

Implementasi Sistem Parkir Paralel di Kota Surakarta

Yulia Pratiwi¹, Fadhilah Rusmiati²

¹ Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta

² Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, SAPPK ITB, Bandung

Abstrak

Kota Surakarta mulai menerapkan sistem manajemen parkir pada beberapa ruas jalan yang termasuk dalam kawasan *central bussines district* yaitu pada ruas Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui implementasi sistem penataan parkir paralel dan mengidentifikasi dampak sistem penataan parkir paralel terhadap aspek lingkungan, sosial serta ekonomi di sepanjang jalan di Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso. Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif kualitatif untuk mengetahui gambaran umum kondisi Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso setelah dilakukan penataan parkir dengan sistem paralel dengan melihat faktor lingkungan serta sosial ekonomi. Metode analisis menggunakan parameter lingkungan dan parameter ekonomi-sosial. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu: (1) secara fisik dan lingkungan pemberlakuan sistem parkir paralel merupakan solusi ideal untuk membatasi jumlah kendaraan pribadi yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan pada titik-titik tertentu di Kota Surakarta, (2) secara sosial dan ekonomi pemberlakuan sistem parkir paralel menjadi sebuah pemicu permasalahan baru terhadap sektor formal dan informal seperti pedagang kaki lima dan juru parkir. Sebaliknya bagi pejalan kaki mulai diberikan ruang untuk melakukan aktivitas.

Kata-kunci : parkir paralel, Surakarta, kemacetan

Implementation of Parallel Parking System in Surakarta City

Abstract

Surakarta City began to implement a parking management system on several streets that belong to the central bussines district that is on Gatot Subroto Street-Dr. Radjiman Street and Yos Sudarso Street. The purpose of this research is to know the implementation of parallel parking arrangement system and to identify the impact of parallel parking arrangement system to the environmental, social and economic aspects along the street at Gatot Subroto street-Dr. Radjiman Street and Yos Sudarso Street. This research uses descriptive qualitative research to know the general description of the condition of Gatot Subroto Street until Dr. Radjiman Street and Yos Sudarso Street after parking arrangement with parallel system with environmental and socio-economic factors. The analysis method uses environmental parameters and socio-economic parameters. The conclusion of this research are (1) Physical and envirotnment of parallel parking system is the ideal solution to limit the number of private vehicles which aim to overcome congestion at certain points in Surakarta City, (2) socially and economically, the introduction of parallel parking system becomes a trigger for new problems in the formal and informal sectors such as street vendors and parking attendants. Instead for pedestrians began to be given space to perform activities.

Keywords : *parallel parking, Surakarta, traffic jam*

Kontak Penulis

Yulia Pratiwi

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Kampus Terpadu UII Jl. Kaliurang Km 14,5, 55584. Tel : +62-81327400778

E-mail : 155120501@uii.ac.id

Informasi Artikel

Diterima editor 18 November 2017. Revisi tanggal 14 Januari 2018. Disetujui untuk diterbitkan tanggal 27 Maret 2018.

ISSN 2301-9247 | E-ISSN 2622-0954 | https://jlbi.iplbi.or.id/ | © Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI)

Pengantar

Perkembangan kota-kota di Indonesia dalam berbagai sektor akan diikuti dengan pertumbuhan kendaraan terutama kendaraan pribadi. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi membutuhkan ruang parkir yang cukup dan berpotensi menimbulkan persoalan besar dengan penataan parkir yang semakin tidak terkendali. Limpahan parkir kendaraan bermotor terjadi bukan saja di dalam gedung atau ruang parkir melainkan juga sampai ke badan jalan hingga gang-gang sempit di perkotaan. Hal ini mengakibatkan gangguan pada arus lalu-lintas dan akses keluar masuk (*blocked lanes and accesses*), termasuk bagi angkutan umum, ambulans dan pejalan kaki.

Kota Surakarta dalam perkembangannya mulai menerapkan sistem manajemen parkir pada beberapa ruas jalan yang termasuk dalam kawasan central bussines district (CBD) yaitu pada ruas Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso. Kedua ruas jalan tersebut berada di kawasan CBD Coyudan-Singosaren dimana terdapat pusat perbelanjaan, perdagangan retail serta perkantoran. Temuan permasalahan dari penelitian ini yaitu terjadi kemacetan pada kedua ruas Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso akibat sistem parkir menyudut dengan volume kendaraan bermotor (roda dua maupun roda empat) yang cukup padat karena kawasan ini sebagai kawasan perdagangan dan jasa dimana menurut Anugra (2014), jenis kegiatan yang ada di suatu tempat juga turut memberikan kontribusi adanya kemacetan. Perpindahan manajemen perparkiran dari sistem menyudut ke sistem paralel (sejajar) dirasa lebih sesuai dan menguntungkan oleh Pemerintah Kota Surakarta mengingat kondisi ruas jalan yang menjadi berkurang akibat sistem parkir menyudut.

