

ANALISIS DAMPAK PARKIR TERHADAP KINERJA LALU LINTAS DI RUAS JALAN SEKITAR MALL MATAHARI KOTA PONTIANAK

Muhammad Romzi Alwan¹⁾, Komala Erwan²⁾, S. Nurlaily Kadarini²⁾

¹⁾Mahasiswa S1 Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura, Pontianak

²⁾Dosen Prodi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tanjungpura, Pontianak

Email: ojialwan21@gmail.com

ABSTRAK

Mall Matahari merupakan pertokoan yang cukup lama sehingga ketersediaan ruang parkir tidak terlalu direncanakan. Permasalahan kemacetan dikarenakan parkir di badan jalan sering terjadi dan tingkat aktivitas perekonomian juga tinggi, maka peneliti melakukan penelitian yang bertujuan menganalisa kebutuhan parkir, kinerja lalu lintas, dampak parkir terhadap lalu lintas, dan mencari upaya pengendalian parkir. Metodologi penelitian dengan cara survei lapangan yang dilakukan selama 3 hari dan data sekunder untuk menganalisa volume kendaraan, hambatan samping, karakteristik lalu lintas dan kapasitas. Dalam pengolahan data menggunakan PKJI 2014. Hasil pengolahan data diperoleh total kebutuhan ruang parkir di basement Mall Setelah di akumulasikan semua ruas jalan di Sekitar Mall adalah 17 SRP. Volume lalu lintas didapatkan nilai volume kendaraan tertinggi di Jl. AR. Hakim terjadi pada hari sabtu pukul 13.00-14.00 WIB dengan volume kendaraan adalah 585 SKR/jam, Jl. Jend. Urip hari senin pukul 11.00-12.00 WIB adalah 1605 SKR/jam, dan Jl. Pattimura hari minggu pukul 20.00-21.00 WIB adalah 1619 SKR/jam. Hasil analisis dampak parkir terhadap kinerja lalu lintas terlihat aktivitas parkir saat kondisi tanpa parkir lebih baik dibanding kondisi eksisting dengan rata-rata hasil ITP nya C. Hasil PKJI dan simulasi VISSIM didapat hasil yang sama dan dapat digunakan untuk mencari alternatif pengendalian parkir.

Kata-kata kunci: *Kebutuhan ruang parkir, Parkir badan jalan, Tingkat pelayanan jalan*

ABSTRACT

Mall Matahari is a shop for quite a while so the availability of parking space is not very planned. The problem of congestion is due to frequent parking on the street and the level of economic activity is also high, so the researchers conducted a study aimed at analyzing parking requirements, traffic performance, the impact of parking on traffic, and looking for parking control measures. The research methodology is by means of a field survey conducted for 3 days and secondary data to analyze vehicle volume, side friction, traffic characteristics and capacity. In processing the data using PKJI 2014. The results of data processing obtained the total need for parking space in the basement of the Mall. After accumulating all the roads around the Mall is 17 SRP. The traffic volume obtained the highest vehicle volume value on Jl. AR. Judges occurred on Saturday at 13.00-14.00 WIB with the volume of the vehicle was 585 SKR / hour, Jl. Jend. Monday, 11.00-12.00 WIB is 1605 SKR / hour, and Jl. Pattimura Sundays at 20.00-21.00 WIB is 1619 SKR / hour. The results of the analysis of the impact of parking on traffic performance show that parking activity when the conditions without parking are better than the existing conditions with the average ITP results of C. PKJI results and VISSIM simulation results are the same and can be used to find alternative parking control.

Key words: *Parking space requirements, street parking, road service levels*

I.

