

## “ANALISIS KEMACETAN LALU LINTAS AKIBAT PARKIR DI BADAN JALAN”

(Studi Kasus : Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora)

**Herta Novianto.,ST.,M.Si**

Program Studi Teknik Sipil / Universitas Bojonegoro

### ABSTRAK

Permasalahan lalu lintas terdapat beberapa aspek yang saling berkaitan. Lalu lintas yang baik adalah yang mampu mewujudkan arus yang lancar, kecepatan yang cukup, aman, nyaman dan murah. Kemacetan merupakan permasalahan yang sering kali terjadi di wilayah perkotaan. Volume arus lalu lintas sudah hampir mendekati atau melebihi kapasitas jalan akan menimbulkan suatu kemacetan. Kegiatan parkir di bahu jalan menjadi fenomena yang mempengaruhi pergerakan kendaraan di saat kendaraan-kendaraan yang mempunyai intensitas pergerakan yang begitu tinggi akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di bahu jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Fenomena kemacetan akibat dari pengaruh parkir pada badan jalan parkir pada badan jalan (*on street parking*) menjadi hal yang menarik untuk dikaji.

Dalam Penelitian ini jenis penelitian yang digunakan berdasarkan rumusan masalah adalah jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kemacetan akibat parkir di badan jalan. Lokasi jalan yang diteliti adalah Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora. Titik fokus yang diteliti berada pada sekitar Pasar Cepu, pertokoan dan pengamatan parkir di badan jalan.

Berdasarkan analisa dan pembahasan diketahui bahwa parkir di badan jalan sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu, menimbulkan permasalahan yaitu berupa kemacetan, meskipun demikian secara umum kondisi kemacetannya masih bisa dikendalikan oleh para pengendara yang melintas di jalan tersebut. Hal ini dapat dilihat dari volume yang menunjukkan berkisar antara 489,7 smp/jam. Diketahui pula kelas hambatan samping pada hari libur dengan jumlah total berkisar 1.196, sedangkan untuk hari kerja kelas hambatan sampingnya total 1.042. dengan demikian kelas hambatan samping tergolong sangat tinggi. Sedangkan untuk nilai kepadatan lalu lintas diketahui pada hari libur sebesar 45,36. Pada hari kerja sebesar 33,82. Untuk derajat kejenuhan diketahui berkisar 0,55 pada hari Minggu dan pada hari Senin berkisar 0,51. Tingkat pelayanan jalan tergolong pada kategori C. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa arus lalu lintas masih dalam batas stabil namun hambatan dari kendaraan lain dirasakan semakin besar akibat dari aktivitas parkir di badan jalan.

**Keywords:** *Kemacetan, Lalu Lintas, Akibat Parkir Di Badan Jalan.*

### 1. Pendahuluan

Permasalahan Lalu lintas terdapat beberapa aspek yang saling berkaitan. Lalu lintas yang baik adalah yang mampu mewujudkan arus yang lancar, kecepatan yang cukup, aman, nyaman dan murah. Lalu lintas juga tidak terlepas dari adanya kendaraan yang berjalan atau berhenti. Untuk kendaraan-kendaraan yang berhenti atau parkir, dapat menimbulkan suatu masalah yang sangat penting. Kendaraan yang tidak bergerak akan memerlukan tempat parkir pada tempat pribadi namun selebihnya di parkir di tempat-tempat parkir di luar parkir pribadi. (Jurnal Ilmiah Berkala Universitas Kadiri, 2014: 2).

Menurut (Warpani, 2010), transportasi atau perangkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Menurut (Bowersox, 2011), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang membutuhkan atau menginginkan. Transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia, (Papacostas, 2011). Pada umumnya permasalahan transportasi yang sekarang selalu di hadapi Indonesia adalah masalah kemacetan lalu lintas. Salah satu permasalahan lalu lintas pada transportasi darat yang cukup rumit dihadapi saat ini adalah rendahnya kemampuan penyediaan prasarana jaringan jalan, sementara tingkat arus kendaraan semakin meningkat.

Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan telah menjadi masalah, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Secara umum ada tiga faktor yang menyebabkan masalah kemacetan yang semakin lama semakin parah, yaitu terus bertambahnya kepemilikan kendaraan (demand), terbatasnya sumber daya untuk melaksanakan pembangunan jalan raya dan fasilitas transportasi lainnya (supply), serta belum optimalnya pengoperasian fasilitas transportasi yang ada (sistem operasi). (Jurnal Ilmiah Berkala Universitas Kadiri, 2014: 2). Pada jalan ketapang terdapat jalan satu arah jalan tersebut menuju ke arah pasar jalan satu arah tersebut sudah lama diberlakukan akan tetapi jalan satu arah tersebut tergolong pada empat. Jalan satu arah tersebut tidak diberlakukan aturan jam atau dengan kata lain berlaku 24 jam.