Penataan sistem parkir yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surakarta terutama pada ruas bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang ada di Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso. Sistem perparkiran dengan sistem menyudut mengakibatkan kemacetan di kedua ruas jalan tersebut. Oleh karena itu Pemerintah Kota Surakarta melakukan penataan sistem parkir dengan mengubah dari sistem parkir menyudut menjadi sistem parkir paralel.

Penataan sistem perparkiran menjadi penting karena terkait dengan elemen-elemen dalam *transport demand management* (TDM) terutama dalam upaya kebijakan fiskal untuk menekan akses penggunaan kendaraan pribadi. Manajemen parkir menjadi bagian dari konsep sistem transportasi, sehingga pengaturannya dimaksudkan sebagai bagian dari upaya mengatasi masalah kemacetan lalu lintas, menekan polusi udara, dan meningkatkan dampak ekonomi secara signifikan.

Menurut the world bank tahun 1996 dalam Andriansyah (2015) secara konseptual transportasi berkelanjutan

didefinisikan sebagai transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Dalam transportasi berkelanjutan prinsip transport demand management (TDM) sangat kuat karena mempertimbangkan aspek lingkungan, sosial dan ekonomi. Menurut Adisasmita (2011) melaksanakan manajemen lalu lintas yang efektif bertujuan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas terdiri dari : (1) pemasangan traffic light (2) pembuatan marka jalan dan tanda lalu lintas jalan (3) lalu lintas satu arah (4) belok kiri langsung dan membatasi belok kanan (5) Arus pasang (6) *Clear Ways* (7) *Three in one* (8) Pelayanan bus kota secara berjadwal, teratur dan tertib (9) larangan kendaraan berukuran besar masuk kota pada pagi dan sore hari (10) Distribusi jam kerja secara merata (11) *Motor Car Free* (12) pembangunan ruang parkir.

Parkir merupakan kondisi atau keadaan suatu kendaraan yang tidak bergerak dan hanya sementara (Departemen Perhubungan, 1998). Abubakar (1998), menyatakan bahwa apabila ada kendaraan yang berhenti di titik tertentu tetapi tidak hanya untuk bongkar muat atau menurunkan atau menaikkan orang atau barang bisa disebut sebagai parkir. Pergerakan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian yang disebut sebagai ruang parkir. Sistem transportasi akan menjadi lebih efisien harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai di titik-titik yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan. Beberapa kebijakan manajemen parkir dalam TDM berlandaskan pada PP No. 32 Tahun 2011. Konsep tersebut mengacu pada pengaturan tarif, pembatasan ruang parkir, pembatasan durasi parkir, pelarangan parkir pada waktu tertentu.

Kecenderungan yang terjadi pada kota di negara berkembang adalah masalah perparkiran yang secara reaktif dan tanpa perencanaan yang matang. Manajemen parkir hanya akan menyelesaikan masalah yang spesifik dan tidak dapat berkelanjutan. Namun apabila solusi parkir dipikirkan secara strategis maka solusi tersebut akan mencapai tujuan lain seperti peningkatan aspek lingkungan, sosial dan ekonomi dimana menjadi tolok ukur keberlanjutan suatu pembangunan kawasan. Dengan demikian maka perlu dilakukan kajian terhadap sistem manajemen parkir paralel di Kota Surakarta apakah telah memenuhi kriteria dari tiga pilar pembangunan berkelanjutan. Dari rumusan masalah tersebut maka pertanyaan penelitian ini yaitu bagaimana sistem manajemen parkir paralel di Kota Surakarta dengan merujuk pada kriteria tiga pilar pembangunan berkelanjutan?

Tujuan penelitian ini ada dua yaitu (1) untuk mengetahui implementasi sistem penataan parkir paralel Jalan Gatot

Subroto- Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso dan (2) untuk mengidentifikasi dampak sistem penataan parkir paralel terhadap aspek lingkungan, sosial serta ekonomi di sepanjang jalan di Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso.

Metode

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif untuk mengetahui gambaran umum kondisi Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso setelah dilakukan penataan parkir dengan sistem paralel dengan melihat faktor lingkungan serta sosial ekonomi pada elemen-elemen disepanjang jalan tersebut. Penelitian deskriptif menurut Sanusi (2014) adalah desain penelitian yang disusun dalam rangka memberikan gambaran secara sistematis tentang informasi ilmiah. Dengan metode deskriptif maka aspek-aspek penelitian tersebut dapat digambarkan sesuai kondisi eksisting yang ada di lapangan.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dipakai yaitu melalui survey primer yaitu melakukan observasi langsung di lokasi penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel-variabel untuk memudahkan dalam melakukan pengumpulan data dan menganalisis data. Menurut Sugiyono (2013) variabel penelitian dapat berupa apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari yang kemudian diperoleh informasi untuk digunakan sebagai dasar untuk memperoleh kesimpulan. PP No. 32 Tahun 2011 dipakai sebagai acuan atau tolok ukur dalam pengumpulan data. Berikut metode pengumpulan data yang ditunjukkan pada Tabel 1