I. PENDAHULUAN

Kegiatan parkir di bahu jalan sudah menjadi fenomena yang mempengaruhi dari pergerakan kendaraan di saat kendaraan-kendaraan yang mempunyai pergerakan yang tinggi akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di bahu jalan maka menyebabkan kemacetan. Pada umumnya, kendaraan yang sedang parkir di badan jalan berada di sekitar tempat atau pusat kegiatan seperti sekolah, kantor, pasar swalayan, rumah makan, pasar, dan lain-lain. Usaha yang harus dilakukan untuk

menangani masalah perparkiran tersebut, diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup banyak dan pembentukan model lahan parkir yang tepat pada lahan parkir yang telah tersedia, mengingat kebutuhan untuk lahan parkir (demand) dan prasarana yang dibutuhkan (supply) harus seimbang dengan karakteristik perparkiran. (Fitria Jauharotul Islamiyah Dieska Putri, 2014:1)

Kota Pontianak merupakan salah satu Ibukota di Indonesia yang sektor perekonomiannya sedang dalam proses berkembang. Perkembangan aktivitas perekonomiannya dilihat dengan muncul beragam

jenis perdagangan dan jasa. Melihat data Pusat Perbelanjaan Modern (Mall) yang berdiri dalam 10 tahun terakhir, sistem Mall yang digunakan memiliki jenis bangunan yang hanya terfokus di dalam bangunan tanpa memiliki hubungan dengan alam luar. Contoh kasus berupa pusat perbelanjaan Mall Matahari di Jalan Jendral Urip yang terletak di Kota Pontianak, Ibukota Provinsi Kalimantan Barat. Pusat perbelanjaan yang telah berdiri dari Tahun 2000 ini merupakan kawasan pertokoan yang cukup lama sehingga ketersediaan ruang parkir tidak terlalu direncanakan. Permasalahan seperti kebutuhan ruang parkir yang melebihi kapasitas dapat terjadi, karena pusat perbelanjaan memiliki tingkat aktivitas perekonomian yang cukup tinggi sehingga kebutuhan ruang parkir juga tinggi. Selain itu, harga lahan yang mahal dan luas lahan yang sempit, membuat bangunan pusat perbelanjaan memiliki keterbatasan lahan, sehingga lahan yang diperuntukan bagi ruang parkir tidak menjadi prioritas utama.

Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan ini tentunya merugikan pengguna jalan, sehingga membutuhkan penanganan khusus dari Pemerintah Kota Pontianak, salah satunya yaitu kegiatan parkir di badan jalan.

Kegiatan parkir di sekitar Mall Matahari Pontianak terjadi karena kurangnya lahan parkir sehingga parkir di badan jalan dihalalkan. Selain itu, pengunjung Mall Matahari Pontianak lebih memilih memarkirkan kendaraannya di luar area parkir mall dibandingkan di dalam area parkir mall karena parkir di luar area parkir mall lebih mudah dan lebih cepat untuk dilakukan. Faktor lainnya, pengguna parkir juga memperhitungkan sistem biaya parkir yang dihitung setiap jamnya yang saat ini masih membebani dan terkesan tidak manusiawi. Pembayaran yang tinggi ini juga belum diimbangi dengan pelayanan yang memuaskan, tanggung jawab mengenai kerusakan dan kehilangan. Berdasarkan pengamatan, para pengendara sepeda motor yang ingin mengunjungi Mall Matahari Pontianak rata-rata lebih memilih parkir di badan jalan di koridor jalan sekitar Mall tersebut, baik itu di Jalan Jendral Urip, Jalan Pattimura, dan Jalan AR. Hakim. Begitupula yang ingin mengunjungi toko-toko dan tempat perdagangan lainnya di Jalan Pattimura yang padat akan kendaraan yang sedang parkir, karena area parkir yang tidak mencukupi kapasitas kendaraan maka dilakukanlah cara parkir di badan jalan, sehingga menghambat kinerja lalu lintas dan akhirnya terjadi kemacetan.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, koridor jalan sekitar Mall Pontianak (Jalan Jendral Urip, Jalan Pattimura, dan Jalan AR. Hakim)

dijadikan sebagai lokasi penelitian kasus perparkiran dengan judul “Analisis Dampak Parkir Terhadap Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari Kota Pontianak”

II. METODOLOGI DAN PUSTAKA

Lokasi dan Waktu

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Pontianak Kota dengan lokasi penelitian difokuskan pada ruas jalan sekitar Mall Matahari.

Pengumpulan Data

Metode penelitian yang digunakan terdiri dari pengumpulan data, analisis kuantitatif dan analisis kualitatif. Data yang diperoleh kaitannya dengan penelitian ini bersumber dari beberapa instansi terkait seperti Badan Pusat Statistik Kota Pontianak. Data yang telah dikumpulkan baik data primer maupun data sekunder sebelum masuk kedalam tahap analisis akan diolah terlebih dahulu.

