

PERENCANAAN LAHAN PARKIR DI ALUN – ALUN AHMAD YANI KOTA TANGERANG

Planning of Parking Facilities at Ahmad Yani Public Square, Tangerang City

Mochamad Rangga Mahendra, Henita Rahmayanti dan M. Agphin Ramadhan

Universitas Negeri Jakarta

E-Mail: ranggamahendra30@gmail.com, henita.rahmayanti@unj.ac.id dan agphin@unj.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk merencanakan lahan parkir di Kawasan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang dengan mengacu pada regulasi perparkiran yang berlaku serta prinsip perencanaan berkelanjutan. Metode penelitian melibatkan observasi lapangan untuk memperoleh data primer mengenai karakteristik parkir, meliputi akumulasi, volume, durasi, kapasitas, indeks, turnover, dan kebutuhan ruang parkir. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem parkir eksisting masih menggunakan on-street parking pada jalur sepeda dan area mendekati persimpangan, sehingga bertentangan dengan Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017 dan Pedoman Teknis Fasilitas Parkir Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996. Sebagai alternatif solusi, penelitian ini mengusulkan pemanfaatan lahan milik Pemerintah Kabupaten Tangerang dengan luas 2450 m² ($\pm 27\%$ dari total luas lahan) dari total 9165 m² untuk pengembangan fasilitas off street parking. Perencanaan ini dapat menampung 47 SRP kendaraan roda empat, 2 SRP Disabilitas, 60 SRP kendaraan roda dua, 2 Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU), area parkir sepeda, serta zona pedagang kaki lima dan area interaksi publik sebagai bentuk penerapan mixed-use development. Selain meningkatkan kapasitas parkir dan mengurangi konflik ruang pada jalur utama, desain ini juga mendukung fungsi sosial-ekonomi dan diproyeksikan dapat menghasilkan pendapatan sebesar Rp 27.000.000 hingga Rp 45.000.000 per bulan.

Kata Kunci: *Perencanaan lahan parkir, off-street parking, regulasi perparkiran, keberlanjutan, parkir*

Abstract

This study aims to design a parking facility in the Ahmad Yani Square area of Tangerang City by referring to applicable parking regulations and sustainable planning principles. The research method involves field observations to obtain primary data regarding parking characteristics, including accumulation, volume, duration, capacity, index, turnover, and parking space requirements. The findings indicate that the existing parking system still relies on on-street parking along bicycle lanes and near intersections, which contradicts Tangerang City Regulation Number 43 of 2017 and the Technical Guidelines for Parking Facilities by the Directorate General of Land Transportation (1996). As an alternative solution, this study proposes the utilization of government-owned land (Tangerang Regency) covering 2,450 m² (approximately 27% of the total 9,165 m²) for the development of an off-street parking facility. The proposed design can accommodate 47 SRPs (Standard Parking Spaces) for four-wheeled vehicles, 2 SRPs for Persons with Disabilities, 60 SRPs for two-wheeled vehicles, 2 Electric Vehicle Charging Stations (SPKLU), a bicycle parking area, a street vendor (PKL) zone, and a public interaction area as a form of limited-scale mixed-use development. In addition to increasing parking capacity and reducing spatial conflicts along main road, this design also supports the socio-economic functions of the area and is projected to generate revenue of IDR 27,000,000 to IDR 45,000,000 per month.

Keywords: *Parking area planning, off-street parking, parking regulations, sustainability, parking*

PENDAHULUAN

Fasilitas umum merupakan elemen penting dalam perencanaan Kota dan lingkungan yang terstruktur dan berkelanjutan. Fasilitas umum tidak hanya mencerminkan kualitas tata ruang, tetapi juga menjadi indikator keberpihakan sebuah Kota terhadap kenyamanan dan kesenangan warganya. Salah satu fasilitas umum yang berperan penting ialah ruang terbuka hijau (RTH). Undang-Undang (UU) Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menegaskan bahwa minimal 30% wilayah kota harus berupa ruang terbuka hijau (RTH) sebagai bentuk perwujudan keseimbangan ekologis dan sosial. Keberadaan ruang terbuka hijau tidak dapat berdiri sendiri tanpa didukung fasilitas penunjang seperti lahan parkir yang merupakan faktor

penting dalam upaya mendukung kelancaran aksesibilitas, kenyamanan, dan keberlanjutan lingkungan. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996 menjelaskan bahwa parkir adalah kondisi tidak beroperasi suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Young et al., 1991 dalam (Parmar et al., 2020) menjelaskan bahwa Parkir merupakan isu substansial dalam perencanaan proyek infrastruktur apapun. Oleh karena itu, perlu dilakukan perencanaan lahan parkir guna mengidentifikasi rekomendasi lahan parkir yang lebih baik berdasarkan kondisi yang ada pada saat ini dan tentunya dapat menjadi penunjang mobilitas yang memastikan ruang publik dapat digunakan secara efektif dan meminimalisir dampak atau

kondisi yang kurang baik atau kurang sesuai terhadap peraturan, lalu lintas dan lingkungan di kawasan tersebut.

