

PENATAAN PARKIR DI KAWASAN PASAR GAJAH MADA KABUPATEN TABANAN

I KADEK ADJUS PRAMANA PUTRA TILIJA Taruna DIII ManajemenTransportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Jalan Raya Setu 89, Bekasi adjuspramanaputra02@gmail.com	WIDORISNOMO, MT Dosen PTDI-STTD Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Jalan Raya Setu 89, Bekasi	URIANSAH PRATAMA, MM Dosen PTDI-STTD Politeknik Transportasi DaratIndonesia – STTD Jalan Raya Setu 89, Bekasi
---	--	--

Abstract

The growth of motorized vehicles is increasing from year to year. The growth of motorized vehicles each year increases by 4.59%. Most of the growth occurred in motorcycle vehicles. The increasing number of vehicles is not followed by the addition of roads and parking facilities owned by each shop and other agencies. This condition makes various traffic problems arise, causing congestion and smooth traffic in the area to experience obstacles. Even though the traffic jams and irregularities are very detrimental to the economy in the Gajah Mada Market area. The purpose of this study was to determine the increase in existing parking spaces and the performance of these roads. For this reason, the results need to change the angle pattern of 300 so that the parking space capacity will increase. Meanwhile, it can also be done by diverting parking lots in order to provide solutions that occur between parking users and road users. Several suitable alternates have been submitted. This research will make a positive contribution to solving problems related to the use of parking lots and their management in the Jalan Gajah Mada area.

Keywords: *Parking Arrangement, Off Street Parking, Jalan Gajah Mada, Street Corner Pattern*

Abstrak

Pertumbuhan kendaraan bermotor yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Pertumbuhan kendaraan bermotor setiap tahunnya naik sebesar 4,59%. Paling banyak pertumbuhan terjadi pada kendaraan sepeda motor. Semakin banyaknya kendaraan tidak diikuti dengan penambahan ruas jalan dan fasilitas parkir yang dimiliki oleh setiap pertokoan maupun instansi lainnya. Kondisi tersebut membuat muncul berbagai persoalan lalu lintas sehingga menyebabkan kemacetan dan kelancaran lalu lintas di Kawasan tersebut mengalami hambatan. Padahal kemacetan dan ketidak lancaran ini sangat merugikan perekonomian di kawasan Pasar Gajah Mada. Tujuan penelitian ini dilakukan untuk mengetahui peningkatan ruang parkir yang ada dan kinerja dari ruas jalan tersebut. Untuk itu hasilnya perlu perubahan pola sudut 30⁰ maka kapasitas ruang parkirnya akan bertambah. Sedangkan bisa juga dengan pengalihan lahan parkir supaya memberikan solusi yang terjadi antara pengguna parkir dengan pengguna jalan. Beberapa alternatif yang sesuai sudah disampaikan. Penelitian ini akan memberikan kontribusi positif untuk mengatasi persoalan yang berkaitan dengan penggunaan lahan parkir dan pengelolaannya di daerah Jalan Gajah Mada.

Kata Kunci : Penataan Parkir, Parkir Off Street, Jalan Gajah Mada, Pola Sudut Jalan

PENDAHULUAN

Kendaraan sebagai alat transportasi yang sering dipergunakan oleh masyarakat dan berbagai pihak untuk menunjang kegiatan sehari-harinya. Perannya cukup penting dalam memberikan kemudahan kepada semua pihak untuk memberikan pelayanan dan memudahkan mobilitas mereka. Peran yang dimunculkan sangat penting dan sangat esensial karena mampu mempengaruhi kehidupan manusia secara umum (Herwangi, Syabri, and Kustiwan 2015). Apalagi pada era modern ini, alat transportasi berupa kendaraan sangat dibutuhkan untuk berbagai kebutuhan dan kegiatan sehari-hari masyarakat. Hampir keseluruhan kegiatan masyarakat sangat berkaitan dengan kendaraan. Untuk itu kondisi yang terjadi semakin berkembangnya kebutuhan masyarakat akan penggunaan kendaraan. Secara data perkembangan dan pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan sebanyak 7% (Yaldi, Nur, and Apwiddhal 2021). Jumlah ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan menyatakan cukup banyak laju pertumbuhan dan perkembangannya. Perkembangan penggunaan kendaraan bermotor ini dapat disajikan dalam tabel 1.

