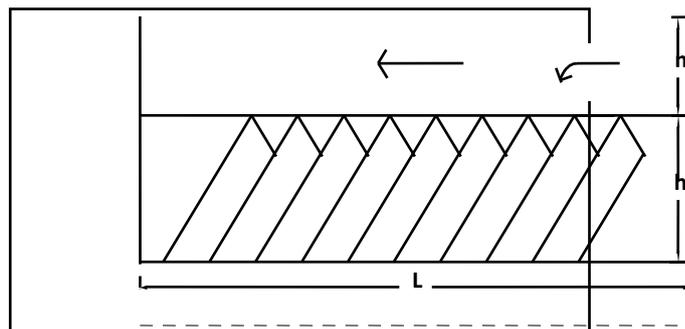
- Sejajar dengan badan jalan ( $0^0$ )
- Menyudut, dengan sudut-sudut yang digunakan adalah  $45^0$  dan  $90^0$

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

#### 3.1 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  $90^0$ . (Gambar1)

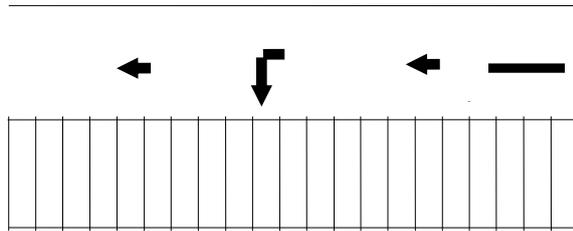
**Gambar 1 - Membentuk sudut  $30^0$ ,  $45^0$ ,  $60^0$**



#### ☀ Membentuk sudut $90^0$

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

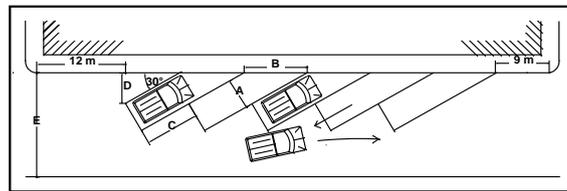
keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari  $90^0$ . (Gambar 2 dan Tabel 2)



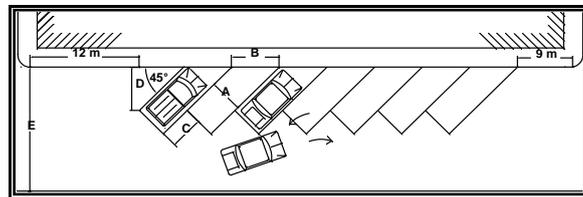
**Gambar 2 Modul Parkir di Jalan dan Taman Parkir**

*Modul Parkir di jalan*

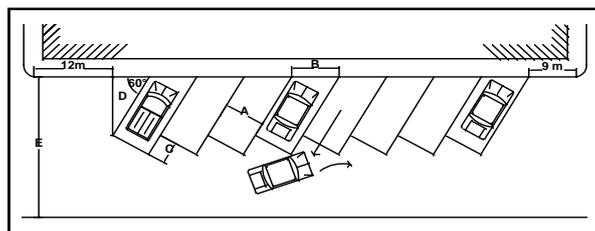
*Sudut =  $30^0$*



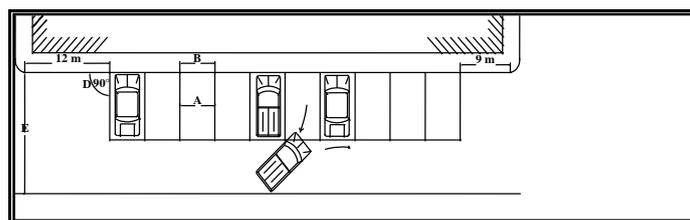
*Sudut =  $45^0$*



*Sudut =  $60^0$*



*Sudut =  $90^0$*



**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 dan tarif kendaraan penumpang lebih rendah dari-pada tarif truk/bus.*

**Tabel 2 - 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

Pelaku Lalu Lintas	KEINGINAN
Ahli Perlalulintasan	Melayani setiap pengguna jalan, mengusahakan kelancaran lalu lintas

*Sumber: Warpani, 1980*

### 3.2 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 disampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir disampingnya 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)

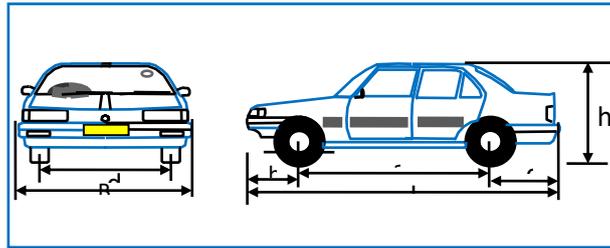
Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, yaitu:

- 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 3 dan Tabel 3)

**Gambar 3 - Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang**



Sumber: Departemen Perhubungan 1996

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

**Tabel 3 - Lebar Bukaannya 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: Departemen Perhubungan 1996

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 digunakan 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. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar

#### - 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 Tabel 4

**Tabel 4 - Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Jenis Bukaannya Pintu	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: Departemen Perhubungan 1996

#### - Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

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

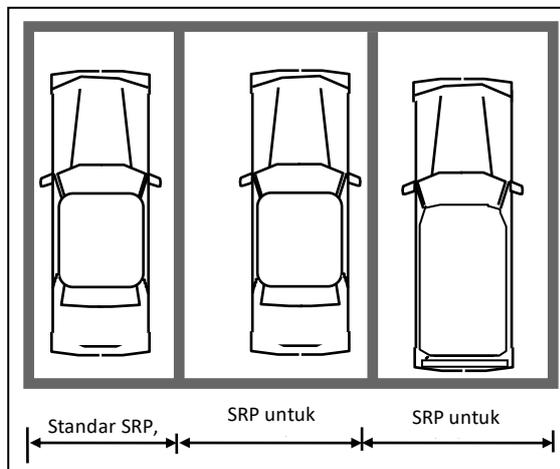
## BAB IV

### GAMBARAN UMUM KOTA BOGOR

Penduduk sebagai subjek dan objek pembangunan akan menentukan rencana tata ruang yang akan dikembangkan. Dalam menentukan arahan atau rencana distribusi dan kepadatan penduduk ada tiga faktor yang digunakan sebagai dasar pertimbangan, yaitu :