Longaris et al. (2019) menjelaskan bahwa ruang terbuka hijau menjadi penting bukan hanya karena sebagai ruang ekologis semata, namun dapat mempercantik kota, menampilkan identitas kota, serta dapat meningkatkan kebahagiaan masyarakat pada kota tersebut. Ruang terbuka hijau (RTH) Publik merupakan ruang publik yang disediakan oleh Pemerintah Pusat/Daerah dan dapat diakses oleh Masyarakat. Ruang terbuka hijau (RTH) publik pada Kota Tangerang salah satunya ialah Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang. Alun-alun Ahmad Yani Kota Tangerang memiliki luas 2645 m^2 (meter persegi). Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang terletak di jalan Mayjen Sutoyo merupakan lokasi yang cukup strategis dan memiliki konektivitas tinggi yang dapat diakses menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi umum karena dekat dengan Pusat Pemerintahan Kota Tangerang, Stasiun Tangerang, dan kawasan wisata kuliner Pasar Lama Kota Tangerang yang cukup terkenal. Posisi ini menjadikan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang sebagai simpul aktivitas masyarakat, baik sebagai pusat kegiatan sosial, taman rekreasi, sarana olahraga, dan tempat Masyarakat bersosialisasi. Dalam kerangka penataan ruang Kota yang berkelanjutan, keberadaan ruang publik seperti alun-alun tidak hanya harus nyaman dan estetis, tetapi juga harus dapat diakses oleh berbagai kalangan secara aman dan efisien dimana peran lahan parkir menjadi salah satu elemen krusial.

Terdapat 2 jenis fasilitas parkir yaitu parkir di badan jalan (*on-street parking*) adalah sarana parkir yang menggunakan tepi jalan. Sedangkan parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) adalah sarana parkir kendaraan di luar tepi jalan yang dibuat khusus atau sebagai sarana penunjang kegiatan yang bisa berupa lahan dan/atau gedung parkir. Sebagai salah satu ruang terbuka hijau (RTH) publik yang sering dikunjungi Masyarakat, Alun-alun Ahmad Yani Kota Tangerang masih menggunakan sistem parkir di badan jalan (*on-street parking*) pada Jalan Mayjen Sutoyo dan H. Juanda sebagai lahan parkir kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat. Namun pada Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang Badan Jalan yang digunakan sebagai tempat parkir ialah jalur sepeda dan/ atau tepat berada di persimpangan jalan Mayjen Sutoyo ke arah Jalan H. Juanda. Hal tersebut justru berbanding terbalik dengan Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017. Perwali tersebut melarang kegiatan parkir pada sepanjang jalur khusus pejalan kaki dan/ atau jalur sepeda, selanjutnya juga dilarang pada Sepanjang 25 Meter sebelum dan sesudah tikungan dan/ atau persimpangan. Ketidaksesuaian ini tidak hanya bertentangan dengan hukum yang berlaku, namun juga menimbulkan konflik ruang yang menurunkan kualitas aksesibilitas ruang Publik.

Dalam penelitian (Rifai et al., 2020) menyebutkan bahwa *on-street parking* terbukti dapat menurunkan kecepatan kendaraan hingga 30% dan meningkatkan

waktu tempuh secara signifikan. Efek lanjutan dari fenomena ini adalah terganggunya kelancaran lalu lintas, penurunan efisiensi penggunaan ruang jalan, dan potensi benturan ringan yang lebih tinggi karena penyempitan jalur kendaraan yang terjadi karena adanya hambatan samping (*side friction*) (Hadi et al., 2011; Rifai et al., 2020), dampak tersebut juga meluas pada aksesibilitas yang dapat mengurangi kualitas ruang publik secara signifikan karena terjadinya konflik ruang antara kendaraan (pribadi maupun darurat), pengguna sepeda, dan pejalan kaki. Jalur yang seharusnya berfungsi untuk mobilitas kendaraan justru menyempit akibat barisan kendaraan yang diparkir. Jalur sepeda dan pedestrian yang diinisiasi sebagai upaya dalam perencanaan ruang berkelanjutan yang menciptakan kota ramah lingkungan justru tidak berfungsi secara optimal karena terhalang oleh kendaraan yang parkir di jalur tersebut. Menurut (Parmar et al., 2020), fasilitas parkir yang tidak terencana dengan baik dapat memicu kerusakan konektivitas ruang publik, menurunkan daya tarik kawasan, dan secara tidak langsung mengurangi potensi ekonomi lokal pada kawasan tersebut.

Evaluasi dan perencanaan lahan parkir di luar badan jalan (*off street*) dapat menjadi langkah yang cukup terukur untuk mengatasi berbagai permasalahan tersebut (Hadi et al., 2011). Perencanaan tersebut berbasis data empiris yang disebutkan pada (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) seperti akumulasi parkir, volume parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, pergantian parkir (*turnover parking*), dan kebutuhan ruang parkir. Data tersebut dapat menjadi acuan untuk menentukan proyeksi kebutuhan lahan parkir yang lebih akurat dan sesuai dengan peraturan yang ada. Perencanaan berbasis data tersebut memungkinkan pendekatan yang lebih presisi, efisien, sesuai dengan regulasi, sekaligus mempertimbangkan aspek mobilitas, keselamatan, dan aspek perencanaan keberlanjutan yang dapat menciptakan kota ramah lingkungan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yang komprehensif untuk mencari solusi yang lebih baik dalam tata kelola parkir di Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang. Dengan mengacu pada Peraturan Walikota Tangerang nomor 43 Tahun 2017 dan mengintegrasikan prinsip perencanaan keberlanjutan, penelitian ini berusaha untuk menemukan solusi yang tidak hanya mengatasi kekurangan kapasitas parkir, namun juga mengusulkan konsep pengelolaan ruang yang multifungsi. Salah satu pendekatan yang dapat diterapkan ialah pemanfaatan lahan terbengkalai milik Pemerintah Kabupaten Tangerang yang berada persis di sisi Barat Alun-Alun Ahmad Yani. Lahan tersebut dapat dikembangkan menjadi fasilitas parkir terpadu yang ramah lingkungan dan mendukung ekonomi warga melalui area komersial seperti zona UMKM. Pendekatan ini tidak hanya mengurangi beban parkir tetapi juga dapat menciptakan peluang ekonomi baru bagi Warga Kota Tangerang yang tentu selaras dengan konsep

Mixed-use development / Kawasan Serbaguna yang banyak diterapkan pada Kota- Kota maju.