Tabel 1. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor (2019-2020)

No	Type Kendaraan	2019	2020	Pertumbuhan per Tahun
1	Mobil Penumpang	15.592.419	15.797.746	4,71%
2	Bis	231.569	233.261	3,34%
3	Mobil Barang	5.021.888	5.083.405	4,11%
4	Sepeda Motor	112.771.136	115.023.039	5,03%
Jumlah Total Kendaraan		133.617.012	136.137.451	4,95%

Sumber : Statistik Transportasi, BPS 2020

Sesuai dengan penjelasan yang ada pada tabel 1 menyatakan bahwa ternyata secara data pertumbuhan kendaraan bermotor setiap tahunnya mampu meningkat sebanyak 4,95% atau hampir 5% per tahunnya. Hasil ini merupakan rata-rata secara keseluruhan peningkatan yang terjadi. Peningkatan yang paling besar menurut tabel diatas adalah pada bagian sepeda motor yang mampu meningkat seiring bertambahnya tahun sebanyak 5,03% setiap tahunnya. Tentu saja hal ini sangat banyak jumlah kendaraan bermotornya. Hampir setiap tahunnya semakin bertambah jumlah kendaraan jenis sepeda motor. Kondisi ini benar terjadi apalagi di perkotaan yang sudah mulai padat penduduk, mereka memiliki kendaraan yang cukup banyak dan mereka gunakan untuk kegiatan sehari-hari. Kondisi yang terjadi di perkotaan mulai dirasakan berbagai persoalan mengenai penggunaan kendaraan bermotor ini. Permasalahan ini akan terus berkembang dan akan mempengaruhi berbagai kehidupan masyarakat secara umum.

Masalah yang paling sering terjadi adalah kemacetan yang mulai berkembang dan sudah menyebar serta terjadi di berbagai wilayah di Indonesia. Permasalahan ini mulai dirasakan pada berbagai ruas jalan yang ada serta dalam waktu yang cukup sering (Kadarisman, Gunawan, and Ismiyati 2017). Permasalahan ini muncul karena jumlah kendaraan bermotor yang semakin lama mengalami peningkatan sedangkan fasilitas maupun sarana-prasarananya tidak mendukung atas perkembangan yang terjadi menyebabkan banyak permasalahan transportasi yang dirasakan oleh masyarakat secara umum. Pada kenyataannya sarana dan prasarana pendukung kendaraan tersebut belum optimal (Krusen, Rizal, and Simatupang 2021). Apabila belum optimal maka akan terjadi banyak kondisi yang tidak sesuai dan menghambat mobilitas masyarakat. Sarana dan prasarana yang dimaksud bukan hanya berkaitan dengan jalan saja melainkan berkaitan

dengan angkutan umum, terminal, lahan parkir dan pengisian bahan bakar serta fasilitas lainnya. Apalagi tidak tersedianya angkutan umum yang memberikan kemudahan akses mobilitas masyarakat membuat hampir semua warga masyarakat membeli produk kendaraan bermotor. Untuk itu ini berkaitan dengan pengelolaan transportasi dan pertumbuhan kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya.

Masalah kemacetan dan tidak tertatanya penggunaan kendaraan bermotor yang terjadi diperkotaan telah menjadi persoalan yang sering dihadapi oleh mereka. Apalagi daerah perkotaan yang banyak memiliki sentra ekonomi dan tempat penting perekonomian lainnya sangat berpengaruh dengan adanya kondisi tersebut. Hal ini semakin diperparah dengan tidak tersedianya fasilitas penunjang serta pengelolaan yang sesuai. Padahal secara penelitian menyatakan bahwa kemacetan dan persoalan transportasi lainnya sangat merugikan perekonomian (Subastian, Christin, and Subarto 2021). Oleh karena itu, masyarakat lebih memilih menggunakan sarana transportasi yang nyaman, yaitu kendaraan pribadi. Pengguna kendaraan pribadi membutuhkan fasilitas/lokasi dimana mereka dapat menghentikan kendaraannya ketika sampai di tempat tujuan. Tujuan yang menjadi destinasi masyarakat yaitu menuju ke tempat-tempat yang mempunyai tarikan perjalanan yang tinggi, misalnya pertokoan, sekolah, tempat kerja, pasar, dan lainnya.