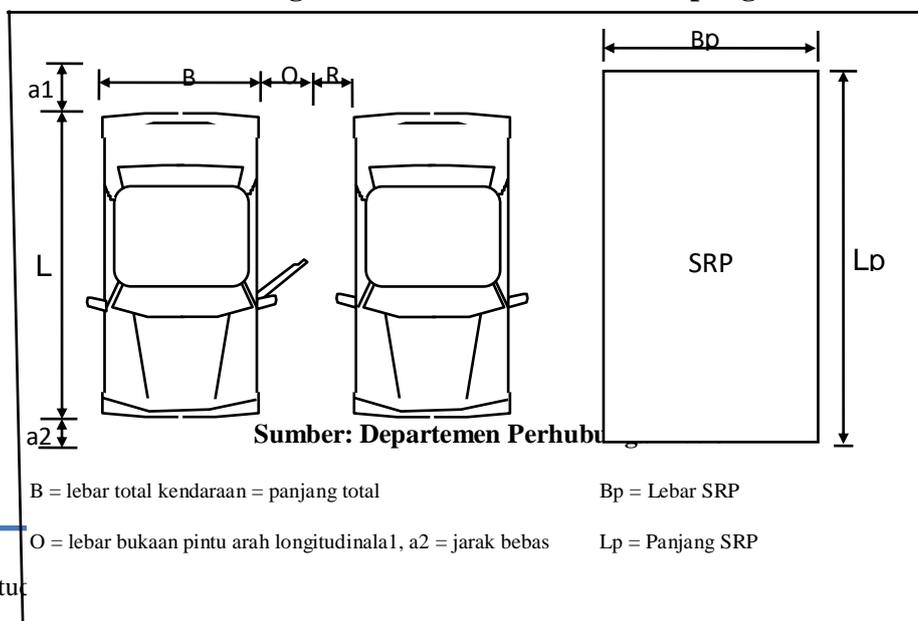
- Angka kepadatan penduduk eksisting atau tahun awal perencanaan.
- Rencana alokasi pemanfaatan ruang untuk areal pemukiman di masing-masing unit lingkungan.
- Angka proyeksi penduduk pada akhir tahun perencanaan (Tahun 2015) yang dikaitkan dengan daya tampung lahan.

**Gambar 4 - Satuan ruang parkir penderita cacat dan ambulance**

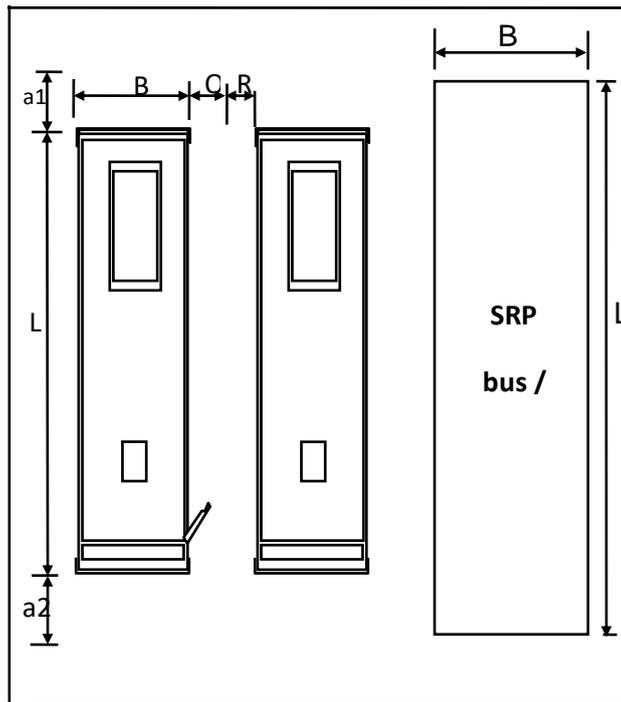


Sumber: Departemen Perhubungan 1996

**Gambar 5 - Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang Pribadi (dalam cm)**



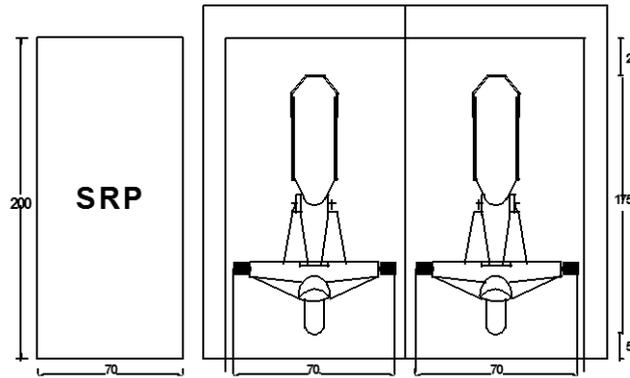
**Gambar 6 - Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam satuan cm)**



**Sumber: Departemen Pehubungan 1996**

Bus/Truk kecil	B = 170 O = 80 R = 30	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	Bp = 300 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/Truk sedang	B = 200 O = 80 R = 40	a1 = 20 L = 800 a2 = 20	Bp = 320 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/Truk besar	B = 250 O = 80 R = 50	a1 = 30 L = 1200 a2 = 20	Bp = 380 = B + O + R Lp = 1250 = L + a1 + a2

**Gambar 7 - Satuan Ruang Parkir (SRP) Sepeda Motor (dalam cm)**



Sumber: Departemen Perhubungan 1996

Kota Bogor secara geografis terletak pada  $106^{\circ} 48'$  Bujur Timur dan  $6^{\circ} 36'$  Lintang Selatan dengan jarak  $\pm 56$  km dari Ibu Kota Jakarta. Wilayah Administrasi Kota Bogor terdiri atas 6 kecamatan dan 68 kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan 11.850 Ha dan yang dilewati oleh Jalan Pajajaran sepanjang 7,22 km. Secara administrative, wilayah Kota Bogor berbatasan langsung dengan :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kecamatan Kemang, Bojong Gede dan Sukaradja Kabupaten Bogor.
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kecamatan Sukaradja dan Ciawi Kabupaten Bogor.
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kecamatan Cijeruk dan Caringin Kabupaten Bogor.
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kecamatan Dramaga dan Ciomas Kabupaten Bogor.