Dengan mempertimbangkan konteks dan kompleksitas yang telah diuraikan, penelitian ini bertujuan untuk merencanakan lahan parkir di Alun-alun Ahmad Yani Kota Tangerang yang sesuai dengan peraturan, mendukung kelancaran aksesibilitas, serta mempertimbangkan keberlanjutan lingkungan. Dengan memadukan data lapangan, studi literatur, dan analisis kebutuhan pengguna, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi kebijakan dan desain Kawasan strategis bagi Pemerintah Daerah sekaligus menjadi kontribusi akademik dalam pengembangan model perencanaan lahan yang kontekstual, solutif, dan adaptif terhadap dinamika perkotaan di Indonesia dan serta menciptakan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang yang lebih tertata, nyaman, dan mampu menjadi pusat aktivitas publik yang ramah lingkungan dan berkelanjutan bagi Kota Tangerang.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif.

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada April 2025 hingga Juli 2025, dengan kegiatan pengumpulan data primer dilakukan pada hari Jum'at, 18 Juli 2025 dan Sabtu, 19 Juli 2025, mulai pukul 06.30 hingga 20.30 Waktu Indonesia Bagian Barat (WIB). Lokasi penelitian berada di kawasan perparkiran barat dan selatan Kawasan Alun – Alun Ahmad Yani Kota Tangerang.

Target/Subjek Penelitian

Objek pada Penelitian ini adalah Kendaraan Roda Empat pengunjung Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang yang terparkir pada perparkiran barat dan Selatan Alun-Alun.

Data dan Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di lapangan guna memperoleh informasi mengenai kondisi eksisting serta data primer yang mencakup akumulasi parkir, volume parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, tingkat pergantian (*turnover*), dan kebutuhan ruang parkir. Selain itu, studi literatur juga digunakan sebagai metode pendukung untuk menghimpun data sekunder melalui penelusuran berbagai dokumen teknis dan sumber pustaka daring yang relevan. Data ini digunakan sebagai landasan konseptual dalam merancang perencanaan lahan parkir yang mengacu pada ketentuan regulasi dan mempertimbangkan aspek keberlanjutan.

Teknik Analisis Data

Pengamatan lapangan dilakukan untuk memperoleh data eksisting terkait kondisi perparkiran serta karakteristik penggunaannya. Proses survei diawali dengan identifikasi permasalahan utama, yaitu adanya pelanggaran terhadap regulasi perparkiran yang berlaku di lokasi penelitian. Selanjutnya, dilakukan pengukuran geometri kawasan guna memberikan gambaran umum mengenai tata ruang fisik di area studi. Survei

karakteristik parkir dilaksanakan untuk menghimpun data mengenai pola pemanfaatan lahan parkir oleh pengguna, yang kemudian dianalisis sebagai dasar perumusan solusi alternatif yang sesuai dengan kondisi dan kebutuhan aktual di lapangan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Data Penelitian

Data Spesifikasi Lahan Parkir Eksisting

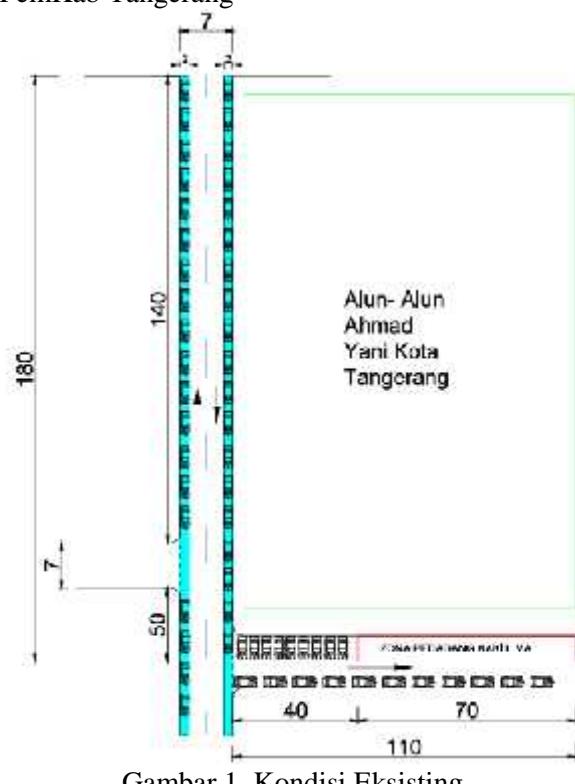
Data lahan parkir eksisting terdapat dua yaitu data geometri jalan yang digunakan sebagai on-street parking dan data lahan yang akan direncanakan sebagai off-street parking. Data ini merupakan data primer yang didapatkan melalui observasi langsung di lapangan. Data tersebut berupa:

Kondisi Geometri Jalan On-Street Parking

- Tipe Jalan = Jl. H. Juanda = 2 Arah 2 Jalur, Jl. Mayjen Sutoyo = 2 Arah 2 Jalur
- Tempat = Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang
- Panjang Jalan = Jl. H. Juandab = 180 m, Jl. Mayjen Sutoyo = 110 m
- Lebar Jalan = 7 m
- Lebar Jalur Pedestrian = 2 m
- Lebar Jalur Sepeda = 2,5 m
- Tipe Parkir = Jl. H. Juanda = Parkir sudut 0°, Jl. Mayjen Sutoyo = Parkir sudut 0°, 90°
- Penggunaan lahan = Parkir di badan jalan (*on-street parking*) pada dua sisi jalan Kawasan Alun-Alun

Kondisi Lahan Off- Street Parking

- Kepemilikan = Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang
- Luas Tanah = 9165 m²
- Lokasi Tanah = Jl. Daan Mogot Raya, Sisi Barat Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang
- Penggunaan Tanah saat ini = Bangunan bekas PemKab Tangerang



Gambar 1. Kondisi Eksisting

Data Kapasitas Parkir

Data ini diperoleh dengan mengamati langsung kondisi perparkiran saat ini (eksisting) dengan cara menghitung langsung jumlah petak atau marka resmi yang disediakan Pemerintah setempat. Namun, hasil pengamatan menunjukkan bahwa kondisi eksisting hanya dilengkapi papan penanda parkir tanpa adanya petak parkir resmi. Selain itu, kendaraan masih ditemukan terparkir diatas jalur sepeda maupun pada persimpangan jalan yang dimana itu merupakan pelanggaran terhadap Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017.