Teknik Analisis Data

a) Analisis Deskriptif Kualitatif

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis yang dilakukan dengan mendeskripsikan kondisi atau keadaan yang terjadi di lapangan, dimana data dan informasi tersebut tidak dapat dianalisis secara kuantitatif sehingga memerlukan penjelasan melalui pembahasan.

b) Analisis Kuantitatif

Analisis kuantitatif yaitu analisis karakteristik parkir dan lalu lintas yang langkah kerjanya meliputi:

1) Karakteristik Parkir

- a. Volume Parkir
- b. Akumulasi Parkir
- c. Durasi Parkir
- d. Pergantian Parkir
- e. Indeks Parkir
- f. Kebutuhan Ruang Parkir

2) Karakteristik Lalu Lintas

- a. Volume Lalu Lintas
- b. Kapasitas Jalan
- c. Kecepatan Lalu Lintas
- d. Hambatan Samping
- e. Derajat Kejenuhan
- f. Tingkat Pelayanan Jalan

3) Analisis Dampak Parkir Terhadap Kinerja Lalu Lintas

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum

Lokasi Mall Matahari terletak pada Kecamatan Pontianak Kota dimana Jalan AR Hakim memiliki lebar 6,1 meter dan panjang yang akan diteliti diambil 100 meter, Jalan Jendral Urip memiliki lebar 10,4 meter dan panjang yang akan diteliti diambil 100 meter, dan Jalan Pattimura memiliki lebar 10,4 meter dan panjang yang akan diteliti diambil 50 meter. Berdasarkan PKJI 2014, yang termasuk ke dalam kondisi geometrik jalan adalah tipe jalan, lebar jalur lalu lintas efektif (W_c), pemisah arah, lebar bahu efektif (W_s), kondisi perkerasan alinyemen jalan. Berdasarkan tipe jalan perkotaan, ruas jalan AR Hakim dan jalan Jendral Urip merupakan tipe jalan 2 lajur 2 arah, dan jalan Pattimura merupakan tipe jalan 2 lajur 1 arah.

Kondisi Geometrik Jalan

Tabel 1. Kondisi Geometrik Ruas Jalan Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Nama Jalan	Tipe Jalan	Panjang Jalan	Lebar Jalan	Bahu Jalan	
				Kiri	Kanan
Jl. AR Hakim	2/2T T	100 m	6,1 m	1,55 m	1,55 m
Jl. Jendral Urip	2/2T T	100 m	10,4 m	1,13 m	1,13 m
Jl. Pattimura	2/1	50 m	10,4 m	1,55 m	1,55 m

Kondisi Parkir

a) Pola Parkir

Tabel 2. Pola Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

No.	Titik Pengamatan	Pola Parkir (Sudut)
		Motor
1	Jl. AR Hakim	90°
2	Jl. Jendral Urip	90°
3	Jl. Pattimura	90°
4	Basement Mall	90°

b) Volume Parkir

Tabel 3. Volume Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Titik Pengamatan	Hari	Volume Parkir
Jl. AR Hakim	Sabtu	352

	Minggu	313
	Senin	196
	Sabtu	303
Jl. Jendral Urip	Minggu	308
	Senin	265
	Sabtu	789
Jl. Pattimura	Minggu	815
	Senin	500
	Sabtu	165
Basement Mall	Minggu	146
	Senin	133

c) Akumulasi Parkir

Tabel 4. Akumulasi Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Titik Pengamatan	Hari	Akumulasi Parkir
	Sabtu	352
Jl. AR Hakim	Minggu	313
	Senin	196
	Sabtu	303
Jl. Jendral Urip	Minggu	308
	Senin	265
	Sabtu	789
Jl. Pattimura	Minggu	815
	Senin	500
	Sabtu	165
Basement Mall	Minggu	146
	Senin	133

d) Pergantian Parkir

Tabel 5. Pergantian Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

Titik Pengamatan	Parking Turn Over (kend)		
	Sabtu	Minggu	Senin
Jl. AR Hakim	1	1	1
Jl. Jendral Urip	0	0	0
Jl. Pattimura	3	2	1
Basement Mall	0	0	0