Jika dari arah Kabupaten Bojonegoro akan menuju ke arah jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu maka harus belok ke kanan menuju ke arah utara yaitu yang terdapat jalan satu arah. Jalan satu arah tersebut kurang lebih sepanjang 700 m. Setelah 700 m terdapat simpang tiga jika dari jalan satu arah tersebut diperbolehkan lurus yang menuju ke arah Pasar Lama Cepu dan jika belok ke kiri menuju arah Kabupaten Blora dan tetap harus melewati satu arah tersebut. Berdasarkan pengamatan dilokasi penelitian, penulis menyimpulkan bahwa jalan tersebut diberlakukan sistem rekayasa jalan satu arah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas. Akan tetapi pada penulisan tugas akhir/skripsi ini penulis hanya menganalisis/mengamati kemacetan lalu lintas yang ada pada Sekitar Jalan Ketapang Selatan depan Pasar Cepu termasuk jalan satu arah tersebut. Dengan demikian pengamatan hanya ditujukan pada aktivitas lalu lintas di sekitar lokasi penelitian. Sebagai akses jalan penghubung alternatif dari dua Kabupaten yaitu Kabupaten Bojonegoro dan Kabupaten Blora. Aktivitas lalu lintas yang ada di sekitar Jalan Ketapang Selatan tergolong tinggi baik itu pada pagi hari maupun sore hari. Aktivitas lalu lintas harian yang tergolong tinggi tercermin dari aktivitas yang ditimbulkan oleh fungsi-fungsi yang ada di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu meliputi aktivitas perdagangan dan jasa yang menggunakan tenda-tenda temporer yang didirikan di jalur pejalan kaki, pangkalan parkir dari angkutan umum, parkir pengunjung pasar atau pusat- pusat perbelanjaandan pangkalan ojek sepeda motor. Hal tersebut berdampak pada kinerja sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu akibat hambatan samping yang timbul dari aktivitas samping segmen jalan, seperti pejalan kaki, kendaraan umum atau kendaraan berhenti (parkir), kendaraan keluar masuk pada sisi jalan dan kendaraan lambat. Aktivitas-aktivitas tersebut menyebabkan menurunnya kinerja sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.

Kegiatan parkir di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu terjadi karena kurangnya lahan parkir sehingga parkir di badan jalan dibiarkan meskipun sudah jelas adanya daerah larangan parkir. Selain itu, pengunjung pasar Cepu maupun lebih memilih memarkirkan kendaraannya di luar area parkir dibandingkan di dalam area parkir pasar. Berdasarkan pengamatan, para pengendara kendaraan yang ingin mengunjungi pasar Cepu rata-rata lebih memilih parkir di badan jalan di koridor jalan sekitar pasar tersebut. Begitupula yang ingin mengunjungi toko-toko dan tempat perdagangan lainnya di sekitar Jalan Ketapang Selatan 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 Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu dijadikan sebagai lokasi penelitian kasus perparkiran dengan judul "Analisis Kemacetan Lalu Lintas Akibat Parkir di Badan Jalan (Studi Kasus: Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora)".

Tujuan Penelitian : Setiap penelitian mempunyai tujuan yang hendak dicapai. Dalam hal ini tujuan penelitian seperti yang penulis maksudkan adalah antara lain sebagai berikut : Mengetahui tingkat kemacetan yang terjadi di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora dan mengetahui alternatif upaya pengendalian kemacetan yang terjadi di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora.

## **2. Kajian Pustaka**

### **A. Sistem Transportasi**

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005, sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Transportasi pada dasarnya mempunyai dua fungsi utama, yaitu melayani kebutuhan akan transportasi dan merangsang perkembangan. Untuk pengembangan wilayah perkotaan yang baru, fungsi merangsang perkembangan lebih dominan. Hanya saja perkembangan tersebut perlu dikendalikan (salah satunya dengan peraturan) agar sesuai dengan bentuk pola yang direncanakan.