Dari segi fisik dasarnya, kawasan Jalan Pajajaran terletak pada kawasan yang cukup datar, hanya ada beberapa bagian yang memiliki kondisi cukup landai seperti pada kawasan bantaran sungai. Sebagian besar kawasan terletak pada ketinggian 201 - 205 meter dengan kemiringan rata-rata 0-3%.

#### 4.1 Kondisi Fisik, Geometri Jalan dan Persimpangan

Kondisi fisik dan desain dari geometri jalan sangat menentukan dan mempengaruhi kondisi lalu lintasnya, oleh karena itu perlu diketahui kondisi fisik dan keadaan geometri Jalan Pajajaran. Untuk memudahkan dalam pengamatan bentuk desain dan geometri jalannya, Jalan Pajajaran dibagi menjadi enam ruas jalan, sesuai dengan tipe jalannya.

Sedangkan menurut hasil pengamatan serta untuk kebutuhan penelitian, ruas jalan yang di-amati dibagi menjadi 5 ruas jalan dengan lokasi penelitin terbagi 3 lokasi, yaitu :

- ❖ Ruas jalan 1 berbatasan dengan Jalan Tajur dan Jalan Siliwangi (Plaza Ekalokasari) sampai dengan Jalan Ciheuleut.
- ❖ Ruas jalan 2 berbatasan dengan Jalan Ciheuleut sampai dengan pertigaan Jalan Jalak Harupat.
- ❖ Ruas jalan 3 yaitu dari pertigaan Jalan Jalak Harupat sampai dengan perempatan Jalan Gn. Gede dan Jalan Lodaya.
- ❖ Ruas jalan 4 yaitu dari perempatan Jalan Gn. Gede dan Jalan Lodaya sampai dengan perempatan Jalan Salak dan Jalan Lodaya II.

- ❖ Ruas jalan 5 yaitu dari perempatan Jalan Salak dan Jalan Lodaya II sampai dengan Perempatan Jalan Pandawa dan Jalan Ahmad Yani.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel 1

Adapun lokasi penelitian pola dan perilaku pengguna perparkiran terdiri atas 3 lokasi yaitu:

- Lokasi 1 dimulai dari lampu merah Warung Jambu yang berbatasan dengan Jalan Pandawa, Jalan Jen. A. Yani dan Jalan K.S. Tubun sampai dengan simpang Jalan Lodaya (Kantor Riset Rubber Departemen Pertanian)
- Lokasi 2 dimulai dari Jalan Lodaya (Kantor Riset Rubber Departemen Pertanian) sampai dengan lampu merah Jalan Lodaya berbatasan Jalan RRI
- Lokasi 3 dimulai dari Jalan Lodaya berbatasan Jalan RRI sampai dengan lampu merah Ekalokasari.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat digambar 1

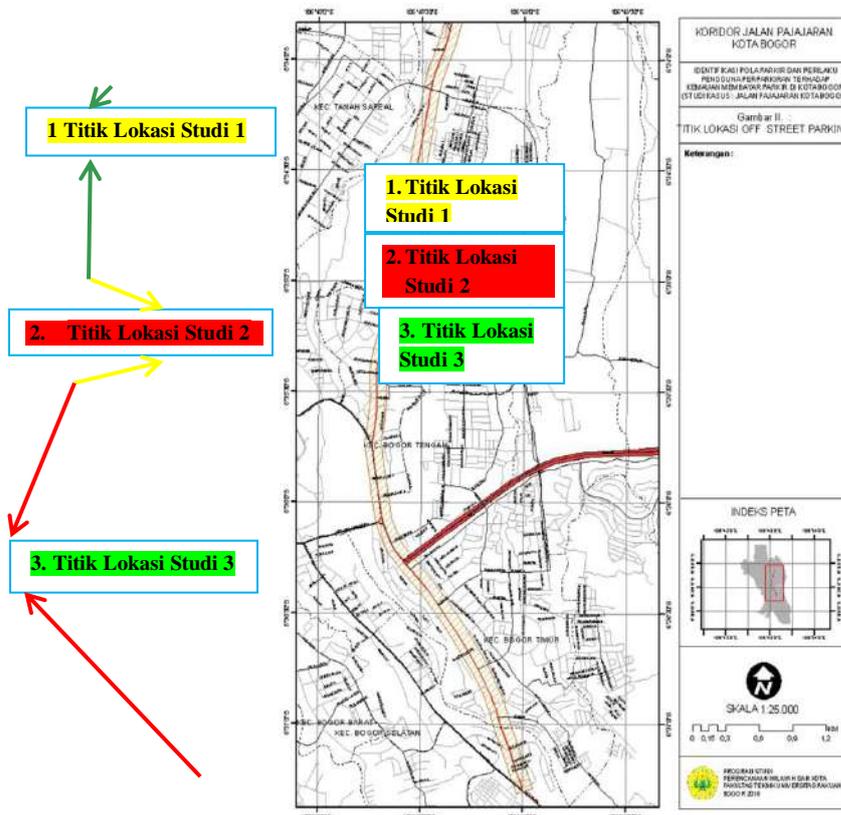
#### 4.2 Penggunaan Lahan dan Sarana

Penggunaan lahan pada kawasan penelitian dibagi menjadi beberapa kategori seperti Perumahan, Perdagangan/jasa, Perkantoran, Pendidikan, Fasilitas umum dan penggunaan lainnya. Dengan wilayah pengamatan 75 meter pada masing-masing kiri-kanan jalannya (dihitung dari as jalan) diketahui bahwa luas lahan pada kanan-kiri Jalan Pajajaran memiliki luas total 213,06 Ha dan luas total bangunan (tidak termasuk badan jalan) sebesar 55,89 Ha.