Untuk memperkirakan kapasitas ideal SRP, maka dilakukan perhitungan berdasarkan pertimbangan berikut:

1. Panjang total ruas jalan yang diamati (Jl. Mayjen Sutoyo dan Jl. H. Juanda) adalah 290 m pada masing-masing sisi jalan, sehingga total jalan menjadi 580 m.
2. Luas SRP mengacu pada dimensi SRP Mobil Gol.III (3 m x 5 m) untuk mengakomodasi kendaraan pengguna secara inklusif.
3. Pola SRP yang diasumsikan adalah 0° (searah dengan jalur/ horizontal)
4. Pengurangan 25 m sebelum dan sesudah persimpangan sebagai zona larangan parkir. Namun, pada simulasi ini belum memperhatikan larangan parkir di jalur sepeda serta keberadaan pedagang kaki lima yang menggunakan badan jalan

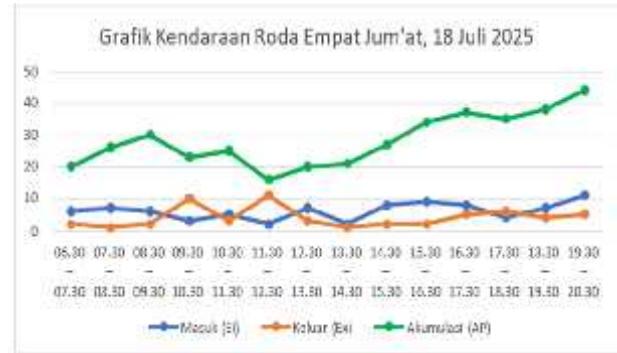
Berdasarkan asumsi perhitungan tersebut, kapasitas ideal SRP yang dapat ditampung pada kedua sisi jalan adalah sejumlah 86 SRP. Namun, akibat kondisi lapangan yang tidak tertata dan banyaknya pelanggaran pemanfaatan ruang (parkir kendaraan roda dua ataupun roda empat menggunakan jalur sepeda serta keberadaan PKL yang menutupi badan jalan), asumsi SRP yang benar-benar difungsikan secara optimal diperkirakan hanya sejumlah 25-30 SRP. Dengan catatan, pada persimpangan antara jalan H. Juanda ke Mayjend Sutoyo ada penggunaan pola parkir 90° (tidak searah dengan jalur/ vertical).

Data Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir dibutuhkan untuk mengumpulkan data total jumlah kendaraan yang berhenti pada fasilitas parkir pada rentang waktu tertentu.

Tabel 1. Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Empat Hari Jum'at

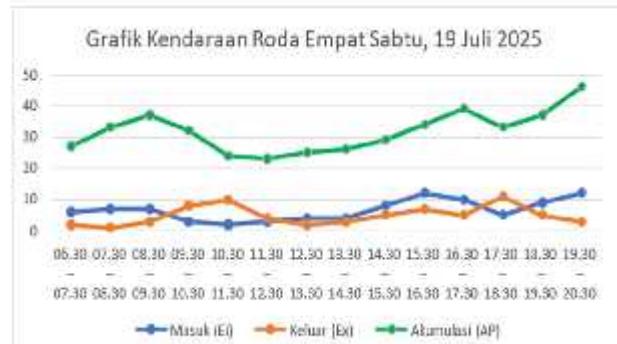
Akumulasi Parkir (AP) = $x + E_i - E_x$				
Jum'at, 18 Juli 2025				
Waktu	Terparkir (x)	Masuk (E _i)	Keluar (E _x)	Akumulasi (AP)
06.30 – 07.30	16	6	7	20
07.30 – 08.30	20	7	1	26
08.30 – 09.30	26	6	2	30
09.30 – 10.30	30	3	10	23
10.30 – 11.30	23	5	3	25
11.30 – 12.30	25	2	11	16
12.30 – 13.30	16	7	3	20
13.30 – 14.30	20	2	1	21
14.30 – 15.30	21	8	2	27
15.30 – 16.30	27	9	2	34
16.30 – 17.30	34	8	5	37
17.30 – 18.30	37	4	6	35
18.30 – 19.30	35	7	4	38
19.30 – 20.30	38	11	3	44
Jumlah	38	85	57	396
Rata-Rata				28,286



Gambar 2. Grafik Jumlah Kendaraan Roda Empat Jumat, 18 Juli 2025

Tabel 2. Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Empat Hari Sabtu

Akumulasi Parkir (AP) = $x + E_i - E_x$				
Sabtu, 19 Juli 2025				
Waktu	Terparkir (x)	Masuk (E _i)	Keluar (E _x)	Akumulasi (AP)
06.30 – 07.30	23	6	2	27
07.30 – 08.30	27	7	1	33
08.30 – 09.30	33	7	3	37
09.30 – 10.30	37	3	8	32
10.30 – 11.30	32	2	10	24
11.30 – 12.30	24	1	4	23
12.30 – 13.30	23	4	2	25
13.30 – 14.30	25	4	3	26
14.30 – 15.30	26	8	5	29
15.30 – 16.30	29	12	7	34
16.30 – 17.30	34	10	5	39
17.30 – 18.30	39	5	11	33
18.30 – 19.30	33	9	5	37
19.30 – 20.30	37	12	3	46
Jumlah	92	69	445	31,786
Rata-Rata				