Tabel 1. Variabel dan Metode Pengumpulan Data

Variabel	Parameter	Metode	Tolok Ukur
Implementasi Sistem Parkir Paralel	Lingkungan	Survey Primer	<ul style="list-style-type: none"> Pembatasan Ruang Parkir Pembatasan Durasi Parkir Pelarangan Parkir Pada Jam Tertentu (intensitas kendaraan) Aksesibilitas Pergerakan
	Sosial		<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas Jalur Pejalan Kaki
	Ekonomi		<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas Perdagangan Retail Aktivitas Ekonomi Sektor Informal (Pedagang Kaki Lima dan Juru Parkir)

Survei primer dilakukan pada hari akhir pekan atau hari Sabtu dikarenakan berdasarkan informasi awal bahwa puncak kepadatan pada kawasan ini berlangsung pada Sabtu. Sementara pada hari Minggu beberapa pertokoan memilih untuk menutup aktivitas. Survei dilakukan pada jam sibuk aktivitas perdagangan di kawasan Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso yaitu antara pukul 10.00 WIB hingga pukul 14.00 WIB. Alasan survey dilakukan pada waktu tersebut karena berdasarkan pengamatan bahwa *peak time* untuk aktivitas ekonomi berada pada jam-jam tersebut. Survei dilakukan selama 1-2 minggu hingga data yang didapat mencapai titik jenuh atau berulang.

Metode Analisis Data

Cara analisis data penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2. Cara Analisis Data

NO.	DATA	CARA ANALISIS	OUTPUT
1.	Data Aspek Lingkungan	Deskriptif Kualitatif	<ul style="list-style-type: none"> Identifikasi dampak lingkungan pada Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso pasca berlakunya sistem parkir paralel dalam ruang parkir, durasi parkir, intensitas kendaraan serta aksesibilitas pergerakan
2.	Data Aspek Sosial Ekonomi	Deskriptif Kualitatif	<ul style="list-style-type: none"> Identifikasi dampak kegiatan ekonomi pada sektor formal (perdagangan retail) di sepanjang Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan Jalan Yos Sudarso Identifikasi dampak kegiatan ekonomi pada sektor informal di sepanjang Jalan Gatot -Jalan Dr. Radjiman Subroto dan Jalan Yos Sudarso Identifikasi dampak pemberlakuan sistem parkir paralel terhadap jalur pejalan kaki di lokasi penelitian

Hasil Penelitian dan Diskusi

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kawasan jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman dan jalan Yos Sudarso merupakan bagian dari kawasan Central Business district (CBD) Kota Surakarta. Kawasan ini sering di sebut sebagai kawasan perdagangan Coyudan yang didominasi oleh perdagangan retail dan perdagangan grosir. Selain itu juga banyak sektor informal yang menetap di kawasan ini seperti pedagang kaki lima serta pedagang asongan. Untuk Koridor Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Radjiman secara administratif berada di wilayah Kecamatan Serengan sementara Jalan Yos Sudarso merupakan batas dari Kecamatan Serengan dan Kecamatan Pasar Kliwon. Kawasan ini dalam RTRW Kota Surakarta Tahun 2011-2031 (BAPPEDA Kota Surakarta, 2011) merupakan bagian dari Sub Pusat Pelayanan Kota I yang diarahkan dan ditetapkan dengan fungsi utama untuk kegiatan pariwisata, budaya, perdagangan, jasa dan olah raga sebagai pusat pariwisata (budaya), perdagangan dan jasa, olah raga serta industri kreatif. Berikut gambaran lokasi penelitian yang dapat dilihat pada Gambar 1:



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Sumber: <http://indonesia-peta.blogspot.co.id> dengan modifikasi penulis, 2018

Kawasan ini dapat dikatakan sebagai kawasan tersibuk di Kota Surakarta terutama pada titik-titik pusat aktivitas seperti Pasar Klewer, Pasar singosaren, Perdagangan retail Coyudan serta perdagangan grosir Nonongan. Padatnya aktivitas di kawasan ini terutama dalam faktor perdagangan membuat lalu lintas di koridor jalan tersebut menjadi macet. Kemacetan terjadi dikarenakan banyaknya kendaraan pribadi yang melintas serta diikuti dengan kurang teraturnya fasilitas parkir di kawasan tersebut. Hal ini juga diperparah dengan banyaknya mobil berkapasitas besar yang melakukan bongkar muat barang sehingga mengganggu jalur lalu lintas di kawasan Coyudan ini.