**Tabel 5 - Informasi Ruas Jalan Pajajaran**

No Ruas Jalan	Tipe Jalan	Jarak (Km)	Lebar (m)	Lebar/Lajur (m)
1	4/2 D	2.19	17.2	8.6
2	4/2 D	1.49	16.6	8.3
3	4/2 UD	0.34	16.4	8.2
4	2/2 D	0.45	10.2	5.1
5	4/2 D	2.25	15.3	7.7
6	2/2 UD	0.50	12.5	6.3

Sumber: Survey Primer dan Dinas Perhubungan Kota Bogor 2005



Karakteristik penggunaan lahan serta fasilitas pada tiap ruas Jalan Pajajaran :

- Penggunaan lahan didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa skala kota/lokal seperti Mall Ekalokasari, ruko, automotif, restoran, gedung serba guna, pom bensin, tanaman. Fasilitas pendidikan seperti bimbingan belajar, universitas dan sekolah dasar. Selain itu terdapat pula perumahan berkavling besar (>500m<sup>2</sup>). Luas Lahan/Luas Kepadatan Bangunan : 54,77 Ha/16,64 Ha.
- Dominasi penggunaan lahan kiri-kanan jalan adalah perdagangan/jasa skala lokal seperti ruko-ruko, pusat perbelanjaan/mall seperti Botanical Square, 62, Pangrango Plaza, Hero, kemudian gedung serba guna, factory outlet, hotel, serta restoran. Terdapat guna lahan primer dengan skala pelayanan regional yang terdiri dari Terminal Baranangsiang dan Kebun Raya Bogor. Pendidikan seperti IPB, Sekolah Menengah serta fasilitas lain seperti masjid raya, Rumah Sakit PMI, reservoir, lahan parkir dan DAMRI. Luas Lahan/Luas Kepadatan Bangunan : 46,11 Ha/12,17 Ha.
- Dominasi kegiatan bersifat lokal terdiri dari perkantoran serta jasa hotel. Luas Lahan/Luas Kepadatan Bangunan : 11,44 Ha/3,50 Ha.
- Dominasi kegiatan perdagangan jasa dengan skala lokal seperti hotel, factory outlet, pusat pendidikan, kemudian perkantoran. Luas Lahan/Luas Kepadatan Bangunan : 11,67 Ha/3,12 Ha.
- Dominasi kegiatan skala lokal, yaitu kegiatan perdagangan/jasa seperti ruko, bank, salon, praktek dokter, restoran, dealer mobil/automotif, bengkel besar dan kecil, tanaman, pusat perbelanjaan Mall Jambu Dua dan Pasar Jambu Dua, hotel, restoran. Perkantoran dan kantor pemerintahan. Fasilitas pendidikan seperti universitas IPB magister, sekolah tinggi, sekolah dasar dan menengah. Fasilitas lainnya yang terdapat pada ruas ini adalah



## **BAB 5**

### **ANALISIS**

#### **5.1 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).

#### **5.2 Karakteristik Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran**

Dilihat dari data tabel karakteristik bahwa jenis kelamin pria sebanyak 53% dengan responden 32 orang dan wanita 47% dengan responden 28 orang, tingkat pendidikan yang terbanyak 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 berpenghasilan sebesar Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 sebanyak 28 responden dengan persentase sebesar 47% dan yang terendah berpenghasilan sebesar lebih dari Rp 5.000.000 dengan persentase sebesar 3% dengan 2 responden.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.

#### **5.3 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%.

#### **5.4 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 jasa, rumah sakit, rumah berpenghuni dan tidak, tanah kosong, masjid dan restaurant. (Lihat Tabel 6)

Dengan beragamnya kegiatan tersebut maka diperlukannya sebuah lahan parkir berupa taman parkir (*off - street parking*) pada masing-masing kegiatan. Kebutuhan luas kegiatan parkir berbeda 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 penggunaanya, baik yang parkir tetap maupun parkir tidak tetap.

### 5.5 Parkir Untuk Perdagangan

Karena parkir ditekankan kepada pengunjung perdagangan bukan karyawannya, maka berdasarkan satuan ruang parkir dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 2004, dibuat survai pengunjung yang dapat dilihat pada tabel 6 dan table 7.

**Tabel 6 Karakteristik Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran**

No.	Karakteristik	Penjelasan
1.	Jenis Kelamin	Pria 53% dan Wanita 47% dengan rincian pria sebanyak 32 responden dan wanita 28 responden
2.	Tingkat Pendidikan	SMP 9% dengan responden 5, SMU 33% dengan 20 responden, S1 53% dengan responden 32, S2 5% dengan responden 3
3.	Pendapatan per bulan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; Rp 1.000.000, persentase 25% dengan responden 15 orang.</li> <li>• Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000, persentase 47% dengan responden 28 orang.</li> <li>• Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000, persentase 25% dengan responden 15 orang.</li> <li>• &gt; Rp 5.000.000, persentase 3% dengan responden 2 orang.</li> </ul>
4.	Alokasi pendapatan untuk transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤Alokasi 10% = 54% dengan responden 32</li> <li>➤Alokasi 20% = 33% dengan responden 20</li> <li>➤Alokasi 30% = 8% dengan responden 5</li> <li>➤Alokasi &gt; 30% = 5% dengan responden 3</li> </ul>
5.	Kepemilikan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 mobil 1 motor = 50% dengan responden 30</li> <li>• 1 mobil 2 motor = 12% dengan responden 7</li> <li>• 1 mobil = 17% dengan responden 10</li> <li>• 2 mobil 1 motor = 8% dengan responden 5</li> <li>• 2 mobil = 8% dengan responden 5</li> <li>• 2 mobil 3 motor = 5% dengan responden 3</li> </ul>
6.	Pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤Pelajar/Mahasiswa = 2% dengan responden 1</li> <li>➤Ibu Rumah Tangga = 33% dengan responden 20</li> </ul>