Gambar 3. Grafik Jumlah Kendaraan Roda Empat Sabtu, 19 Juli 2025

Berdasarkan data akumulasi, dapat disimpulkan bahwa penggunaan *on-street parking* di kawasan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang menunjukkan intensitas yang cukup tinggi baik di hari kerja maupun hari libur. Dengan asumsi bahwa setiap kendaraan yang keluar-masuk dianggap melakukan aktivitas parkir dan dianggap pengunjung Alun-alun Ahmad Yani Kota Tangerang. Maka diperoleh informasi sebagai berikut:

- a. Jumlah maksimum kendaraan roda empat yang masuk ke area *on-street parking* dalam rentang waktu satu jam tercatat sebanyak 12 kendaraan.
- b. Jumlah minimum kendaraan roda empat yang masuk ke area *on-street parking* dalam rentang waktu satu jam tercatat sebanyak 2 kendaraan.

- c. Jumlah maksimum kendaraan roda empat yang keluar dari area *on-street parking* dalam rentang waktu satu jam tercatat sebanyak 11 kendaraan.
- d. Jumlah minimum kendaraan roda empat yang keluar dari *on-street parking* dalam rentang waktu satu jam tercatat sebanyak 1 kendaraan.
- e. Jumlah maksimum akumulasi kendaraan roda empat menggunakan *on-street parking* dalam rentang waktu satu jam ialah 46 kendaraan.
- f. Pengguna lebih ramai pada pagi, sore dan malam hari, dan akan menunjukkan penurunan signifikan pada siang hari.

Data Volume Parkir

Volume parkir dibutuhkan sebagai acuan sudahkah ruang parkir yang tersedia mencukupi kebutuhan ruang parkir pada perparkiran. Data ini dapat mengetahui jumlah kendaraan yang menggunakan perparkiran yang diamati. Data ini diperoleh dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

Tabel 3. Volume Parkir Kendaraan Roda Empat Per Hari

Volume Parkir (VP) = $Ei + X$			
No	Hari dan Tanggal Survey	Waktu Survey	Jumlah Kendaraan
1	Jum'at, 18 Juli 2025	06.30 – 20.30	101
2	Sabtu, 19 Juli 2025	06.30 – 20.30	115



Gambar 4. Grafik Volume Parkir Kendaraan Roda Empat

Data Durasi Parkir

Durasi parkir dibutuhkan untuk mengetahui rata-rata rentang waktu penggunaan perparkiran dan melihat waktu puncak (*peak time*) penggunaan perparkiran. Setelah mendapatkan durasi parkir dari setiap kendaraan yang menggunakan perparkiran, maka setelah itu mencari rata-rata durasi parkir dari penggunaan perparkiran. Dalam penelitian ini sampel yang digunakan terbatas pada 10 kendaraan roda empat per hari, karena keterbatasan sumber daya peneliti serta ketiadaan sistem parkir yang mampu merekam durasi parkir secara langsung pengunjung Alun-alun Ahmad Yani Kota Tangerang.

Tabel 4. Durasi Parkir Kendaraan Roda Empat Hari Jumat, 18 Juli 2025

Durasi Parkir (DP) = Waktu Keluar – Waktu Masuk				
Jum'at, 18 Juli 2025				
Nama Kendaraan	Nomor Polisi	Waktu Masuk	Waktu Keluar	Durasi Parkir (Jam)
Mitsubishi Colt	B 8082 FKF	14.28	18.47	02:19
Xpander	B 1673 VZF	15.07	17.33	02:26
Avalon	B 1176 CKN	15.11	18.02	02:48
Sedan City	B 1774 EDF	15.55	18.11	02:16
Avalon	B 1840 NZD	16.00	17.52	01:52
Avalon	B 2924 JUJ	16.06	18.21	02:15
Terios	B 1113 CCN	16.13	18.41	02:28
Camry	B 99 BK5	16.28	20.07	03:49
Suzuki XL6	B 1070 YZS	16.34	18.11	01:48
Camry	B 9023 JCZ	16.51	20.10	03:19
Rata-rata				02:45
Maksimum				03:19
Minimum				01:48

Tabel 5. Durasi Parkir Kendaraan Roda Empat Hari Sabtu, 19 Juli 2025

Durasi Parkir = Waktu Keluar – Waktu Masuk				
Sabtu, 19 Juli 2025				
Nama Kendaraan	Nomor Polisi	Waktu Masuk	Waktu Keluar	Durasi Parkir (Jam)
Camry	B 9129 JAC	10.31	14.53	04:22
Avalon	B 2601 BJC	10.59	13.23	02:24
Suzuki APV	B 1838 PRW	11.19	19.04	07:45
Terios	B 1698 VOE	15.39	17.58	02:19
Grandmax	B 2017 JUV	15.47	18.23	02:36
Pajero Sport	B 2329 JUQ	16.03	18.54	02:49
Wuling Air EV	B 1323 CNV	16.12	17.21	01:09
Grandmax	B 1043 ITX	16.47	17.37	00:45
Avalon	B 1003 CYN	16.51	19.03	02:12
Avalon	B 9408 CAM	17.04	18.32	01:28
Rata-rata				02:47
Maksimum				07:45
Minimum				00:45

Data Indeks Parkir

Indeks parkir dibutuhkan untuk mengetahui rasio akumulasi parkir dengan kapasitas perparkiran. Dari data ini dapat menunjukkan ada atau tidak permasalahan kebutuhan parkir di kawasan perparkiran yang diamati. Jika nilai indeks parkir dibawah 1, maka kapasitas perparkiran yang tersedia sesuai bahkan melebihi kebutuhan parkir. Namun jika nilai indeks parkir diatas 1, kebutuhan parkir melebihi kapasitas perparkiran yang tersedia, berarti kapasitas perparkiran dianggap bermasalah atau melebihi daya tampung.