e) Indeks Parkir

Tabel 6. Indeks Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

Titik Pengamatan	Akumulasi Parkir Maksimum	Ruang Parkir	Indeks Parkir (%)
Jl. AR Hakim	43	40	107,5
Jl. Jendral Urip	29	130	22
Jl. Pattimura	67	40	168
Basement Mall	43	167	26

f) Kebutuhan Ruang Parkir

Tabel 7. Kebutuhan Ruang Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Titik Pengamatan	Akumulasi Parkir (kend)	Luas Lahan Parkir Yang Disediakan	Luas Lahan Parkir Yang Dibutuhkan	Jumlah Petak Parkir Yang Disediakan	Jumlah Petak Parkir Yang Dibutuhkan	Kebutuhan Ruang Parkir (SRP)
		(m ²)	(m ²)	(SRP)	(SRP)	
Jl. AR Hakim	43	60	69	40	46	6
Jl. Jendral Urip	29	200	-	130	-	-
Jl. Pattimura	67	60	169	40	112	72
Basement Mall	43	250	-	167	-	-

g) Analisis Total Kebutuhan Ruang Parkir di Basement Mall Setelah di Akumulasikan Dengan Semua Ruas Jalan di Sekitar Mall Matahari
Analisis total indeks parkir di sekitar ruas jalan Mall Matahari :

- Total akumulasi parkir maksimum
= 43 + 29 + 67 + 43
= 182 kendaraan
- Ruang parkir yang tersedia di Basement Mall
= 167 SRP
- Hasil indeks parkir di sekitar ruas jalan Mall
= $182/167 \times 100$
= 109 %

Tabel 8. Kebutuhan Ruang Parkir Motor di Basement Mall Setelah di Akumulasikan Dengan Semua Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Indeks Parkir	Luas Lahan Parkir	Akumulasi Parkir	Jumlah Petak Parkir Yang Disediakan	Luas Lahan Parkir Yang Disediakan	Luas Lahan Parkir Yang Dibutuhkan
1	2	3	4	$5=(4) \times (2)$	$6=(1) \times (2) \times (3)$
109%	1,5	182	167	250	298

Dari hasil perhitungan total indeks parkir diketahui bahwa hasil indeks parkir sekitar ruas jalan

Mall Matahari yang jika semuanya diparkirkan di Basement Mall maka akan melebihi 100 %, yang artinya kapasitas parkir untuk motor tidak mencukupi dan dibutuhkan ruang parkir yang cukup di lokasi tersebut.

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa kebutuhan luas area parkir yang dibutuhkan adalah sebesar 298 m², dengan jumlah petak parkir yang dapat disediakan sebesar 167 SRP, dan kebutuhan parkir berdasarkan total akumulasi maksimum dari ketiga jalan tersebut adalah 182 SRP.

Berdasarkan lahan parkir yang dibutuhkan yaitu sebanyak 298 m², dengan demikian didapat hasil petak parkir yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan ruang parkir yaitu dengan perhitungan dibawah ini:

Ukuran petak parkir sesuai Peraturan Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) :

- Ukuran petak parkir untuk motor = 0,75 x 2 m²
- Luas lahan parkir yang tersedia untuk motor = 298 m²
- Jumlah petak parkir = luas lahan parkir motor / ukuran petak untuk motor
= $298 \text{ m}^2 / 0,75 \times 2 \text{ m}^2$
= 199 petak parkir (untuk motor) kondisi hasil analisa
- Kebutuhan ruang parkir = kondisi hasil analisa – kondisi eksisting
= 199 – 182
= 17 SRP

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa lokasi parkir di basement mall tidak mencukupi untuk menampung semua parkir di sekitar ruas jalan mall matahari, maka diperbolehkan untuk pengunjung memarkirkan kendaraannya di bahu jalan saja dengan tetap tidak diperbolehkan adanya parkir di badan jalan.