Kondisi ini terjadi di kawasan Pasar Gajah Mada yang menjadi pusat perekonomian dengan transaksi jual beli setiap harinya dan menjadi pusat tarikan di Wilayah Kabupaten Tabanan khususnya Kecamatan Tabanan yang melewati ruas jalan Gajah Mada. Jalan Gajah Mada merupakan jalan Provinsi atau jalan kolektor yang terletak di kawasan Central Business District (CBD). Komposisi tempat jual beli yang tersedia berupa toko, pedagang pangan, pedagang kaki lima, rumah dan toko. Pada setiap waktu jumlah kendaraan yang keluar masuk maupun berhenti pada kawasan pasar tersebut cukup padat. Untuk itu parkir ialah sarana umum yang sangat berarti dalam memberi tunjangan atas aktivitas-aktivitas yang ada pada kawasan termasuk sekitar pasar (Venti, Sholva, and Nyoto 2020). Kawasan sekitar pasar memiliki fasilitas pemberhentian kendaraan yaitu parkir di badan jalan. Namun dikarenakan tingginya volume kendaraan yang hendak parkir, fasilitas parkir on street yang tersedia kawasan pasar tidak tertata dengan baik dan tidak dapat menampung seluruh kendaraan yang ada. Hal tersebut dapat mengakibatkan terganggunya kelancaran lalu lintas pada kawasan pasar. Hal ini dikarenakan oleh transportasi yang mempergunakan badan jalan. Sehingga mengakibatkan dalam ruas jalan ini mengalami penurunan kinerja ruas jalan khususnya pada jam sibuk siang hari dan juga mengoptimalkan parkir on street yang tersedia agar dapat menampung kebutuhan parkir seluruh kendaraan yang hendak parkir terutama pada kawasan Pasar Gajah Mada Kabupaten Tabanan yaitu pada ruas Jalan Gajah Mada.

Parkir merupakan sebuah ketidak Bergerakannya sebuah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor yang berdiam diri pada sebuah tempat dan sementara karena sedang ditinggalkan pemiliknya untuk melakukan kegiatan tertentu. Selain itu menurut PP No 43 Tahun 1993 pengertian parkir yaitu kendaraan yang mengalami pemberhentian dalam tempat-tempat tertentu yang dilengkapi dengan rambu-rambu maupun maupun tidak dalam sebuah kepentingan tertentu. Parkir ini menjadi sebuah hal yang penting dan membutuhkan lahan yang luas sehingga dibutuhkan pengelolaan dan manajemen yang baik. Untuk itu secara jenis lahan yang digunakan penggunaan lahan untuk parkir ini memiliki dua jenis yaitu : 1) Parkir di tepi jalan (on-street parking) yaitu mereka yang melakukan tindakan parkir dengan memanfaatkan badan jalan untuk lokasi parkir dan 2) Parkir di luar badan jalan (off street parking) yaitu kegiatan parkir yang menggunakan

luar badan jalan maupun berada pada luar halaman pertokoan. Untuk itu setiap tempat dan fasilitas umum harus memiliki parkir yang memadai supaya tidak terjadi kondisi kemacetan yang berkepanjangan maupun kondisi lalu lintas yang tidak baik. Oleh karena itu, perlu adanya pengkajian terhadap ruas jalan tersebut sehingga nantinya dapat meningkatkan ruang parkir yang ada dan kinerja dari ruas jalan tersebut. Dari uraian permasalahan yang ada maka perlu dilakukan penelitian dengan judul **“PENATAAN PARKIR DI KAWASAN PASAR GAJAH MADA KABUPATEN TABANAN”**

METODE

Pada tahapan ini merupakan tahapan yang menindak lanjuti alternatif terbaik yang dapat dilakukan dalam menindak lanjuti penurunan pendapatan retribusi parkir dan melakukan penataan parkir Kawasan Pasar Gajah Mada di Kabupaten Tabanan setelah adanya beberapa skenario yang dilaksanakan. Waktu penelitian untuk mengambil data patroli parkir yaitu pukul 06.00-14.00 WITA serta pengambilan volume lalu lintas yaitu 06.00-18.00 WITA.