Tabel 6. Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat Jumat, 18 Juli 2025

Indeks Parkir (IP) = $\frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Kapasitas Parkir}}$	
Jum'at, 18 Juli 2025	
Waktu	Indeks Parkir (%)
06.30 – 07.30	0,667
07.30 – 08.30	0,867
08.30 – 09.30	1
09.30 – 10.30	0,767
10.30 – 11.30	0,833
11.30 – 12.30	0,533
12.30 – 13.30	0,667
13.30 – 14.30	0,7
14.30 – 15.30	0,9
15.30 – 16.30	1,133
16.30 – 17.30	1,233
17.30 – 18.30	1,167
18.30 – 19.30	1,267
20.30 – 20.30	1,467
Rata-Rata	0,943

Tabel 7. Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat Sabtu, 19 Juli 2025

Indeks Parkir (IP) = $\frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Kapasitas Parkir}}$	
Sabtu, 19 Juli 2025	
Waktu	Indeks Parkir (%)
06.30 – 07.30	0,9
07.30 – 08.30	1,1
08.30 – 09.30	1,233
09.30 – 10.30	1,067
10.30 – 11.30	0,8
11.30 – 12.30	0,767
12.30 – 13.30	0,833
13.30 – 14.30	0,867
14.30 – 15.30	0,967
15.30 – 16.30	1,133
16.30 – 17.30	1,3
17.30 – 18.30	1,1
18.30 – 19.30	1,233
20.30 – 20.30	1,533
Rata-Rata	1,059



Gambar 5. Grafik Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat

Data Pergantian Parkir (*Turnover*)

Data pergantian parkir dibutuhkan untuk mengetahui rasio penggunaan perparkiran dalam waktu pengamatan.

Tabel 8. Data Pergantian Parkir (*Turnover*) Kendaraan Roda Empat

No	Hari dan Tanggal Survey	$\text{Pergantian Parkir (PP)} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Kapasitas Parkir}}$	
		Kapasitas Parkir (SRP)	Volume Parkir (Per Hari)
1	Jum'at, 18 Juli 2025	30	101
2	Sabtu, 19 Juli 2025	30	115
Rata - Rata Pergantian Parkir (<i>Turnover</i>)		3,6	

Data Kebutuhan Lahan Parkir

Kebutuhan ruang parkir dibutuhkan untuk mengetahui jumlah parkir yang diperlukan untuk menampung kendaraan Pengguna Perparkiran yang diamati.

Tabel 9. Data Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Empat

No	Hari dan Tanggal Survey	Kebutuhan Ruang Parkir (KRP)(m ²) = SRP x APm		
		SRP Gol. III (m ²)	Akumulasi Parkir Maksimal	Kebutuhan Ruang Parkir (m ²)
1	Jum'at, 18 Juli 2025	15 m ²	44	660 m ²
2	Sabtu, 19 Juli 2025	15 m ²	46	690 m ²

Solusi Alternatif Perparkiran

Berdasarkan bab 4.1 yang membahas hasil analisis kebutuhan parkir dan memperhatikan kondisi eksisting, penggunaan *on-street parking* di Kawasan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang terbukti tidak sesuai dengan ketentuan Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017 serta Pedoman Teknis Penyelengaraan Fasilitas Parkir Dirjen Perhubungan Darat Tahun 1996. Parkir pada kawasan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang menggunakan jalur sepeda dan di area mendekati persimpangan, hal tersebut tidak hanya melanggar regulasi, namun dapat menimbulkan hambatan lalu lintas, mengurangi tingkat keselamatan pengguna jalan, serta menurunkan kualitas aksesibilitas kawasan.

Sebagai solusi alternatif, direncanakan lahan parkir yang diarahkan kepada pemanfaatan lahan milik Pemerintah Kabupaten Tangerang yang berlokasi di sisi barat Alun-Alun Ahmad Yani. Lahan ini memiliki potensi yang cukup besar untuk dikembangkan salah satunya menjadi fasilitas *off-street parking* dengan kapasitas yang lebih terukur dan sesuai dengan standar

teknis yang berlaku. Alternatif solusi ini akan memberikan peluang untuk:

- Memenuhi regulasi perparkiran dengan menyediakan petak parkir yang sesuai dengan regulasi, tidak mengganggu jalur sepeda, dan memperhatikan jarak aman dari persimpangan.
- Meningkatkan kapasitas parkir secara signifikan tanpa mengorbankan fungsi lalu lintas utama di jalan sekitar Alun-alun.
- Mendukung prinsip keberlanjutan melalui perencanaan tapak yang sesuai dengan regulasi

Berdasarkan hasil pengamatan pada tanggal 18-19 Juli 2025 (pukul 06.30 - 20.30), diperoleh bahwa kebutuhan lahan parkir di kawasan Alun-Alun Ahmad Yani sebesar 46 SRP atau setara dengan 690 m². Sementara itu, Lahan milik Pemerintah Kabupaten Tangerang memiliki luas total 9165 m². Dalam konteks perencanaan ruang yang efisien dan berkelanjutan, penelitian ini tidak mengalokasikan keseluruhan lahan tersebut untuk fungsi parkir. Hanya sekitar 2450 m² (\pm 27% dari total luas lahan) yang direncanakan untuk dijadikan solusi alternatif *off-street parking*.