Transportasi perkotaan mempunyai tujuan yang luas, yaitu membentuk suatu kota dimana kota akan hidup jika sistem transportasi berjalan baik. Artinya mempunyai jalan-jalan yang sesuai dengan fungsinya serta perlengkapan lalu lintas lainnya. Selain itu transportasi juga mempunyai tujuan untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada. Sistem transportasi antar kota terdiri dari berbagai aktivitas, seperti industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan dan lain-lain. Aktivitas tersebut mengambil tempat pada sebidang lahan (industri, sawah, tambang, perkotaan, daerah pariwisata dan lain sebagainya). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi.

Sasaran umum dari perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin (Jurnal PWK No. 3, 2017:37). Sebaran geografis antara tata guna tanah (sistem

kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas (sistem pergerakan). Volume dan pola lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek feedback atau timbal balik terhadap lokasi tata guna tanah yang baru dan perlunya peningkatan prasarana.

### **B. Pengertian Kemacetan Lalu Lintas**

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Ofyar Z Tamin, 2000). Lalu-lintas tergantung kepada kapasitas jalan, banyaknya lalu-lintas yang ingin bergerak, tetapi kalau kapasitas jalan tidak dapat menampung, maka lalu-lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum (Budi D.Sinulingga, 1999). Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan raya terjadi saat arus kendaraan lalu lintas meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada (Meyer et al ,2004).

### **C. Dampak Negatif Kemacetan**

Menurut (Santoso, 2010), kerugian yang diderita akibat dari masalah kemacetan ini apabila dikuantifikasikan dalam satuan moneter sangatlah besar, yaitu kerugian karena waktu perjalanan menjadi panjang dan makin lama, biaya operasi kendaraan menjadi lebih besar dan polusi kendaraan yang dihasilkan makin bertambah. Pada kondisi macet kendaraan merangkak dengan kecepatan yang sangat rendah, pemakaian bahan bakar minyak menjadi sangat boros, mesin kendaraan menjadi lebih cepat aus karena suhu panas mesin dan buangan kendaraan yang dihasilkan lebih tinggi kandungan konsentrasinya. Pada kondisi kemacetan pengendara cenderung menjadi tidak sabar yang menjurus ke tindakan tidak disiplin yang pada akhirnya memperburuk kondisi kemacetan lebih lanjut lagi. Menurut (Etty Soesilowati, 2008), secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan, bising, dan juga menimbulkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Menurut (Tamin, 2000 : 493), masalah lalu lintas atau kemacetan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu (tundaan), pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalulintas serta meningkatnya polusi baik suara maupun polusi udara.

### **D. Parkir Dalam Sistem Transportasi**

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 2010).

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998 parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang. PP No. 43 tahun 1993 menjelaskan definisi parkir adalah suatu

keadaan dimana kendaraan tidak bergerak dalam jangka waktu tertentu atau tidak bersifat sementara.

### **3. Metode Penelitian**

#### **A. Lokasi Penelitian**

Adapun batasan lokasi penelitian di lakukan di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu. Penetapan lokasi penelitian didasarkan pada beberapa pertimbangan, yaitu :

1. Tingkat kepadatan lalu lintas cukup tinggi yang diakibatkan oleh zona tarikan yang besar dari pertumbuhan pusat-pusat komersil perdagangan di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
2. Koridor sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu merupakan tipe jalan kolektor primer, dimana kedua jalan tersebut menghubungkan antara dua Kabupaten, yaitu Kabupaten Bojonegoro dengan Kabupaten Blora.
3. Koridor sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu merupakan jalan yang biasa mengalami kemacetan akibat aktivitas parkir ilegal di badan jalan, dimana jalan ini terdapat pasar dan kegiatan komersil.
4. Kurangnya areal parkir di lokasi tersebut sehingga masyarakat cenderung parkir secara ilegal yaitu memarkir di badan jalan (on street parking).

Lokasi jalan yang diteliti adalah Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu Kabupaten Blora. Titik fokus yang diteliti berada pada sekitar Pasar Cepu, pertokoan dan pengamatan parkir di badan jalan.

#### **B. Sampel**

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut, ataupun bagian kecil dari anggota populasi yang akan diteliti. Berdasarkan metode analisis yang digunakan, maka sampel penelitian yang akan dikumpulkan adalah sebagai berikut:

1. Pengguna kendaraan yang melakukan parkir di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
2. Sampel waktu (hari) yang diambil dapat mewakili kondisi (hari kerja dan hari libur/akhir pekan) dalam 1 minggu.