Salah satu solusi yang diputuskan oleh pemerintah kota adalah dengan mengurangi pemakaian kendaraan pribadi di kawasan Coyudan ini. Hal ini dilakukan dengan

mengatur parkir yang menggunakan badan jalan (daerah milik jalan) dengan tujuan agar mendorong pengguna jalan untuk berhenti di kawasan tersebut. Pemerintah Kota Surakarta dalam hal ini dinas perhubungan mulai melakukan penataan parkir pada Januari 2017. Dimana telah dilakukan perubahan sudut parkir untuk kendaraan beroda empat dari 60 derajat (menyudut) menjadi parkir paralel. Aturan terbaru ini berlaku untuk Jalan Gatot Subroto segmen Pasar Singosaren hingga Pasar Pon, Jalan Dr Radjiman segmen Coyudan serta Jalan Yos Sudarso. Upaya Pemerintah Kota Surakarta mengubah sistem parkir 60 derajat (menyudut) menjadi parkir paralel dapat mengurangi kemacetan di lokasi penelitian. Jurista (2016) juga mengungkapkan bahwa parkir paralel lebih umum dan efektif diterapkan untuk mobil dipinggir jalan. Oleh karena itu, parkir paralel lebih efektif digunakan untuk ruas jalan yang cukup padat.

Ibrahim (2013) menyatakan bahwa dalam mengembangkan penataan parkir maka perlu mempertimbangkan jalur pedestrian. Jalan Gatot Subroto dan jalan Dr Radjiman sudah dilakukan pembangunan jalur pedestrian bagi pejalan kaki. Sementara untuk Jalan Yos Sudarso belum dilakukan pembangunan jalur pedestrian dikarenakan kondisi jalan yang cenderung sempit sehingga akan mengganggu kelancaran arus pergerakan jika dilakukan pembangunan. Penyediaan area parkir sangat penting untuk kawasan ini karena lokasi penelitian merupakan jalan yang berada di pusat kota dengan aktivitas perkotaan yang sangat tinggi khususnya aktivitas perdagangan dan jasa. Tingginya permintaan parkir berbanding lurus dengan tingginya jumlah kendaraan (Hobbs, 1995). Tingginya kendaraan yang melewati Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr Radjiman dan Jalan Yos Sudarso mengakibatkan lalu lintas di beberapa kegiatan tertentu menjadi macet karena kapasitas jalan yang tidak dapat menampung semua kendaraan. Kapasitas jalan menurut Oglesby dan Hick (1988) adalah jumlah kendaraan dalam batas maksimum dalam masa tertentu yang dapat melewati baik dalam satu dan dua arah. Hal ini tentunya kapasitas bersifat dinamis, sehingga pengelolaan parkir yang harus dilakukan penataan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas. Dampak merugikan dari parkir pada badan jalan adalah menurunnya kapasitas ruas jalan. Selain itu, kendaraan yang akan parkir dan yang akan keluar dari tempat parkir akan menambah nilai hambatan samping ruas jalan tersebut. Namun penggunaan parkir di bahu jalan (on street) harus dilakukan karena tidak ada lahan parkir pada bangunan-bangunan yang ada di lokasi penelitian. Penggunaan parkir pada bahu jalan dapat membantu memenuhi kebutuhan parkir kendaraan roda empat (Trisnawati, 2016).

Identifikasi Dampak Lingkungan dari Penataan Sistem Parkir Paralel

a. Koridor Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr. Rajiman

(1) Pembatasan Ruang Parkir

Pada Jalan Gatot Subroto perubahan dari sistem parkir 60 derajat menjadi parkir paralel (lihat pada Gambar 2) menjadi sangat signifikan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan dalam Tatralok Kota Surakarta tahun 2010 dimana Jalan Gatot Subroto berstatus jalan kota dengan panjang 0,37 km dan lebar 7 meter dengan satu lajur satu arah. Namun menurut studi pengamatan di lapangan tidak semua segmen Jalan Gatot Subroto menerapkan sistem parkir paralel, dimana hanya segmen Pasar Singosaren hingga Pasar Pon yang dilakukan penataan sistem parkir paralel.

Sementara untuk Jalan Dr.Radjiman yang juga memiliki arus pergerakan satu arah ini menerapkan parkir paralel (Gambar 3) hanya pada segmen Coyudan hingga ke Jalan Gatot Subroto. Untuk segmen lainnya masih menggunakan sistem parkir 60 derajat. Hal ini dikarenakan penataan sistem parkir paralel hanya dilakukan oleh pemerintah kota dengan mempertimbangkan titik-titik kemacetan.

Dimana titik-titik kemacetan berpusat di koridor Jalan Yos Sudarso-Jalan Dr Radjiman (segmen Coyudan) hingga Jalan Gatot Subroto segmen Pasar Singosaren ke Pasar Pon. Sebelum dilakukan parkir paralel, pada jalan ini menggunakan sistem parkir dengan sudut 60 derajat untuk kendaraan beroda empat. Sementara untuk kendaraan beroda dua menggunakan sistem parkir 90 derajat. Selain itu juga dilakukan pemberian ruang bagi kendaraan non bermotor seperti becak dan sepeda motor. Sistem penataan ini juga semakin diperkokoh dengan pembangunan jalur pedestrian (lihat pada Gambar 2 dan Gambar 3) dilengkapi dengan atribut seperti lampu, tempat duduk serta dilengkapi dengan jalur disabilitas.