Analisis Kinerja Lalu Lintas

a) Volume Lalu Lintas

Tabel 9. Volume Lalu Lintas Harian Saat Jam Puncak di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020)

Titik Pengamatan	Volume Lalu Lintas Harian Saat Jam Puncak (SKR/Jam)		
	Sabtu	Minggu	Senin

Jl. AR Hakim	585	379	467
Jl. Jendral Urip	1415	1158	1605
Jl. Pattimura	1415	1619	1439

b) Hambatan Samping

Tabel 10. Kelas Hambatan Samping di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

Ruas Jalan	Kelas Hambatan Samping		
	Sabtu	Minggu	Senin
Jl. AR Hakim	ST	T	T
Jl. Jendral Urip	ST	S	T
Jl. Pattimura	ST	S	T

c) Kapasitas Jalan

Tabel 11. Kapasitas Jalan di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

Titik Pengamatan	Kapasitas Jalan	
	Kondisi Eksisting	Kondisi Tanpa Parkir
Jl. AR Hakim	695,13	2045,99
Jl. Jendral Urip	2573,48	2821,44
Jl. Pattimura	2205,52	2578,01

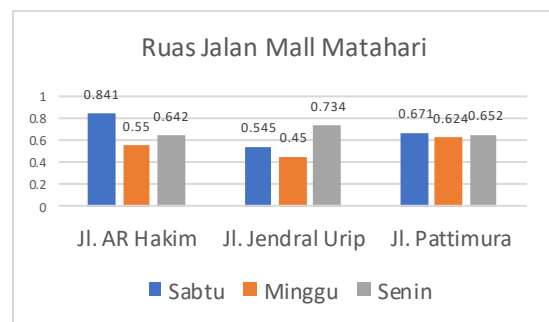
d) Derajat Kejenuhan

Tabel 12. Derajat Kejenuhan Kondisi Eksisting di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

No.	Titik Pengamatan	Volume Lalu Lintas (SKR/Jam)	Kapasitas (Km/Jam)	Derajat Kejenuhan (DJ)
Sabtu, 22 Februari 2020				
1	Jl. AR Hakim	585	695	0,841
2	Jl. Jendral Urip	1415	2573	0,550
3	Jl. Pattimura	1415	2.205	0,642
Minggu, 23 Februari 2020				
1	Jl. AR Hakim	379	695	0,545
2	Jl. Jendral Urip	1158	2573	0,450
3	Jl. Pattimura	1619	2.205	0,734
Senin, 24 Februari 2020				

1	Jl. AR Hakim	467	695	0,671
2	Jl. Jendral Urip	1605	2573	0,624
3	Jl. Pattimura	1439	2205	0,652

Untuk klasifikasi jalan di Jl. AR Hakim adalah lokal primer yang artinya Level of Service (LOS) sekurang-kurangnya adalah C, dan untuk di Jl. Jendral Urip dan Jl. Pattimura adalah arteri sekunder yang artinya Level of Service (LOS) sekurang-kurangnya adalah C juga. Maka dapat ditarik garis ideal dari LOS yang diinginkan tersebut adalah 0,6. Berdasarkan fungsi jalan tersebut maka derajat kejenuhan di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari dapat dilihat pada grafik berikut.



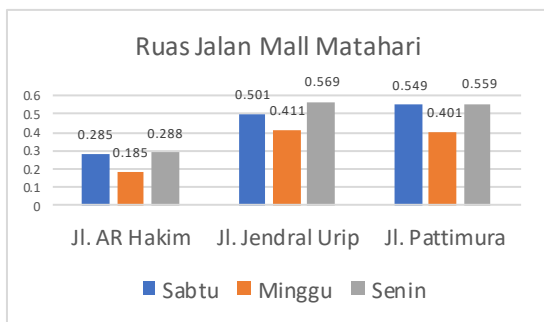
Gambar 1. Derajat Kejenuhan Kondisi Tanpa Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Peneliti, 2020).