No.	Karakteristik	Penjelasan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Karyawan Swasta = 42% dengan responden 25</li> <li>➤ BUMN/Pemerintah = 10% dengan responden 6</li> <li>➤ Wiraswasta/pedagang = 13% dengan responden 8</li> </ul>

Sumber: Hasil survei lapangan di Jalan Pajajaran, Maret 2016

**Tabel 7 Standar Satuan Ruang Parkir  
Kebutuhan Perdagangan**

Luas Areal Total (100 m <sup>2</sup> )	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1520

Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2004

### 5.6 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 15.

- **Lokasi studi 2**

Dari lampu merah Lodaya sampai dengan berbatasan lampu merah Jalan RRI. Hal ini dikarenakan 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 16.

- **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. (Tabel 17)

Untuk lokasi 1, 2 dan 3 lebih didominasi untuk pola parkir *off street parking*, sedangkan untuk *on street parking* berada pada:

- ❖ Lokasi 1 berada di kegiatan rumah makan, hotel dan sekolah.
- ❖ Lokasi 3 berada di kegiatan usaha rumah makan, ibadah baik masjid maupun vihara, serta bimbingan belajar.

Untuk Lokasi 2 tidak ada sama sekali karena ada penyempitan jalan pada masing-masing ujung jalan (*bottle neck*). Selain itu terdapatnya pohon besar di salah satu jalan pada lokasi dua sehingga menimbulkan pergerakan kendaraan yang pelan.

## **5.7 Analisis Karakteristik Perilaku Pengguna Parkir di Jalan Pajajaran.**

### **• Kecendrungan Pola dan Perubahan Perparkiran**

Pengguna perpajakan di Jalan Pajajaran memiliki perubahan pola parkir seperti: maksud utama parkir di kawasan Jalan Pajajaran, alasan untuk parkir di lokasi kawasan Jalan Pajajaran ini, biaya retribusi untuk membayar parkir, berapa kali dalam 1 minggu pengguna memarkir kendaraannya di kawasan Jalan Pajajaran?, Berdasarkan hasil penelitian lapangan terhadap karakteristik perjalanan pengguna parkir di Jalan Pajajaran adalah tujuan melakukan perjalanan di kawasan Jalan Pajajaran, berapa kali melakukan perjalanan di kawasan Jalan Pajajaran dan alasan menggunakan kendaraan pribadi ke Jalan Pajajaran. Dari 60 responden yang ditanyakan, 58 menjawab semua pertanyaan yang diberikan dan 2 responden mengalami eror data dalam artian responden hanya menjawab 2 item dari 5 item pertanyaan yang diberikan, yaitu: data pribadi, karakteristik perjalanan, kondisi perparkiran, pola parkir dan persepsi masyarakat akan perparkiran di Jalan Pajajaran.

Data ini merupakan hasil penjumlahan dari 3 titik lokasi penelitian yaitu:

- ❖ Lampu merah Ekalokasari sampai dengan lampu merah Lodaya dan Jalan RRI.
- ❖ Lampu merah Jalan Lodaya dan Jalan RRI sampai dengan Lampu merah Lodaya
- ❖ Lampu merah Lodaya sampai dengan Lampu merah Warung Jambu.

Dimana jarak Jalan Pajajaran secara keseluruhan, yaitu berjarak kurang lebih 7,22 km.

### **• Tujuan melakukan perjalanan di Jalan Pajajaran**

Dalam hal ini ada 8 macam maksud yang diberikan adalah belanja tanaman, belanja keluarga, makan, kerja, jemput, sholat dan lainnya. Dari 7 macam tersebut, tujuan yang sering di lakukan adalah untuk menjemput sebesar 27 orang responden yang terbesar, belanja keluarga dan makan sebanyak 8 orang responden masing-masingnya. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 7

### **• Berapa kali Anda Melakukan Perjalanan di Jalan Pajajaran**

Hasil survey lapangan dalam melakukan perjalanan ke kawasan Jalan Pajajaran ini adalah 16 orang responden melakukan perjalanan se-banyak 2 kali dalam seminggu, 15 orang responden melakukan 3 kali perjalanan ke kawasan Jalan Pajajaran dan yang terkecil sebanyak 5 dan 6 kali dengan jumlah responden sebanyak 3 orang. Untuk lebih lengkapnya dapat dilihat pada tabel 8.

**Tabel 8 - Tujuan melakukan perjalanan di Jalan Pajajaran**

No	Kegiatan	Responden (orang)
1	Perjalanan 1 kali dalam seminggu	8
2	Perjalanan 2 kali dalam seminggu	16
3	Perjalanan 3 kali dalam seminggu	15
4	Perjalanan 4 kali dalam seminggu	7
5	Perjalanan 5 kali dalam seminggu	3
6	Perjalanan 6 kali dalam seminggu	3
7	Perjalanan 7 kali dalam seminggu	6
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

**Tabel 9 - Berapa kali Anda melakukan Perjalanan di Jalan Pajajaran**

No	Kegiatan	Responden (orang)
1	Belanja Tanaman	4
2	Menjemput	27
3	Belanja keluarga dan makan	16
4	Kerja	2
5	Menunggu teman	2
6	Bertemu saudara	3
7	Mau sholat	1
8	Belanja alat kantor	3
<b>Jumlah</b>		<b>60</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

- **Alasan Anda Menggunakan Kendaraan Pribadi ke kawasan Jalan Pajajaran**

Alasan terbesar yang dilakukan responden menggunakan pribadi adalah karena lebih cepat sampai tujuan sebanyak 21 orang responden, lebih mudah ke lokasi tujuan sebanyak 16 orang responden dan lebih aman serta nyaman untuk 15 orang responden. Sedangkan yang terkecil adalah lebih murah sebanyak 2 orang responden dan tidak ada pilihan lain sebanyak 4 orang responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 9.