Gambar 2 Kondisi Sistem Parkir Paralel Jalan Gatot Subroto (kiri) dan Jalur Pedestrian Di Koridor Jalan Gatot Subroto (kanan)



Gambar 3 Kondisi Sistem Parkir Paralel Koridor Jalan Dr Radjiman (Kanan) dan Jalur Pedestrian Di Koridor Jalan Dr Radjiman (Kiri)

Penataan ini berimbas secara negatif dan positif berdasarkan dua sudut pandang. Sisi positif dari penataan sistem parkir paralel akan menambah ruang untuk pergerakan kendaraan. Sisi negatif dari penataan sistem parkir akan membuat kapasitas kendaraan menjadi berkurang, akan mengurangi pendapatan sektor informal seperti juru parkir serta pedagang kaki lima.

(2) Pembatasan Durasi Parkir

Untuk pembatasan durasi parkir pada kedua koridor jalan (Jl Dr. Radjiman-Jl Gatot Subroto) hanya di berlakukan untuk bongkar muat dimana hanya dilakukan pada pukul 10.00 hingga 22.00 WIB. Namun pada ruang parkir paralel ini disediakan papan penunjuk lainnya seperti papan zona kawasan parkir kota surakarta yaitu zona kawasan D, papan zona parkir paralel, zona parkir roda empat dan roda dua serta papan larangan melintas dua arah serta papan larangan parkir diatas pedestrian.

(3) Pelarangan Parkir Pada Jam Tertentu (Intensitas Kendaraan)

Disepanjang koridor Jalan Gatot Subroto dan Jalan Dr Radjiman tidak ada pelarangan pada jam tertentu. Untuk pelarangan hanya berlaku untuk bongkar muat barang yang hanya diijinkan dilakukan pada pukul 10.00 WIB hingga pukul 22.00 WIB.

(4) Aksesibilitas Pergerakan

Untuk aksesibilitas pergerakan kendaraan di dua koridor Jalan Gatot Subroto dan Jalan Dr. Radjiman (lihat Gambar 4) ini sekarang sudah dapat dengan mudah dilalui oleh dua lajur kendaraan beroda empat. Hal ini tentu dikarenakan penambahan ruang jalan akibat dari pengurangan ruang parkir dengan menggunakan sistem pola parkir paralel. Pergerakan di kawasan ini didominasi oleh kendaraan pribadi

baik kendaraan roda empat, kendaraan roda dua, kendaraan tidak bermotor seperti becak serta angkutan umum yaitu angkutan kota yaitu angkot koridor 14 (dulu trayek 1A) dan angkot trayek 07 serta bus koridor 03 (Palur-Kartasura).



Gambar 4 Pergerakan Kendaraan di Koridor Jalan Dr. Radjiman (Kiri) dan di Koridor Jalan Gatot Subroto (Kanan)

b. Koridor Jalan Yos Sudarso

(1) Pembatasan Ruang Parkir

Koridor Jalan Yos Sudarso merupakan koridor jalan dua arah yang memiliki panjang 0,47 km dengan lebar jalan 14 m dimana membatasi antara Kecamatan Serengan dan Kecamatan Pasar Kliwon. Upaya pemerintah Kota Surakarta mulai memberlakukan sistem parkir paralel pada koridor ini diantaranya untuk mengurangi kemacetan akibat bongkar muat barang serta penggunaan kendaraan pribadi terutama kendaraan beroda empat (Gambar 5). Pembatasan ruang parkir dapat mengurangi kemacetan karena volume parkir tidak tinggi. Kemacetan dapat terjadi apabila volume parkir tinggi di badan/bahu jalan sehingga waktu tempuh rata-rata rendah sehingga menimbulkan kemacetan (Yany, 2016). Penerapan sistem parkir paralel dilakukan di kedua arah jalur pergerakan yaitu arah jalur menuju Jalan Veteran dan arah jalur menuju Jalan Slamet Riyadi. Sementara untuk parkir kendaraan roda dua (Gambar 5) beberapa masih menggunakan trotoar jalan dan lainnya masih menggunakan badan jalan namun tanpa zonasi penataan ruang parkir.



Gambar 5 Kondisi Sistem Parkir Paralel Koridor Jalan Yos Sudarso untuk Mobil (Kiri) dan Kondisi Sistem Parkir Paralel Koridor Jalan Yos Sudarso untuk Motor (Kanan)

Di Koridor Jalan Yos Sudarso, masih terjadi penumpukan parkir di titik-titik tertentu

(Kalvindoro, 2018). Hal ini tentunya sangat dipengaruhi oleh keberadaan dari tipologi bangunan yaitu fungsi perdagangan yang berupa toko. Pengunjung cenderung memilih parkir di depan toko yang akan mereka tuju, sehingga mengakibatkan beberapa penumpukan parkir di titik tertentu.