Dari tabel dan gambar di atas menunjukkan nilai derajat kejenuhan pada saat jam puncak di ketiga jalan tersebut melebihi garis ideal dan tidak memenuhi standar Level of Service (LOS) yang diinginkan, yang artinya kecepatan dan kemampuan bergerak lalu lintas tidak lancar dan mengalami kemacetan di jam sibuk, masih terhambat oleh parkir yang berada di badan jalan dan hampir mendekati batas kapasitas. Hal ini disebabkan oleh volume lalu lintas yang lumayan tinggi dan volume parkir di badan jalan yang semakin banyak setiap jamnya

Tabel 13. Derajat Kejenuhan Kondisi Tanpa Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

No.	Titik Pengamatan	Volume Lalu Lintas (SKR/Jam)	Kapasitas (Km/Jam)	Derajat Kejenuhan (DJ)
Sabtu, 22 Februari 2020				
1	Jl. AR Hakim	585	2045	0,285
2	Jl. Jendral Urip	1415	2821	0,501

3	Jl. Pattimura	1415	2578	0,549
Minggu, 23 Februari 2020				
1	Jl. AR Hakim	379	2045	0,185
2	Jl. Jendral Urip	1158	2821	0,411
3	Jl. Pattimura	1619	2578	0,401
Senin, 24 Februari 2020				
1	Jl. AR Hakim	467	2045	0,228
2	Jl. Jendral Urip	1605	2821	0,569
3	Jl. Pattimura	1439	2578	0,559



Gambar 2. Derajat Kejenuhan Kondisi Tanpa Parkir di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Peneliti, 2020).

Dari tabel dan gambar di atas menunjukkan nilai derajat kejenuhan pada ketiga jalan tersebut berada dibawah garis ideal yang artinya sudah memenuhi standar Level of Service (LOS) yang diinginkan.

e) Analisis Dampak Parkir Terhadap Kinerja Lalu Lintas

Tabel 14. Analisis Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan Sekitar Mall Matahari (Hasil Survei, 2020).

Titik Pengamatan	Hari	Tingkat Pelayanan	
		Eksisting	Tanpa Parkir
Jl. AR Hakim	Sabtu	D	B
	Minggu	C	B
	Senin	C	B
Jl. Jendral Urip	Sabtu	C	C
	Minggu	C	B
	Senin	C	C
Jl. Pattimura	Sabtu	C	C
	Minggu	C	B
	Senin	C	C

Berdasarkan hasil diatas didapat dampak berikut:

- **Jl. AR Hakim**
Memiliki rasio terhadap kapasitas jalan atau derajat kejenuhan di kisaran 0,5-0,8 terutama pada hari sabtu yang derajat kejenuhannya mencapai 0,841 dengan ITP adalah D, Sedangkan setelah tidak ada badan parkir lagi, derajat kejenuhannya turun drastis jadi 0,1-0,2 saja, yang berarti ITP nya adalah B dengan arus lalu lintas yang sangat stabil dan kecepatan kendaraan juga sudah lancar.
 - **Jl. Jendral Urip**
Pada Jl. Jendral Urip di hari libur maupun hari kerja, angka derajat kejenuhannya baik ada aktivitas parkir maupun tidak ada parkir tidak terjadi perubahan yang signifikan dan masih di kisaran 0,4-0,5 dengan ITP nya adalah C. Yang berarti dampaknya juga sama-sama memiliki dampak positif yaitu arus lalu lintas yang terjadi masih stabil dan masih bisa dikendalikan oleh pengguna jalan.
 - **Jl. Pattimura**
Memiliki rasio derajat kejenuhan di kondisi saat ada aktivitas parkir dengan kisaran 0,6-0,7 dengan ITP nya adalah C dan mendekati D, yang artinya arus juga masih stabil tetapi sangat macet ketika di jam sibuk. Sedangkan dalam kondisi tidak ada parkir, derajat kejenuhannya turun menjadi 0,4-0,5 saja dengan ITP nya adalah B, yang berarti arus lalu lintas menjadi stabil dan kecepatan kendaraan juga lancar.
- f) Analisis Perbedaan Hasil Tingkat Pelayanan Pada Jam Puncak dengan Menggunakan VISSIM dan Tidak Menggunakan VISSIM

Tabel 15. Analisis Perbedaan Hasil Tingkat Pelayanan Pada Jam Puncak dengan Menggunakan VISSIM dan Tidak Menggunakan VISSIM (Hasil Survei, 2020).