- **Alasan Pengguna Perparkir Parkir di Lokasi Kawasan Jalan Pajajaran**

Ada 3 alasan para perparkir memarkirkan kendaraannya di Jalan Pajajaran, yaitu: dekat, aman dan lainnya (tidak ada alternatif lain, ingin main dan mudah).

Responden terbesar menjawab bahwa parkir dengan lokasi di Jalan Pajajaran ini karena dekat sebanyak 31 orang responden, merasa aman sebanyak 16 orang responden dan 11 orang responden menjawab lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 10.

**Tabel 10 - Menggunakan kendaraan Pribadi di jalan Pajajaran**

No	Menggunakan kendaraan pribadi	Responden (orang)
1	Lebih cepat	21
2	Lebih mudah	16
3	Lebih aman dan nyaman	15
4	Lebih murah	4
5	Tidak ada pilihan lain	2
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

**Tabel 11 - Alasan Parkir di Jalan Pajajaran**

No	Alasan Parkir di Jalan Pajajaran	Responden (orang)
1	Dekat	31
2	Aman	16
3	Lainnya	11
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

- **Biaya Retribusi Untuk Membayar Parkir**

Untuk retribusi/biaya parkir sebagian besar membayar dengan harga 2000 rupiah sebanyak 40 orang responden, membayar dengan harga 1000 rupiah sebanyak 16 orang responden dan dengan biaya 3000 rupiah sebanyak 2 orang responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 12.

- **Jam berapa biasanya anda parkir di kawasan Jalan Pajajaran**

Dalam survei lapangan di Jalan Pajajaran ini dibatasi atas 4 jam tiap waktunya dengan terdiri atas 4 bagian waktu, yaitu:

- ❖ Pagi dari pukul 08.00 sampai dengan pukul 12.00 siang
- ❖ Siang dari pukul 12.00 sampai dengan pukul 16.00 sore
- ❖ Sore dari pukul 16.00 sampai dengan pukul 20.00 malam
- ❖ Sepanjang waktu dari pukul 08.00 pagi sampai pukul 20.00 malam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 13.

**Tabel 12 - Kemauan membayar parkir di Jalan Pajajaran**

No	Membayar parkir di Jalan Pajajaran	Responden (orang)
1	Rp. 1.000	16
2	Rp. 2.000	40
3	Rp. 3.000	2
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

**Tabel 13 - Waktu Parkir di Jalan Pajajaran**

No	Waktu Parkir	Responden (orang)
1	Jam 08.00 - 12.00	28
2	Jam 12.00 - 16.00	21
3	Jam 16.00 - 20.00	3
4	Sepanjang waktu (08.00 - 20.00)	6
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

Sebanyak 28 orang responden melakukan kegiatan parkir di pagi hari dari pukul 08.00 sampai dengan pukul 12.00. 21 orang responden untuk parkir pada pukul 12.00 sampai dengan pukul 16.00. Sedangkan 9 orang responden melakukan kegiatan parkirnya dengan waktu pukul 08.00 sampai dengan pukul 20.00 sebanyak 3 orang responden dan pukul 16.00 sampai dengan pukul 20.00 sebanyak 6 orang responden. (Lihat Tabel 13, 15, 16, dan 17)

- **Kondisi lalu lintas di Jalan Pajajaran sudah perlu diatasi atau belum**

Sebanyak 44 orang responden menyatakan perlu adanya perbaikan akan kondisi lalulintas di Jalan Pajajaran dan 14 orang responden me-nyatakan tidak perlu adanya perbaikan kondisi lalulintas di Jalan Pajajaran. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 14.

**Tabel 14 - Kondisi lalulintas di Jalan Pajajaran**

No	Usulan akan kondisi lalu lintas	Responden (orang)
1	Perlu adanya perbaikan	44
2	Tidak perlu adanya perbaikan	14
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

**Tabel 15**

**Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 1  
Lampu Merah Warung Jambu sampai dengan Lampu Merah Lodaya**

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat) / unit				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
1.	Perdagangan dan Jasa	<i>a. Foto Kopi dan pulsa</i>	3	off street	-	-	ü -	ü	8	2	-
		<i>b. Biro Jasa</i>	1	off street	-	-	-	-	-	-	-
		<i>c. Ruko</i>	92	off street	ü	-	ü	ü	397	277	6
		<i>d. Titipan Kilat</i>	1	off street	-	-	-	ü	5	3	1
		<i>e. Bengkel</i>	6	off	ü	-	-	ü	24	26	5