Perencanaan ini bertujuan untuk memastikan bahwa perencanaan lahan tidak hanya berfokus pada peningkatan kapasitas kendaraan semata, tetapi juga memperhatikan prinsip tata ruang berimbang dengan tetap menyediakan potensi ruang untuk fungsi kota lainnya, seperti jalur pedestrian, ruang hijau peneduh, area resapan air, serta fasilitas pendukung publik. Dengan demikian, desain ini tidak hanya menyelesaikan permasalahan *on-street parking* yang tidak sesuai dengan regulasi, tetapi juga menjaga keseimbangan pemanfaatan ruang dan mempertahankan kualitas lingkungan perkotaan.

Jika diasumsikan hanya membuat lahan parkir saja tanpa menghitung pembuatan zona pedagang kaki lima dan dengan keterangan harga yang bisa berubah seiring waktu, maka biaya pembuatan lahan parkir seluas 2450 m² bisa disesuaikan sesuai material dengan rincian kasar seperti:

- Jika menggunakan material Beton K-250 sebesar Rp 325.000/ m², maka bisa didapatkan total biaya pengerjaan sebesar Rp 796.250.000,-
- Jika menggunakan material Aspal Hotmix sebesar Rp 200.000/ m², maka bisa didapatkan total biaya pengerjaan sebesar Rp 490.000.000,-
- Jika menggunakan material *Paving Block* sebesar Rp 250.000/ m², maka bisa didapatkan total biaya pengerjaan sebesar Rp 612.500.000,-

Site Plan

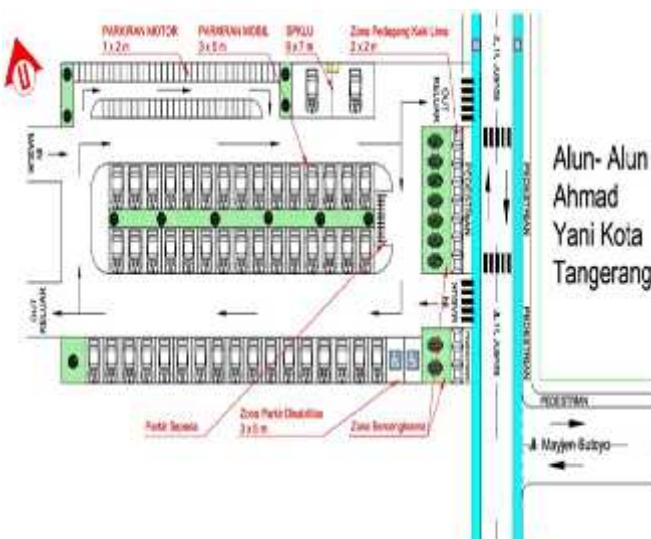
Perencanaan lahan parkir ini dibagi menjadi beberapa zona fungsional yang saling terintegrasi guna mendukung efisiensi ruang, kenyamanan pengguna, serta keberlanjutan infrastruktur. Kapasitas parkir yang direncanakan terdiri atas:

- 47 SRP Kendaraan Roda Empat dengan dimensi SRP Golongan III (3 x 5 meter) (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)

- b) 2 SRP khusus disabilitas dengan dimensi SRP Golongan III (3 x 5 meter) (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
- c) 60 SRP Kendaraan Roda Dua dengan dimensi 1 x 2 m
- d) Zona SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) dengan dimensi 6 x 7 meter (PLN, 2024)
- e) Fasilitas parkir sepeda

Selain fungsi utama sebagai area parkir, perencanaan juga mencakup zona khusus pedagang kaki lima dengan dimensi 2 x 2 meter per unit, serta zona bercengkerama sebagai ruang aktivitas sosial dan ekonomi. Keberadaan zona ini bertujuan untuk merelokasi pedagang dari trotoar dan badan jalan Mayjen Sutoyo ke area yang lebih tertata, demi menciptakan keteraturan ruang publik dan mendukung pendekatan *mixed-use development*.

Jumlah SRP yang direncanakan telah disesuaikan berdasarkan hasil analisis kebutuhan parkir pada bab 4.1, yaitu sebanyak 46 SRP Kendaraan roda empat. Penambahan SRP khusus disabilitas, SPKLU, SRP kendaraan roda dua, dan parkir sepeda merupakan upaya dalam mempersiapkan infrastruktur yang inklusif dan berorientasi pada prinsip keberlanjutan.