Pada tahapan proses identifikasi masalah ini memperhitungkan berbagai masalah yang terdapat di area investigasi. Kemudian ditentukan masalah yang ada dan kemudian diambil beberapa masalah untuk dirumuskan. Pada tahapan pengumpulan data ini meliputi pengumpulan data primer dan sekunder. Data primer meliputi data inventarisasi ruas jalan dari wilayah studi, data volume lalu lintas, data kondisi parkir secara eksisting seperti jumlah kendaraan yang parkir, durasi parkir, serta akumulasi parkir. Sedangkan data sekunder meliputi peta jaringan jalan, data mengenai retribusi parkir, dan laporan umum PKL Kabupaten Tabanan

Pada tahapan analisis data ini merupakan tahapan dimana saat kita telah mendapatkan kumpulan data-data, selanjutnya data yang telah di kumpulkan lalu di lakukan analisis mengenai kondisi eksisting parkir yang ada dan juga analisis mengenai pendapatan melalui parkir yang telah ada. Pada tahapan ini merupakan tahapan yang menindak lanjuti alternatif terbaik yang dapat dilakukan dalam menindak lanjuti penurunan pendapatan retribusi parkir dan melakukan penataan parkir Kawasan Pasar Gajah Mada di Kabupaten Tabanan setelah adanya beberapa skenario yang dilaksanakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian yang dilakukan menunjukkan sebuah hasil yang berkaitan dengan pemanfaatan ruas jalan dan menjawab berbagai rumusan masalah mengenai penelitian ini. Untuk itu hasilnya menunjukkan kondisi yang terjadi pada saat dilakukan penelitian menunjukkan setiap ruas jalan memiliki kepadatan kendaraan yang berbeda-beda. Hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan setiap 15 menit dalam waktu 8 jam didapatkan hasil pada pukul 07.30-07.45 WITA di ruas Jalan Gajah Mada Timur sebanyak 86 kendaraan terparkir namun di bagian ruas Jalan Gajah Mada Barat pada waktu itu mengalami penurunan parkir. Tetapi pada pukul 07.00-07.15 WITA pada kawasan ruas Jalan Gajah Mada Barat mengalami peningkatan parkir sebanyak 37 kendaraan walaupun ini merupakan cukup banyak dan jam puncak namun jumlahnya masih cukup sedikit. Hal ini dikarenakan kawasan tersebut letaknya berseberangan dari kawasan pasar. Untuk itu akumulasi parkir pada ruas jalan bagian timur maupun barat disajikan melalui tabel 2.

Tabel 2. Akumulasi Kondisi Parkir

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor (kend)	Mobil Penumpang (kend)	Pick Up (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Gajah Mada Timur	07.30 - 07.45	71	10	5	86
Gajah Mada Barat	07.00 - 07.15	20	10	7	37

Sumber : Hasil Analisis

Selain ini didapatkan pula penghitungan seberapa besar volume kendaraan yang terparkir di Jalan Gajah Mada Timur maupun Barat. Volume parkir berarti jumlah keseluruhan kendaraan yang mempergunakan fasilitas parkir pada badan jalan tiap satuan waktu 8 jam (waktu penelitian) pada interval 15 menit. Menunjukkan secara keseluruhan banyak kendaraan jenis sepeda motor, mobil maupun pick up yang melakukan parkir. Secara data hasil perhitungan volume kendaraan ini dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Volume Kendaraan

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		
	Sepeda Motor	Mobil	Pick Up
Gajah Mada Timur	249	109	41
Gajah Mada Barat	140	44	24

Sumber : Hasil Analisis

Secara umum jumlah kendaraan yang terparkir di Jalan Gajah Mada cukup banyak. Sesuai dengan data yang disampaikan hampir sebanyak 249 kendaraan jenis motor parkir di bagian ruas timur dan sebanyak 140 kendaraan motor parkir dibagian ruas barat, untuk itu secara total keseluruhan dihasilkan data sebanyak 389 kendaraan jenis motor terparkir di jalan gajah mada. Selanjutnya untuk jenis mobil setiap harinya terparkir sebanyak 153 kendaraan dan 65 kendaraan jenis pick up setiap harinya terparkir di Jalan Gajah Mada. Tentu saja ini menjadi bukti bahwa volume kendaraan yang terparkir di sepanjang ruas Jalan Gajah Mada sangat banyak. Banyaknya volume kendaraan yang ada harus juga dilakukan analisis mengenai seberapa besar permintaan ruang parkir maupun kapasitas ruang parkir atau penawaran yang dimiliki di ruas jalan gajah mada.