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat) / unit				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
				street							
		<i>f. Showrom Mobil</i>	8	off street	-	-	-	ü	90	118	-
		<i>g. Rumah Makan</i>	11	off - on street	ü	-	-	ü	122	181	1
		<i>h. Perbankan</i>	5	off street	ü	-	ü	ü	87	78	-
		<i>i. Asuransi</i>	1	off street	-	-	-	ü	12	6	-
		<i>j. Rumah Sakit</i>	2	off street	ü	-	-	ü	50	110	-
		<i>k. Hotel</i>	4	off street	ü	-	ü	ü	40	115	-
		<i>l. POM Bensin</i>	2	off street	-	-	-	ü	45	18	-
		<i>m. Tanaman</i>	11	on street	-	-	-	-	-	-	-
2.	Rumah	<i>a. Rumah Tinggal</i>	6	off street	-	-	-	-	-	-	-
		<i>b. Tanah Kosong</i>	7	off street	-	-	-	-	-	-	-
3.	Perkantoran Pemerintah	<i>PLN</i>	1	off street	-	-	-	ü	30	15	4
		<i>Dinas Pendidikan</i>	1	off street	-	-	ü	ü	30	35	-
		<i>Satpol PP</i>	1	off street	-	-	-	ü	25	5	2
		<i>Pertanian</i>	1	off street	-	-	-	ü	20	30	7
		<i>Polsek Bogor Utara</i>	1	off street	-	-	-	ü	12	8	2
		<i>Telkom</i>	3	off street	-	-	-	ü	75	70	-
4	Sekolah dan Perguruan Tinggi	<i>Yayasan Sekolah Pembangunan</i>	1	off street	-	-	-	ü	25	8	-
		<i>Yayasan Sekolah YPHB</i>	1	off street	ü	-	-	ü	30	50	-
		<i>Yayasan Sekolah Kosgoro</i>	1	off street	-	-	-	ü	50	10	-

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat) / unit				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
		<i>Sekolah Tinggi Ekonomi</i>	1	off street	-		-	ü	40	25	-
		SD Gunung Gede	1	off - on street	ü -	-	-	ü	15	20	-
		SMK N 3	1	off - on street	-	-	-	ü	20	20	-
		Universitas Pertanian Bogor - MM IPB	1	off street	ü	-	ü	ü	40	60	-
<b>JUMLAH</b>			<b>169</b>	<b>Off street</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>1213</b>	<b>1290</b>	<b>28</b>

**Tabel 16**  
**Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 2 Lampu Merah Lodaya I sampai dengan Lampu Merah Lodaya II berbatasan Jalan RRI**

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat) / unit				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
1.	Perdagangan dan Jasa	a. Factory outlate	11	off street		-			86	135	-
		b. Showroom motor	1	off street	-	-	-		20	4	-
		c. Hotel	2	off street	-	-			65	80	-
		d. Perbankan	3	off street	ü -	-	-		32	49	-
		e. Asuransi	1	off street	-	-	-		25	15	-
		f. Kursus Bahasa	1	off street		-	-		-	16	-
2.	Rumah	a. Rumah Tinggal (kosong)	5	off street	-	-	-	-	-	-	-
		b. Rumah Tinggal (penghuni)	3	off street	-	-	-	ü	9	6	-
3.	Perkantoran	Koperasi	1	off street	-	-	-		20	30	-
<b>JUMLAH</b>			<b>28</b>	<b>off street</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>257</b>	<b>335</b>	<b>-</b>

Sumber : Data survei lapangan. Maret - 2016

**Tabel 17**  
**Kegiatan Perekonomian dan Pola Perparkiraan di Lokasi 3 Lampu Merah Lodaya II**  
**berbatasan Jalan RRI sampai dengan Lampu Merah Ekalokasari**

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat)				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
1.	Perdagangan dan Jasa	<i>Hotel</i>	7	off - on street	ü	-			125	215	-
		<i>Rumah Makan</i>	14	off - on street	-	-	-				-
		<i>Apotik</i>	3	off street	-	-	ü	ü	160	233	-
		<i>Perbankan</i>	8	off street	ü	-	ü -	ü	40	44	-
		<i>Wisma</i>	2	off street	-	-	-	ü	8	12	-
		<i>Ruko</i>	16	off street	-	-	-	ü	200	403	-
		<i>Rumah Sakit</i>	2	off street	-	-	ü	ü	140	110	-
		<i>Tanaman</i>	8	off - on street	ü	-	-	-	-	-	-
		<i>Showroom</i>	2	off street	ü	-	ü	ü	15	25	3
		<i>Mall / Swalayan</i>	2	off street	ü	-	-	ü	360	760	10
		<i>Pemberhentian Bus</i>	1	off street	ü	-	ü	ü	60	30	25
		<i>Terminal</i>	1	off street	-	-	-	ü	-	-	-
		<i>Toko</i>	4	off street	-	-	-	ü	20	35	-
		<i>Bengkel Service Mobil</i>	4	off street	-	-	-	ü	20	38	-
		<i>POM Bensin</i>	1	off street	-	-	-	-	-	-	-
<i>Balai Pertemuan</i>	2	off street	-	-	-	ü	25	110	-		
<i>Bimbingan Belajar</i>	1	off - on street	ü	-	-	ü	15	12	-		
2.	Rumah	<i>a. Rumah Tinggal</i>	8	off street	-	-	-	-	-	-	-
		<i>b. Rumah Kosong</i>	2	off street	-	-	-	-	-	-	-

No	Jenis Kegiatan	Nama Usaha	Jumlah (Unit)	Pola Parkir	Modul Parking (derajat)				Volume Parkir (unit)		
					0	30	45	90	Sepeda motor	Mobil	Bus / Truk
		Tanah Kosong	2	off street	-	-	-	-	-	-	-
3.	Perkantoran Pemerintah	Kantor PDAM	1	off street	-	-	-	ü	10	15	2
		Koramil Bogor Timur	1	off street	-	-	-	ü	6	3	1
		Polsek Bogor Timur	1	off street	-	-	-	ü	10	4	2
		Kantor Camat Bogor Timur	1	off street	-	-	-	ü	15	10	-
		Bea dan Cukai	1	off street	-	-	-	ü	15	25	4
4	Rumah Ibadah	Masjid	1	off - on street	ü	-	-	ü	30	85	3
		Vihara	1	off - on street	ü			ü	10	15	2
5	Sekolah dan Perguruan Tinggi	SMK Kristen	1	off street	-	-	-	ü	20	15	-
		MAN 2 Bogor	1	off street	ü	-	-	ü	60	20	-
		SDN Babakan	1	off street	-	-	-	ü	15	5	-
		Universitas Pertanian Bogor	1	off street	-	-	-	ü	150	140	10
JUMLAH			101	off street	10	-	6	27	1.059	2.364	62