Gambar 6. Site Plan Perencanaan Lahan Parkir Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan maka kesimpulan yang diambil adalah sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting fasilitas parkir di Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang masih menggunakan *On-Street Parking* yang memanfaatkan badan jalan H. Juanda dan Mayjen Sutoyo. *On-Street Parking* tersebut tidak sesuai dengan Peraturan Walikota Tangerang nomor 43 Tahun 2017 karena menggunakan jalur sepeda, berada dekat dengan persimpangan, dan tidak memiliki petak parkir resmi. Kondisi ini berdampak pada penurunan kinerja jalan, meningkatnya hambatan samping (*Side Friction*), serta menimbulkan konflik ruang dengan pengguna sepeda maupun pengguna kendaraan yang ingin bermanuver pada persimpangan.
2. Berdasarkan hasil pembahasan, diperlukan fasilitas *off-street parking* dengan kapasitas 46 SRP kendaraan Roda Empat.
3. Alternatif solusi yang ditawarkan adalah perencanaan lahan parkir baru pada lahan milik Pemerintah Kabupaten Tangerang di sisi barat Alun-Alun Ahmad Yani. Dengan memanfaatkan 2450 m² (\pm 27% dari total luas lahan) milik Pemerintah Kabupaten Tangerang untuk memenuhi kebutuhan tersebut secara terukur dan sesuai dengan regulasi serta mengintegrasikan zona UMKM dan area tunggu publik dalam skala kecil untuk mendukung fungsi sosial-ekonomi Kawasan sesuai dengan prinsip *mixed-use development*.
4. Perencanaan lahan parkir ini terdiri atas:
 - a. 47 SRP Kendaraan Roda Empat dengan dimensi SRP Golongan III (3 x 5 meter) (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
 - b. 2 SRP khusus disabilitas dengan dimensi SRP Golongan III (3 x 5 meter) (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
 - c. 60 SRP Kendaraan Roda Dua dengan dimensi 1 x 2 m
 - d. Zona SPKLU (Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum) dengan dimensi 6 x 7 meter (PLN, 2024)
 - e. Fasilitas parkir sepeda
 - f. Zona khusus pedagang kaki lima dengan dimensi 2 x 2 meter per unit
5. Jumlah SRP yang direncanakan telah disesuaikan berdasarkan hasil analisis kebutuhan parkir pada bab 4.1, yaitu sebanyak 46 SRP Kendaraan roda empat. Penambahan SRP khusus disabilitas, SPKLU, SRP kendaraan roda dua, dan parkir sepeda merupakan upaya dalam mempersiapkan infrastruktur yang inklusif dan berorientasi pada prinsip keberlanjutan.
6. Potensi pendapatan harian diperkirakan berkisar antara Rp 900.000,- hingga Rp 1.500.000,-. Estimasi ini berasal dari hasil observasi volume kendaraan roda empat yang mencapai 100 unit per hari, serta asumsi penggunaan oleh sekitar 200 kendaraan roda dua per hari. Jika fasilitas parkir ini dilengkapi dengan sistem parkir elektronik berbasis akumulasi waktu (per jam), maka potensi pendapatan harian dapat mencapai nilai tertinggi sekitar Rp 1.500.000,-. Dengan demikian, secara akumulatif fasilitas ini diproyeksikan mampu memberikan kontribusi pendapatan bulanan sekitar Rp 27.000.000,- hingga Rp 45.000.000,-.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, beberapa saran yang dapat diberikan adalah:

1. Pemerintah Kota Tangerang disarankan untuk berdiskusi lebih lanjut bersama Pemerintah Kabupaten Tangerang sebagai pemilik lahan dalam mempertimbangkan Pembangunan fasilitas *off-street parking* sebagai suatu langkah strategis dalam meningkatkan kualitas tata ruang kota kawasan Alun-Alun Ahmad Yani Kota Tangerang.

2. Pemerintah setempat disarankan untuk melakukan sosialisasi kepada Pengunjung untuk menggunakan Transportasi Umum agar dapat mengurangi kemacetan dan menjadikan Kota yang lebih ramah lingkungan.
3. Penegakan regulasi parkir harus diperketat, khususnya pada jalur sepeda, pedagang kaki lima, dan area dekat persimpangan.
4. Untuk penelitian selanjutnya terkait lahan parkir, disarankan untuk melakukan survei terhadap semua jenis kendaraan (tidak hanya kendaraan roda empat) yang menggunakan perparkiran yang diamati agar mendapatkan proyeksi kebutuhan lahan parkir yang lebih terukur.
5. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan dapat melakukan kajian lebih lanjut dalam kelayakan finansial yang lebih rinci seperti RAB pembuatan lahan Parkir dan sistem manajemen parkir yang lebih mendetail.
6. Untuk penelitian terkait pembuatan *Siteplan* selanjutnya, disarankan dapat melakukan kajian perihal Andalalin dan KDH (Koefisien Dasar Hijau).

DAFTAR PUSTAKA

- (KBBI), K. B. B. I. (n.d.). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. <https://kbbi.web.id/>
- DARAT, D. J. P. (1996). *PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR*.
- Deliyanto, B. (2021). Lahan, Ruang dan Wilayah. Modul, 1–22.
- Forsyth, A. (2022). *What Is Planning?: A Guide for Submitting Authors*. *Journal of the American Planning Association*, 88(1), 1–2. <https://doi.org/10.1080/01944363.2021.1995286>
- Hadi, W., Hamidi, H. D., & Anisah. (2011). *Potensi Penggunaan Parkir Off Street Di Dki Jakarta*. IV(1), 41–52.
- Indonesia, U. U. R. (2009). Undang Undang 41 Tahun 2009.
- Longaris, S., Rogi, O. H. A., & Takumansang, E. D. (2019). Identifikasi dan Evaluasi Eksistensi Ruang Terbuka di Kecamatan Wenang Kota Manado. *Jurnal Spasial Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 6(3), 758–768.
- Mattar, M. G., & Lengyel, M. (2022). *Planning in the brain*. *Neuron*, 110(6), 914–934. <https://doi.org/10.1016/j.neuron.2021.12.018>
- Parmar, J., Das, P., & Dave, S. M. (2020). *Study on demand and characteristics of parking system in urban areas: A review*. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 7(1), 111–124. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2019.09.003>
- PLN Icon Plus. (2024). *BECOMING A PART IN BUILDING INDONESIA'S EV ECOSYSTEM*. www.iconpln.co.id
- Rifai, A. I., Wibowo, T., Isradi, M., & Mufhidin, A. (2020). *On-Street Parking and Its Impact on Road Performance: Case Comersil Area in Jakarta City*. *World Journal of Civil Engineering*, 1(01), 10–18. <http://world.journal.or.id/index.php/wjce/article/view/245>
- Sukamara, N., Putra, I. G. P. A., Santhyasa, I. K. G., Wirawan, K., Arimbawa, W., Juliarthana, I. N. H., Galih, K. A. S., Kardinal, N. G. A. D. A., & Kurniawan, W. D. W. (2021). *DINAMIKA TATA RUANG DAN KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN BINAAN*. In Dinamika tata ruang dan keberlanjutan lingkungan binaan.
- Tangerang, W. (2017). Peraturan Walikota Tangerang Nomor 43 Tahun 2017. 1 – 5