Secara umum permintaan dan penawaran parkir didapatkan dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat diketahui jumlah kapasitas parkir yang disediakan (penawaran) dan jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (permintaan). Sesuai dengan hasil perhitungan yang dilakukan menunjukkan sebuah hasil yaitu permintaan terhadap penawaran pada sepeda motor di ruas jalan Gajah Mada Timur memiliki 22 kendaraan ruang tersisa sedangkan di ruas jalan Gajah Mada Barat memiliki 29 kendaraan ruang tersisa. Selain perhitungan dilakukan pada sepeda motor juga dilakukan pada mobil dan pick up yang menghasilkan sebuah data yang menyatakan di ruas jalan Gajah Mada Timur permintaan ruang parkir yang dibutuhkan untuk mobil sebanyak 14 dan 10 ruang untuk pick up. Selain itu untuk penawaran atau kapasitas yang disediakan untuk mobil dan pick up sebanyak 12 SRP pada 0⁰ sudut parkir, 14 SRP pada 30⁰ sudut parkir, 19 SRP pada 45⁰ sudut parkir, dan 23 SRP pada 60⁰ sudut parkir serta 28 SRP pada 90⁰ sudut parkir. Kondisi tersebut yang terjadi di Jalan Gajah Mada Timur. Namun kondisi yang berbeda di ruas jalan Gajah Mada Barat permintaan ruang parkir yang dibutuhkan untuk mobil sebanyak 10 dan 7 ruang untuk pick up. Selain itu untuk penawaran atau kapasitas yang disediakan untuk mobil dan pick up sebanyak 10 SRP pada 0⁰ sudut parkir, 12 SRP pada 30⁰ sudut parkir, 16 SRP pada 45⁰ sudut parkir, dan 20 SRP pada 60⁰ sudut parkir serta 24 SRP pada 90⁰ sudut parkir. Untuk itu sesuai dengan data-data yang dimiliki dapat dilakukan pengelolaan dan perumusan beberapa alternatif untuk mengatasi persoalan

yang terjadi di ruas jalan Gajah Mada Timur maupun ruas Jalan Gajah Mada Barat. Sesuai dengan data tersebut dapat dilakukan pengukuran kapasitas setiap ruas jalan.

Pengukuran ini dilakukan untuk mengetahui lebar efektif jalan yang dipergunakan sebagai lokasi lalu lintas kendaraan. Untuk itu secara hasil dapat disajikan dalam tabel 4.

Tabel 4. Kapasitas Ruas Jalan

No	Ruas Jalan	Co	FCw	FCsf	Fcsp	FCcs	C (smp/jam)
1	Gajah Mada Timur	1650	0,92	0,88	1	0,9	1202,85
2	Gajah Mada Barat	3300	0,87	0,89	1	0,9	2299,671

Sumber : Hasil Analisis

Sesuai dengan sumber tabel 4 dapat diambil sebuah kesimpulan yaitu terlihat jika kapasitas jalan pada ruas Jalan Gajah Mada Timur adalah 1202,85 smp/jam serta kapasitas jalan pada ruas Jalan Gajah Mada Barat adalah 2299,671 smp/jam.

Pembahasan

1. Pengaturan Pola Sudut Parkir

Konsep pengaturan pola sudut parkir yang diterapkan pada parkir on street yaitu memperhitungkan kapasitas parkir yang dapat menampung banyaknya volume kendaraan. Apabila sudut yang diterapkan pada parkir on street yang ada semakin besar maka kapasitas parkir juga akan bertambah. Berikut merupakan pengaturan pola sudut parkir dan juga masing-masing kapasitas yang ditawarkan terdapat dalam **Tabel V.16** di bawah.