Sumber : Data survei lapangan. Maret - 2016

- **Apakah perlu penambahan/pembangunan gedung parkir di Jalan Pajajaran**

Sebanyak 42 orang responden menyatakan perlunya lahan parkir berupa gedung parkir dan 16 orang responden menyatakan tidak perlu adanya gedung parkir di kawasan Jalan Pajajaran ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 18

- **Berapa lama parkir di kawasan ini**

Dengan mempertimbangkan keinginan pengguna parkir, bukan dari peneliti maka waktu parkirnya dikosongkan. Dari hasil survey masyarakat pengguna parkir di kawasan Jalan Pajajaran mengambil kisaran waktu dari 30 menit sampai dengan 4 jam waktu lamanya parkir di kawasan Jalan Pajajaran. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 19

**Tabel 18 - Perlunya pembangunan gedung parkir di Jalan Pajajaran**

No	Usulan Gedung Parkir	Responden (orang)
1	Perlu adanya gedung parkir	42
2	Tidak perlu adanya gedung parkir	16
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

- **Tarif parkir dinaikkan lebih tinggi saat libur biasa maupun libur besar, apa yang Anda lakukan**

Dengan menaikkan tarif parkir saat libur biasa maupun libur hari besar maka 22 orang responden menyatakan tetap akan melakukan perjalanan dan 3 orang responden menjawab tidak melakukan perjalanan di kawasan Jalan Pajajaran. Sebanyak 16 orang responden akan mengubah tujuan ke kawasan ini, 10 orang responden mengubah moda angkutan dengan tetap melakukan kunjungan ke kawasan ini dan 7 orang responden mengubah waktu kunjungan dari biasanya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 19 dan Tabel 20.

**Tabel 19 - Waktu Lama Parkir di Jalan Pajajaran**

No	Waktu Lama Parkir	Responden (orang)
1	1 - 2 Jam	21
2	2 - 3 jam	13
3	4 Jam	2
4	1 Jam	11
5	30 menit	3
6	45 menit	8
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

**Tabel 20 - Niat Peparkir Bila Tarif Parkir di Jalan Pajajaran naik di saat liburan besar**

No	Niat Peparkir Bila Kenaikan Tarif Parkir di liburan besar dinaikkan	Responden (orang)
1	Tetap melakukan perjalanan	22
2	Tidak melakukan perjalanan	3
3	Mengubah tujuan perjalanan	16
4	Menggunakan moda angkutan lain	10
5	Mengubah waktu kunjungan	7
<b>Jumlah</b>		<b>58</b>

Sumber: Survey lapangan, Maret 2016

## BAB VI

### KESIMPULAN & SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang dilakukan, diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

❖ 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 menampung 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 jam-jaman 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 Wizt dan Hotel Arcth.

- Rumah makan/kuliner se-banyak 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 Ekalokasari. Pada lokasi ini lebih didominasi 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 diantaranya: 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 maupun 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 ¾, truk dan truk ¾)
  - Kemauan untuk membayar perparkiran 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,-.

## 6.2 Saran

Hasil identifikasi lapangan dan analisis yang dilakukan dapat disarankan sebagai berikut :

- ❖ Untuk Lokasi 1 dan 3 dengan pola parkir *off-street parking* sudah memenuhi syarat akan tempat, kenyamanan, rotasi keluar masuk kendaraan. Dan masih banyak tempat kosong baik parkir di waktu jam sibuk di siang hari maupun di malam hari sehingga dapat diberdayakan baik lahan parkir maupun pedestrian - lampu penerangan jalan untuk menuju lokasi yang diinginkan.

Sedangkan untuk *on-street parking* dapat diarahkan kepada lahan parkir disebelahnya bila kosong maupun di seberang lokasi dengan perjanjian atau kerjasama, dimana tidak jauh dari lokasi tujuan perparkir. Khususnya dekat jembatan Balai Binarum sampai dengan Yayasan Sekolah Kesatuan. Atau mendirikan gedung khusus perparkiran di lokasi tersebut, dimana jarak yang dekat dan keamanan yang tidak beresiko tinggi.

Dengan memberlakukan tarif jam-jaman dengan lokasi antara kendaraan yang diparkir maupun tujuan pengguna parkir, sehingga saling menguntungkan. Khususnya lokasi kuliner, hotel, bank dan pendidikan yang masih memakai *on street parking* sebagai tujuan pengguna parkir.

- ❖ Untuk lokasi 2 pengguna parkir lebih kepada pola **off street parking**. Dikarenakan tidak bisa menggunakan pola *on street parking*, hal ini karena terdapat dua ujung jalan yang memiliki penyempitan jalan (*bottle neck*).
- ❖ Keinginan membayar bagi pengguna parkir (*Willingnees To Pay*), pada umumnya bersedia membayar lebih bila lokasi aman, nyaman dan jarak tempuh lokasi parkir ke lokasi tujuan tidak jauh. Sirkulasi kendaraan yang masuk dan keluar terarah, tertib dan lebih baik.

Untuk besarnya Pemda Kota Bogor bisa menaikkan tarif parkir dari kisaran Rp. 2.000 sampai dengan Rp. 3.000,- dinaikkan menjadi kisaran Rp. 3.000,- sampai dengan Rp. 10.000,- dengan menggunakan sistem jam-jaman. Hal ini juga dibantu dengan peralatan yang dibutuhkan seperti gedung parkir maupun sistem perparkiran dengan mesin yang berwaktu untuk keluar masuk kendaraan di gedung parkir tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, A.A, 2005. Rekayasa Lalu Lintas, Penerbit: Universitas Muhammadiyah Malang.
- Bapeda Kota Bogor 2006, Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor 2009 - 2029.
- Departemen Perhubungan, 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.vtpi.org](http://www.vtpi.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)

### Penulis :

**Ir. G. N. Purnama Jaya, MT.** Staf dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik - Universitas Pakuan