Pengambilan data survey kendaraan lalu lintas dan penggunaan parkir di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu yang dilakukan di lokasi penelitian pada hari minggu dan senin selama 12 jam dengan 1 titik pengamatan selama 2 hari yaitu hari kerja dan hari libur/akhir pekan. Pengambilan data dilakukan secara bertahap dan hanya pada saat cuaca cerah dan dicatat pada arus normal.

#### **C. Variabel Penelitian**

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. Variabel dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang digunakan. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Aktifitas parkir

2. Hambatan samping
3. Kecepatan lalu lintas
4. Kapasitas jalan
5. Kepadatan lalu lintas
6. Tingkat pelayanan jalan

#### **D. Teknik Analisis Data**

Metode pengumpulan data merupakan langkah penting dalam melakukan penelitian, karena data yang terkumpul akan dijadikan bahan analisis dalam penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian kualitatif ini menggunakan analisis PKJI 2014, yang meliputi kondisi fisik penelitian (kondisi parkir), dan penggunaan lahan yang ada di koridor jalan sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.

1. Penentuan Zona Penelitian. Penjelasan mengenai penempatan titik pengamatan atau pendataan lalu lintas pada lokasi sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
2. Jenis Penggunaan Lahan pada koridor jalan sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu. Penjelasan mengenai jenis penggunaan lahan pada titik pengamatan yang berpengaruh pada parkir dan bangkitan kendaraan lalu lintas pada lokasi penelitian. Dimana penelitian difokuskan pada bangunan-bangunan yang berada di koridor jalan sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
3. Pengendalian Parkir

#### **E. Definisi Operasional**

Daftar definisi operasional yang digunakan dan berkaitan dengan penyusunan laporan penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan pada koridor jalan sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya.
2. Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas yang berasal dari aktifitas samping segmen jalan di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
3. Kecepatan lalu lintas adalah laju kendaraan yang melintas di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu yang dihitung dengan menggunakan ukuran kecepatan rata-rata terhadap waktu tempuh.
4. Kapasitas jalan adalah jumlah maksimum kendaraan yang dapat melewati ruas jalan atau lajur jalan di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
5. Kepadatan lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang menempati panjang ruas jalan atau lajur jalan di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.
6. Tingkat pelayanan jalan adalah ukuran dari pengaruh yang membatasi akibat peningkatan volume lalu lintas di ruas Jalan Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu.

#### 4. Hasil & Pembahasan

##### A. Analisis Parkir di Lokasi Penelitian

Pola Parkir Berdasarkan hasil penelitian, di lokasi penelitian rata-rata hanya kendaraan bermotor yang melakukan parkir. Pengunjung yang menggunakan mobil yang ingin mengunjungi pasar lebih memilih memarkirkan kendaraannya di dalam area agak jauh dari pasar, kecuali mereka yang hanya mengunjungi toko-toko di sekitar Jalan Ketapang Selatan tersebut pasti lebih memilih parkir mobilnya di pelataran parkir toko yang ingin dikunjungi. Berbeda dengan pengendara motor yang lebih banyak memarkirkan kendaraannya di sekitar koridor jalan depan pasar Cepu baik itu yang ingin mengunjungi pasar maupun yang tidak. Kondisi parkir di sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu yaitu pola parkir yang digunakan adalah kendaraan bermotor rata-rata dengan pola parkir  $0^\circ$  (paralel) begitupun dengan mobil dengan pola parkir  $0^\circ$  (paralel). Tetapi ada juga mobil yang parkir dengan sudut  $90^\circ$  dan  $60^\circ$ . Berikut visualisasi pola parkir yang digunakan di Jalan Pengayoman, dapat dilihat pada gambar berikut ini.

##### B. Volume dan Akumulasi Parkir

Tabel 1. Hasil Perhitungan Volume Parkir Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu

Hari Minggu, 12 Juli 2020	Hari Senin, 13 Juli 2020
- Mobil $VP = Ei + X VP=15+6$ <b><math>VP = 21</math> unit kendaraan</b>	- Mobil $VP = Ei + X VP=16+5$ <b><math>VP = 21</math> unit kendaraan</b>
- Motor $VP = Ei + X VP=369+98$ <b><math>VP = 467</math> unit kendaraan</b>	- Motor $VP = Ei + X VP=308+61$ <b><math>VP = 369</math> unit kendaraan</b>
<b>Jumlah Volume Kendaraan : 488 unit kendaraan/jam</b>	<b>Jumlah Volume Kendaraan : 390 unit kendaraan/jam</b>