Titik Pengamatan	ITP Menggunakan VISSIM		ITP Analisa PKJI	
	Kondisi Eksisting	Tanpa Parkir	Kondisi Eksisting	Tanpa Parkir
Jl. AR Hakim	D	B	D	B
Jl. Jendral Urip	C	C	C	C
Jl. Pattimura	C	C	C	C

Hasil dari simulasi program VISSIM rata-rata didapat dengan hasil ITP C yang dimana dapat dikategorikan bahwa hasil analisa PKJI dengan simulasi VISSIM mendapatkan hasil yang sama. Hasil yang didapat dari simulasinya dapat digunakan

untuk mencari alternatif pengendalian parkir yang terjadi di ruas jalan Mall Matahari.

g) Alternatif Upaya Pengendalian Parkir Terhadap Kinerja Lalu Lintas

- Untuk di Jalan AR Hakim diusulkan kepada petugas parkir yang diluar untuk mengutamakan parkir motor di bahu jalan terlebih dahulu di sepanjang jalan AR Hakim sampai penuh dan tidak melakukan kegiatan parkir di badan jalan, agar tempat yang kosong bisa terisi dan tidak terjadi kemacetan.
- Perlu dilakukan adanya penutupan parkir di jalan Jendral Urip, karena walaupun kebutuhan ruang parkir mencukupi dan tidak mengganggu aktivitas jalan, tetapi di dalam peraturan Dirjen Perparkiran Tahun 2006 tidak diperbolehkan untuk parkir di badan jalan, maka dari itu harus dialihkan ke lokasi lain.
- Diusulkan untuk menambah kapasitas lahan parkir di bahu jalan RA Kartini yang berada di belakang area Mall Matahari dengan luas lahan 200 m² dan petak parkirnya 133 kendaraan untuk menutupi kebutuhan ruang parkir yang berada di sekitar ruas jalan Mall Matahari.
- Perlu dilakukan penurunan tarif parkir dalam Mall yang 1 jam pertamanya adalah Rp.2000,00 menjadi Rp.1000,00 saja agar pengunjung mau untuk memarkirkan kendaraannya di dalam Mall supaya mengurangi dampak parkir di badan jalan di sekitar Mall Matahari
- Perlu adanya kebijakan dari pemerintah Kota Pontianak untuk melihat langsung bagaimana kegiatan parkir badan jalan di kawasan Mall Matahari dan diberikan himbauan kepada pengunjung Mall untuk mendahulukan parkir kendaraannya di dalam area Mall dan setelahnya memarkirkan kendaraan di bahu jalan jika di dalam Mall sudah penuh, supaya tidak ada lagi terjadinya parkir di badan jalan karena mengganggu pengguna jalan saat melintasi kawasan daerah tersebut

IV. KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a) Hasil pengolahan data diperoleh bahwa kebutuhan ruang parkir di Jl. AR Hakim adalah 6 SRP, di Jl. Pattimura adalah 72 SRP sedangkan di Jl. Jendral Urip dan di basement Mall tidak membutuhkan kebutuhan ruang parkir. Total kebutuhan ruang parkir di basement Mall Setelah

di akumulasikan dengan semua ruas jalan di Sekitar Mall adalah 17 SRP

- b) Berdasarkan grafik volume lalu lintas, didapatkan nilai volume kendaraan tertinggi di Jl. AR. Hakim hari sabtu berada pada pukul 13.00-14.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 585 SKR/jam, hari minggu pukul 11.00-12.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 379 SKR/jam, dan hari senin pukul 13.00-14.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 467 SKR/jam. Nilai volume kendaraan tertinggi di Jl. Jend. Urip hari sabtu berada pada pukul 20.00-21.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1415 SKR/jam, hari minggu pukul 18.00-19.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1158 SKR/jam, dan hari senin pukul 11.00-12.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1605 SKR/jam. Dan nilai volume kendaraan tertinggi di Jl. Pattimura hari sabtu berada pada pukul 18.00-19.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1415 SKR/jam, hari minggu pukul 20.00-21.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1619 SKR/jam, dan hari senin pukul 16.00-17.00 WIB dengan besar volume kendaraan adalah 1439 SKR/jam.
- c) Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis dampak parkir terhadap kinerja lalu lintas terlihat bahwa aktivitas parkir pada saat jam puncak memiliki dampak negatif terhadap tingkat pelayanan jalan, terlihat juga perbedaan kondisi saat ada aktivitas parkir dan kondisi saat tidak ada parkir.
- d) Kecepatan pada lokasi penelitian lebih rendah dari 40 Km/Jam. Kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainnya dan mulai dirasakan hambatan oleh kendaraan disekitarnya, hal ini disebabkan karena pengaruh hambatan samping dan penggunaan lahan di sekitarnya.
- e) Hasil dari simulasi program VISSIM rata-rata didapat dengan hasil ITP C yang dimana dapat dikategorikan bahwa hasil analisa PKJI dengan simulasi VISSIM dapat mendekati hasil yang sama. Hasil yang didapat dari simulasinya dapat digunakan untuk mencari alternatif pengendalian parkir yang terjadi di ruas jalan Mall Matahari.
- f) Alternatif upaya pengendalian parkir dapat dilakukan dengan cara penurunan tarif parkir, dilarangnya kegiatan parkir di badan jalan dan diperbolehkan di bahu jalan saja, ditambahkan lahan parkir di Jl. Ra Kartini dan diberikan himbauan dari pemerintah Kota Pontianak kepada pengunjung Mall Matahari untuk