Tabel 5 . Kapasitas Statis Sudut Alternatif

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis
Gajah Mada Timur	70	0	6	12
		30	5	14
		45	3,7	19
		60	3	23
		90	2,5	28
Gajah Mada Barat	60	0	6	10
		30	5	12
		45	3,7	16
		60	3	20
		90	2,5	24

Sumber : Hasil Analisis

Berdasar pada **Tabel 5.** dengan penerapan pola sudut parkir on street 30^0 dan panjang jalan yang tetap sama, kapasitas statis untuk ruas Jalan Gajah Mada Timur menjadi 14 SRP. Dari penerapan sudut alternative parkir on street 30^0 ini diperlukan penambahan panjang jalan untuk parkir sebagai berikut agar menambah jumlah kapasitas yang dapat menampung jumlah akumulasi tertinggi. Pemilihan pola sudut parkir 30^0 dikarenakan pada pemilihan sudut parkir juga memperhitungkan dampak dari kinerja ruas jalan yang ada berupa Kapasitas Jalan dan V/C ratio, Dengan demikian pola sudut 30^0 merupakan alternatif yang terbaik guna meningkatkan kinerja ruas jalan Gajah Mada ini. Berikut merupakan visualisasi kondisi parkir masing-masing ruas jalandengan usulan sudut alternatif yang diberikan.

2. Penambahan Panjang Jalan Yang Digunakan Untuk Area Parkir

Salah satu hal yang menjadi permasalahan yaitu kurangnya area parkir membuat kendaraan yang ingin memarkirkan kendaraannya tak tertampung akibat telah melebihi batas maksimum ruang parkir tersedia, oleh karena itu tingginya tingkat permintaan terhadap penawaran menyebabkan kurangnya a real parkir yang tersedia. Untuk mengatasi hal ini salah satu alternatif tambahan yang dapat digunakan yaitu penambahan panjang jalan yang digunakan untuk parkir dengan demikian kapasitas statis pada ruas jalan tersebut juga ikut bertambah.

Berikut adalah kapasitas statis dari kondisi eksisting panjang jalan yang digunakan sebagai parkir on street terdapat dalam Tabel 6 di bawah.

Tabel 6. Kondisi Saat Ini Panjang Jalan

Lokasi Parkir	Panjang Jalan (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir (m)	Kapasitas statis (SRP)
Gajah Mada Timur	70	0	6	12
		30	5	14
		45	3,7	19
		60	3	23
		90	2,5	28
Gajah Mada Barat	60	0	6	10
		30	5	12
		45	3,7	16
		60	3	20
		90	2,5	24

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan **Tabel 6** diatas dapat dilihat untuk kapasitas statis mobil dan pick up di ruas jalan Gajah Mada Timur dengan panjang jalan 70 m, kapasitas yang tersedia yaitu hanya 23 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan pick up, sedangkan panjang jalan yang dipergunakan sebagai lahan parkir pada ruas Jalan Gajah Mada Barat yaitu 60 m kapasitas statis yang tersedia yaitu 20 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan pickup. Tentu saja kapasitas ini belum mampu menampung jumlah kendaraan yang hendak parkir. Adapun usulan alternatif tambahan yaitu penambahan panjang jalan merupakan usulan jika pada pengubahan pola sudut parkir belum dapat memenuhi target yang telah ditetapkan. Berikut merupakan usulan alternatif penambahan panjang jalan terdapat dalam **Tabel 7** di bawah.

Tabel 7 Alternatif Penambahan Panjang Jalan Dan Perubahan Sudut Parkir

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis
Gajah Mada Timur	120	0	6	20
		30	5	24
		45	3,7	32
		60	3	40
		90	2,5	48
Gajah Mada Barat	90	0	6	15
		30	5	18
		45	3,7	24
		60	3	30
		90	2,5	36

Sumber : Hasil Analisis

Pada **Tabel 7** terlihat perbedaan kapasitas statis setelah ditambahkan panjang jalan yang digunakan untuk parkir. Untuk Jalan Gajah Mada Timur panjang jalan 120 meter kapasitas statis bertambah menjadi 24 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan pick up. Sedangkan untuk Jalan Gajah Mada Barat panjang jalan 90 meter kapasitas statis menjadi 18 SRP untuk jenis kendaraan mobil dan pick up. Berikut merupakan permintaan dan penawaran setelah menambahkan panjang jalan dan merubah pola sudut parkir terdapat .