Tabel 2 Akumulasi Kendaraan Sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu

Hari Ahad, 12 Juli 2020	
- Mobil $Akumulasi = X + Ei - Ex$ $Akumulasi = 6 + 15 - 10$ <b><math>Akumulasi = 11</math> unit kendaraan/jam</b>	- Motor $Akumulasi = X + Ei - Ex$ $Akumulasi = 98 + 369 - 292$ <b><math>Akumulasi = 175</math> unit kendaraan/jam</b>
<b>Jumlah Akumulasi : 186 unit kendaraan/jam</b>	
Hari Senin, 13 Juli 2020	
- Mobil $Akumulasi = X + Ei - Ex$ $Akumulasi = 5 + 16 - 17$ <b><math>Akumulasi = 4</math> unit kendaraan/jam</b>	- Motor $Akumulasi = X + Ei - Ex$ $Akumulasi = 61 + 308 - 260$ <b><math>Akumulasi = 109</math> unit kendaraan/jam</b>
<b>Jumlah Akumulasi : 113 unit kendaraan/jam</b>	

##### Analisis Kemacetan Lalu Lintas di Sekitar Jalan Lokasi Penelitian

Pengumpulan data diperoleh berdasarkan pengamatan langsung di lapangan dengan mengumpulkan data-data yang berhubungan dengan kinerja lalu lintas ruas jalan yang kemudian dilakukan pengolahan dan analisis data.

#### 4.1 Analisis Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu penampang tertentu pada suatu ruas jalan tertentu dalam satuan waktu tertentu, data volume kendaraan diperoleh dari hasil survey lapangan yang di butuhkan untuk mengetahui derajat kejenuhan kendaraan pada wilayah penelitian. Komposisi lalu lintas merupakan segala objek yang menyebabkan terbentuknya kegiatan berlalu lintas. Komposisi lalu lintas di ruas jalan sekitar Jalan Ketapang Depan Pasar Cepu yakni terdiri dari beberapa jenis berupa mobil pribadi, angkutan umum, pick up, truk pengangkut barang, sepeda motor, dan kendaraan tak bermotor seperti sepeda serta becak. Untuk lebih jelasnya hasil konversi ke dalam satuan kendaraan ringan secara keseluruhan dengan rentang waktu 120 menit pada jam yang dimulai dari pukul 06.00-10.00, pukul 12.00-14.00, dan 14.00-16.00 WIB.

#### 4.2 Alternatif Upaya Pengendalian Kemacetan

Pengendalian parkir dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan ke suatu kawasan yang perlu dibatasi lalu lintasnya. Pengendalian parkir merupakan alat manajemen kebutuhan lalu lintas yang biasa digunakan untuk mengendalikan kendaraan yang akan menuju suatu kawasan tertentu sehingga dapat diharapkan akan terjadi peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut.

##### 1. Pembatasan Ruang Parkir

Melarang parkir dengan pengecualian kepada penghuni. Pembatasan parkir khususnya di badan jalan biasanya berdasarkan lokasi dan waktunya. Metode pengendalian yang bisa digunakan adalah alat pengukur parkir, sistim kartu, dan sistem karcis.

##### a. Sistem Karcis

Sistem karcis digunakan untuk mencatat identitas kendaraan dan waktu masuk kendaraan tersebut ke areal parkir. Tarif parkir dengan sistem karcis ini biasanya ditetapkan dengan tarif dasar dan tarif tambahan persatuan waktu. Makin lama kendaraan parkir maka tarif parkir yang diterapkan juga semakin tinggi. Sistem ini disamping menghasilkan uang untuk pengelola parkir juga bermanfaat dari sisi keamanan yaitu untuk mencegah pencurian kendaraan bermotor yang saat ini masih marak di negeri ini. Dari pengendalian penggunaan kendaraan pribadi sistem karcis lebih dapat diandalkan untuk memaksa pengguna kendaraan pribadi untuk tidak berlama- lama parkir.