mendahulukan parkir kendaraannya di dalam area Mall daripada di badan jalan karena dapat mengakibatkan kemacetan disekitaran ruas jalan Mall Matahari yang dapat mengganggu pengguna jalan saat melintasi kawasan daerah tersebut.

Berdasarkan hasil analisis, pembahasan serta kesimpulan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal sebagai saran dalam rangka pengendalian lalu lintas di perkotaan khususnya di wilayah penelitian saya, yaitu :

- a) Dari aspek penggunaan lahan agar kiranya pemerintah lebih konsisten dalam pemanfaatan lahan di perkotaan, sehingga nantinya dengan adanya pembangunan yang tidak lagi mengganggu arus lalu lintas yang ada di jalan tersebut maka mewajibkan pada setiap pemilik bangunan untuk menyediakan lahan parkir khususnya untuk bangunan komersial.
- b) Bagi pemerintah Kota Pontianak perlunya dilakukan pengaturan manajemen lalu lintas untuk memperlancar pergerakan lalu lintas pada ruas jalan sekitar Mall Matahari dengan bertindak tegas dalam menerapkan kebijakan-kebijakan dalam pengendalian parkir agar masyarakat lebih patuh terhadap kebijakan yang ada dan mengawasi para juru parkir yang menghalalkan parkir badan jalan sehingga bukan hanya penggunaan parkir yang dikenai sanksi tetapi juga para tukang parkir.
- c) Bagi masyarakat yang ada disekitaran ruas jalan sekitar Mall Matahari perlu memahami dan mengetahui kondisi pergerakan lalu lintas yang ada di lokasi tempat tinggal mereka. Agar masyarakat lebih taat dan patuh lagi dalam berkendara. Sehingga tidak ada lagi pengendara dan pengguna jalan yang akan parkir di badan jalan.
- d) Bagi peneliti selanjutnya, perlu dilakukan penelitian lanjutan dengan durasi survei yang lebih lama supaya didapatkan fluktuasi karakteristik lalu-lintas dan karakteristik parkir yang lebih lengkap, pembahasan mengenai kerugian yang ditanggung oleh pengguna jalan yang tidak menggunakan fasilitas parkir pada badan jalan, tetapi terkena dampak negatif dari parkir pada badan jalan tersebut, serta alternatif upaya pengendalian parkir di badan jalan tersebut.

REFERENSI

Aisyah Basri. 2017. *Analisis Dampak Parkir Terhadap Kinerja Lalu Lintas Di Ruas Jalan Sekitar Mall Panakkukang*, Jurnal Skripsi.

Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin, Makassar.

Departemen Perhubungan. 1994. *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Motor di Jalan*. Jakarta.

Desi Puspitasari. 2015. *Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan di Jalan Pengayoman Kota Makassar*, Skripsi Sarjana. Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin. Makassar.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (1996) *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

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

Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota (BINKOT). 2014. "Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)". Jakarta.

Eva Dewi Pureta. 2018. *Pengelolaan Transportasi Umum di Jalan Malioboro Yogyakarta*, Skripsi Sarjana. Fakultas Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Yogyakarta, Yogyakarta.