(2) Pembatasan Durasi Parkir

Sama seperti Jalan Gatot Subroto dan Jalan Dr Radjiman, untuk pembatasan durasi parkir pada koridor jalan ini hanya di berlakukan untuk bongkar muat dimana hanya dilakukan pada pukul 10.00 hingga 22.00 WIB. Sementara untuk zonasi ruang parkir tidak terdapat hanya ada keterangan mengenai zona kawasan parkir kota surakarta yang termasuk zona kawasan parkir D. Pembatasan durasi parkir sangat penting, sebagai contoh kasus yang ada di Jalan Brigjend Slamet Riyadi Surakarta bahwa belum optimalnya pelayanan parkir di kawasan tersebut karena pegawai di kawasan tersebut parkir di badan jalan dengan durasi yang cukup lama dikarenakan tidak adanya fasilitas parkir di pusat bisnis (Anggoro, 2018). Menurut Wikrama (2010), pembatasan durasi atau waktu parkir dapat dengan cara menerapkan tarif progresif (berlipat). Hal ini yang belum diterapkan pada lokasi penelitian. Selain itu perlu upaya pemisahan peruntukan parkir antara pegawai dengan pengunjung karena pegawai lebih lama parkir dibandingkan pengunjung (Suthanaya, 2010).

(3) Pelarangan Parkir Pada Jam Tertentu (Intensitas Kendaraan)

Di sepanjang koridor Jalan Yos Sudarso tidak ada pelarangan pada jam tertentu. Untuk pelarangan hanya berlaku untuk bongkar muat barang yang hanya diijinkan dilakukan pada pukul 10.00 hingga pukul 22.00 WIB.

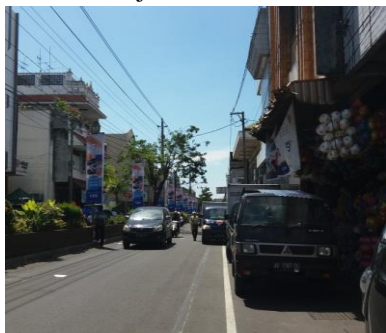
(4) Aksesibilitas Pergerakan

Aksesibilitas pergerakan di sepanjang koridor Jalan Yos Sudarso (lihat Gambar 6) cenderung mengalami peningkatan signifikan. Walaupun volume lalu lintas kendaraan masuk tidak berubah, dengan penerapan sistem parkir paralel maka kendaraan dapat lewat dengan mudah. Volume lalu lintas merupakan kuantitas kendaraan yang melalui satu titik pengamatan dalam waktu tertentu (Sukirman, 1994). Selain itu, dengan sistem parkir paralel dapat memudahkan manuver kendaraan dan sangat sesuai diterapkan untuk frekuensi kendaraan yang tinggi (Morlok, 2005).

Sebelum ada parkir paralel, kawasan ini mengalami kemacetan dan antrian panjang

terutama pada titik persimpangan ke arah Jalan Dr Radjiman. Sebelumnya koridor jalan ini hanya mampu dilewati oleh satu lajur kendaraan roda empat dan sekarang sudah mampu dilewati oleh dua kendaraan roda empat pada setiap arah jalurnya. Dengan sistem parkir paralel di lokasi penelitian ini, tidak mengakibatkan penurunan intensitas pelayanan jalan. Apabila terjadi penurunan intensitas pelayanan jalan maka akan mengakibatkan menurunnya kinerja jalan yang akan berdampak pada kemacetan lalu lintas (Warpani, 2002).

Selain dilewati oleh kendaraan pribadi kawasan ini juga dilewati oleh angkutan kota trayek 07 namun hanya melewati segmen Kalilarangan ke arah Jalan Veteran. Sementara angkutan bus koridor 03 Kartasura-Palur melewati koridor Jalan Yos Sudarso dari arah Jalan Veteran menuju arah Jalan Slamet Riyadi.



Gambar 6 Pergerakan Kendaraan di Koridor Yos Sudarso

Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi dari Penataan Sistem Parkir Paralel

a. Koridor Jalan Gatot Subroto- Jalan Dr Radjiman

(1) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap jalur pejalan kaki

Dampak positif yaitu mulai merasakan kenyamanan dan keamanan dengan adanya jalur pedestrian ini, ruang bergerak menjadi lebih besar sehingga sering menggunakan area pedestrian untuk berkumpul (public space), pengaturan parkir lebih tertata sehingga lebih indah dan rapi serta tidak mengganggu arus keluar masuk pembeli. Dampak negatif yaitu tidak adanya sektor informal yaitu pedagang kaki lima membuat karyawan menjadi kesulitan untuk menghabiskan jam istirahat (mencari tempat makan), kondisi jalur pedestrian kurang teduh dikarenakan tidak adanya pepohonan sehingga akan sangat terik di siang hari, adanya zonasi parkir bagi kendaraan beroda dua membuat karyawan serta pengunjung memerlukan waktu untuk berjalan ke tempat tujuan belanja, bagi pengunjung dengan

menggunakan kendaraan roda empat menjadi kesulitan karena tidak terbiasa untuk melakukan parkir dengan sistem paralel.