##### b. Parkir Meter

Parkir meter adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur waktu lamanya suatu kendaraan parkir disuatu lokasi. Alat ini biasanya dipasang pada lokasi parkir di pinggir jalan. Pemilik kendaraan diwajibkan untuk menekan tombol kapan waktu dimulainya parkir. Dan setelah Parkir maka pemiklik kendaraan wajib menekan kembali tombol berakhirnya waktu parkir. Alat ini akan menunjukkan besarnya biaya parkir yang harus dibayar oleh pemilik kendaraan yang langsung dimasukkan kedalam alat parkir meter tersebut. Alat ini sangat membutuhkan kesadaran dan penegakan hukum yang tegas bagi pelanggarnya. Karena alat ini diletakkan dipinggir jalan tanpa ada penjagaan petugas. Jenis lain dari alat ini, mengharuskan pemilik kendaraan menentukan lamanya waktu parkir dengan memasukkan

koin kedalam alat. Pada jam yang ditentukan alat akan membunyikan alarm otomatis menandakan waktu parkir telah habis. Apabila alarm berbunyi dan pemilik kendaraan belum memindahkan kendaraanya atau memasukkan koin baru, maka bila ada patroli petugas si pemilik kendaraan akan dikenakan sanksi tilang.

## 2. Peningkatan Tarif Parkir

Dengan mengikuti dasar hukum permintaan dalam teori ekonomi dapat diterapkan kebijakan tarif, dengan semakin tingginya tarif maka diharapkan jumlah pengguna ruang parkir berkurang. Kebijakan tarif ini bisa dilakukan dengan :

- a. Berdasarkan waktu atau yang biasa disebut sebagai progresif, semakin lama semakin mahal yang bisa dilakukan dengan cara satu atau dua jam pertama flat setelah itu bertambah dengan bertambahnya waktu, diberlakukan tarif per 15 menit dan kadang dibatasi maksimum 2 jam.
- b. Berdasarkan zona, zona di pusat kegiatan diberlakukan tarif yang lebih mahal ketimbang zona yang ada dipinggiran kota ataupun diluar kota.
- c. Pengurangan fasilitas parkir di pinggir jalan sebagaimana diamanatkan di dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 43 ayat (3) yang berbunyi Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan atau lebih ekstrem menghilangkan fasilitas parkir di badan jalan.

## 5. Kesimpulan & Saran

### A. Kesimpulan

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

1. Kemacetan Lalu Lintas Akibat Parkir Di Badan Jalan pada sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu pada hari Minggu dan Senin rata- rata berada pada kategori F. Sehingga dapat disimpulkan bahwa adanya dampak negatif yaitu kemacetan akibat aktivitas parkir terhadap lalu lintas. Akan tetapi masih bisa dikendalikan oleh para pengguna jalan.
2. Alternatif upaya pengendalian parkir dapat dilakukan dengan cara pembatasan ruang parkir parkir dan peningkatan tarif parkir.

### B. Saran

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 kami, yaitu :

1. 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.

2. Bagi pemerintah Kabupaten Blora perlunya dilakukan pengaturan manajemen lalu lintas untuk memperlancar pergerakan lalu lintas pada sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu 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 pada badan jalan sehingga bukan hanya pengguna parkir yang dikenai sanksi tetapi juga para tukang parkir.
3. Bagi masyarakat yang ada di Kecamatan Cepu terutama sekitar Jalan Ketapang Selatan Depan Pasar Cepu 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 penggunana jalan yang akan parkir di badan jalan.
4. Bagi peneliti selanjutnya, perlu dilakukan penelitian lanjutan dengan durasi survey 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.

#### **Daftar Pustaka**

- Departemen Pekerjaan Umum. (2007). Pedoman Teknik Analisis Aspek Fisik & Lingkungan, Ekonomi, serta Sosial Budaya dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang. Jakarta.
- Departemen Pekerjaan Umum (2005) , Modul Pelatihan Road Design Engineer, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Manual Desain Perkerasan Jalan Raya 2017, Jakarta.
- Dirjen Bina Marga, Petunjuk Teknis Perencanaan Dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten, 1990. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan Kota, 1990; Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga ,Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014.
- Dirjen Bina Marga, Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota. 1997; Jakarta.
- Hardiyatmo,H.C., 2007, Pemeliharaan Jalan Raya, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Hendarsin, Shirley L. 2000. Perencanaan Teknik Jalan Raya. Bandung : Politeknik Negeri Bandung.
- Miro, Fidel. (1997), Sistem Transportasi Kota, Bandung, Penerbit Tarsito.
- Sukirman Silvia. 1999. Perkerasan Lentur Jalan Raya. Bandung: Nova.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas.
- Sugiyono. 2006. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Yin, Robert K. (2008). Case Study Research: Design and Methods (Applied Social Research Methods). Illinois : Sage Publications, Inc.

Yoder E.J dan Witczak M.W. 1975, Principles of Pavement Design 2nd Edition, A Wiley-Interscience Publication, New York.