(2) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap kegiatan ekonomi pada sektor formal (perdagangan retail)

Adanya perubahan sistem parkir menjadi sistem paralel menyebabkan kesulitan bagi pengusaha sektor perdagangan retail. Diantaranya karena kesulitan dalam melakukan parkir paralel serta sulitnya mendapatkan tempat parkir akibat pembatasan ruang parkir membuat konsumen enggan untuk melakukan transaksi di kawasan tersebut. Berdasarkan wawancara sederhana secara insidental kepada beberapa pemilik toko di kawasan ini, terjadinya penurunan kapasitas jumlah kendaraan yang dapat menggunakan sistem parkir paralel tersebut berimbas pada menurunnya jumlah pembeli dan menurunnya omset penjualan.

(3) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap kegiatan ekonomi pada sektor informal

Pembangunan pedestrian di kawasan Jalan Gatot Subroto dan Jalan Dr. Radjiman diikuti dengan pengrusakan pedagang kaki lima khususnya pedagang makanan. Beberapa pedagang yang ditemui umumnya yang telah memiliki kios sementara untuk pedagang yang menggunakan gerobak terpaksa memilih untuk pindah ke arah jalan dr radjiman segmen arah pasar kembang.

Sementara untuk juru parkir di daerah koridor jalan tersebut mengeluhkan mereka cukup kesulitan dalam mengatur parkir secara paralel karena belum terbiasa. Selain itu juga mereka harus mengawasi pada saat proses parkir mengingat pengemudi kendaraan juga belum terbiasa dengan sistem parkir paralel. Sementara untuk pendapatan perharinya juga ikut menurun dikarenakan kapasitas kendaraan yang dapat terparkir dalam sistem parkir paralel ini tidak sebanyak seperti sebelumnya.

b. Koridor Jalan Yos Sudarso

(1) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap jalur pejalan kaki

Adanya beberapa dampak yaitu kendaraan roda dua yang parkir di atas jalur pedestrian membuat pejalan kaki harus naik dan turun

sehingga kurang nyaman dan cenderung membahayakan. Selain itu kondisi jalur pedestrian yang hanya berkisar 1 meter, banyak yang rusak berlubang, tidak adanya pepohonan sehingga tidak teduh serta tidak menyediakan jalur khusus untuk disabilitas. Hal ini menimbulkan banyak pejalan kaki yang memilih untuk menggunakan badan jalan. Kondisi ini juga diperparah dengan seringnya bongkar muat pada koridor jalan ini yang mengganggu aksesibilitas bagi pejalan kaki. Dengan demikian dapat disimpulkan jika kondisi jalur pejalan kaki kurang layak sehingga perlu dilakukan perbaikan yang juga dapat digunakan untuk mendukung sistem parkir paralel.

- (2) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap kegiatan ekonomi pada sektor formal (perdagangan retail)

Dampak penataan sistem parkir paralel yaitu pedagang mulai mengalami penurunan omset penjualan dikarenakan menurunnya jumlah pembeli karena kesulitan mendapatkan tempat parkir. Dampak lainnya dari sistem parkir paralel ini juga pada proses bongkar muat barang. Beberapa mobil bermuatan besar seperti truk dan pick up kesulitan untuk melakukan parkir yang kemudian diikuti dengan kesulitan dalam menaikturunkan barang. Hal ini dikarenakan posisi kendaraan yang bersudut nol derajat tidak mencukupi untuk memasukkan alat bongkar muat. Sementara berdasarkan aturan yang ada pembatasan waktu untuk bongkar muat yaitu hanya berlangsung pada pukul 10.00 hingga 22.00 WIB yang merupakan jam puncak bagi pengunjung.

- (3) Identifikasi dampak penataan sistem parkir paralel terhadap kegiatan ekonomi pada sektor informal

Bagi sektor informal seperti pedagang kaki lima, adanya penataan sistem parkir paralel tidak mempengaruhi pendapatan mereka. Hal ini dikarenakan masih banyaknya pedagang kaki lima yang menempati pedestrian atau trotoar di sepanjang jalan Yos Sudarso. Para pedagang kaki lima ini pada umumnya melayani kebutuhan karyawan dan pemilik toko di kawasan tersebut.

Sementara untuk sektor informal lain seperti juru parkir tidak terlalu mengalami penurunan pendapatan. Hal ini dikarenakan meski merupakan daerah perdagangan retail dan menggunakan sistem parkir paralel, pengunjung

biasanya tidak memiliki durasi waktu parkir yang lama. Hal ini dilihat dari intensitas pergantian kendaraan roda empat yang memarkirkan kendaraannya. Untuk parkir roda dua belum dilakukan penataan sehingga tidak mempengaruhi pendapatan juru parkir.

Kesimpulan

- Secara fisik dan lingkungan pemberlakuan sistem parkir paralel merupakan solusi ideal untuk membatasi jumlah kendaraan pribadi yang bertujuan mengatasi kemacetan pada titik-titik tertentu di Kota Surakarta seperti di kawasan Coyudan ini (Jalan Yos Sudarso-Jalan Dr Radjiman-Jalan Gatot Subroto). Hal ini dapat dilihat dari meningkatnya ruang pergerakan berlalu lintas, kawasan menjadi lebih tertata, serta adanya ruang bagi pejalan kaki (koridor Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr Radjiman).
- Dampak sosial dari pemberlakuan sistem parkir paralel yaitu pejalan kaki mulai diberikan ruang untuk melakukan aktivitas di kawasan Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr Radjiman.
- Pemberlakuan sistem parkir paralel menimbulkan dampak baru dari aspek ekonomi yaitu penurunan pendapatan pada sektor formal dan informal (pedagang kaki lima).
- Rekomendasi dari penelitian ini yaitu dapat dilakukan penelitian lanjutan secara kuantitatif mengenai dampak sosial dan ekonomi dari sistem parkir paralel di kawasan Jalan Gatot Subroto-Jalan Dr Radjiman dan Jalan Yos Sudarso.

Daftar Pustaka

- _____. (2011). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekrutasi, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- Abubakar, Iskandar dkk. (1998). *Sistem Transportasi Kota*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.
- Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita. (2011). *Manajemen Transportasi Darat*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Penerbit Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Anggoro, David Yudo dkk. (2018). Analisis Karakteristik On Street Parking di Ruas Jalan Brigjend Slamet Riyadi (Simpang Empat Gladag – Simpang Empat Pasar Pon) Kota Surakarta. *E-jurnal Matriks Teknik Sipil*, 6, 2, 339-349.
- Anugra, Fajar Fitra dan Saardjito. (2014). Penanganan Kemacetan Lalu Lintas di Koridor Jalan Kramat Gantung, Surabaya. *Jurnal Teknik POMITS*. 3,1,C28-C31.
- Bappeda Kota Surakarta. (2011). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2011-2031*. Surakarta: BAPPEDA Kota Surakarta.
- Departemen Perhubungan. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Hobbs, F.D. (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: Penerbit UGM.

- [Http://indonesia-peta.blogspot.co.id/2011/01/gambar-peta-kota-solo-lengkap.html?m=1](http://indonesia-peta.blogspot.co.id/2011/01/gambar-peta-kota-solo-lengkap.html?m=1). Diakses pada 12 Mei 2017 pukul 08.35 WIB.
- Ibrahim, Devi Maulana dkk. (2013). Studi Pemanfaatan Ruang Publik untuk Lahan Parkir di Jalan Cikuray, Garut. *Jurnal Konstruksi*, 11, 1, 1-7.
- Jurista, Angga dan Ida Farida. (2016). Penataan dan Penanganan Parkir pada Badan Jalan Sepanjang Ruas Jalan Cimanuk Kabupaten Garut. *Jurnal Konstruksi*, 14, 1, 101-112.
- Kalvindoro, Bogya dkk. (2018). Studi On-Street Parking di Ruas Jalan Yos Sudarso (Nonongan) Kota Surakarta. *E-jurnal Matriks Teknik Sipil*, 6, 3, 542-548.
- Morlok, Edward K. (2005). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Oglesby, C.H and Hiks, R.G. (1988). *Teknik Jalan Raya, jilid I, Edisi keempat*. Jakarta: Erlangga.
- Sanusi, Anwar. (2014). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirman, Silvia. (1994). *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung: Penerbit Nova.
- Suthnaya, Putu Alit. (2010). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat Perbelanjaan di Kabupaten Badung. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, UNUD, Denpasar*, 14, 1, 10-19.
- Trisnawati, Agustien Dyah dkk. (2016). Studi Karakteristik Parkir On Street Kendaraan roda empat pada Jalan Honggowongso Kawasan Swalayan Sami Luwes Surakarta. *E-jurnal Matriks Teknik Sipil*, 4, 4, 984-440.
- Warpani, Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Wikrama, A.A. Jaya. (2010). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil UNUD*, 14,2, 158-170.
- Yany, Ricky Muhammad dkk. (2016). Pengaruh Parkir pada Badan Jalan terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Ruas Jalan Ciledug Kota Garut). *Jurnal Konstruksi*, 14, 1, 81-90.