3. Pengalihan Lahan Parkir *On Street* Menjadi Parkir *Offstreet*

Dikarenakan terbatasnya satuan ruang parkir yang dapat disediakan untuk parkir di badan jalan dengan optimalisasi sudut, maka diperlukan alternatif lain untuk menampung permintaan parkir yang ada. Alternatif lain yang dapat dilakukan yaitu pembangunan ruang parkir off street. Parkir off street atau taman parkir disebut dengan lokasi dimulainya juga diakhirinya sebuah pergerakan, selain dari itu taman parkir berguna selaku bagian atas layanan umum yakni tempat pemberhentian sementara ataupun pelayanan penitipan kendaraan. Disaat pengunjung mempunyai

kebutuhan lainnya maka diperlukan tempat parkir yang aman dan nyaman. Agar kegiatan parkir ini tidak berpengaruh kepada penurunan tingkat pelayanan ruas jalan maka diperlukan adanya parkir off street.

Dalam merencanakan suatu ruang parkir maka harus diketahui terlebih dahulu ruang parkir yang dibutuhkan dalam membangunlah parkir off street berdasarkan permintaan parkir yang ada. Dalam mengukur Kebutuhan Ruang Parkir adalah jumlah akumulasi kendaraan dikalikan pada durasi rata-rata parkir dan dibagi dengan lamanya waktu survei parkir. Rincian kebutuhan ruang parkir terdapat pada **Tabel 8** berikut ini.

Tabel 8 Kebutuhan Ruang Parkir

Nama Jalan	Interval Survei (Jam)	Rata-Rata Durasi Parkir (Jam)			Total Akumulasi (Kendaraan)			Kebutuhan Ruang Parkir (Ruang)		
		Motor	Mobil	Pick Up	Motor	Mobil	Pick Up	Motor	Mobil	Pick Up
Gajah Mada Timur	8	1,36	0,97	0,85	1064	316	98	180	39	10
Gajah Mada Barat	8	0,99	1,15	0,96	413	149	68	51	21	8

Sumber : Hasil Analisis

Untuk mengetahui luas lahan parkir yang dibutuhkan harus berdasarkan hasil perhitungan kebutuhan ruang parkir dari masing-masing jenis kendaraan serta ruang membelok kendaraan tersebut. Untuk rincian analisis kebutuhan ruang parkir lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 9 Kebutuhan Total Lahan Parkir

Nama Jalan	Motor			Mobil			Pick Up			Total Luas Lahan
	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	
Gajah Mada Timur	1,5	180	270	11,5	39	443	11,5	10	119	833
Gajah Mada Barat	1,5	51	76	11,5	21	246	11,5	8	94	416
TOTAL KEBUTUHAN LAHAN PARKIR										1249

Sumber : Hasil Analisis

Jarak dari pasar Gajah Mada menuju lokasi rencana parkir off street adalah 68 m, dengan fasilitas yang ada untuk pejalan kaki yaitu trotoar dengan lebar 1m . Waktu yang dibutuhkan untuk menuju lokasi parkir yaitu sekitar 5-7 menit dengan berjalan kaki.

4. Perhitungan Kinerja Ruas Jalan Dengan Pengaturan Pola Sudut Parkir

Pola sudut parkir 30^0 dapat memberikan kapasitas jalan yang lebih besar dibandingkan dengan pola sudut 60^0 sehingga kapasitas yang lebih besar tersebut dapat memberikan peningkatan terhadap kinerja ruas jalan tersebut. Dengan pengubahan pola sudut awal 60^0 menjadi sudut alternatif 30^0 , V/C rasio pada ruas jalan Gajah Mada Timur yang awalnya 0,725 meningkat menjadi 0,642. Namun perubahan yang terjadi tidak terlalu signifikan dan tidak berpengaruh besar terhadap

kinerja ruas jalan yang ada , tetapi perubahan pola sudut 60^0 menjadi 30^0 menjadi alternatif tepat agar mampu menciptakan peningkatan kinerja ruas jalan Gajah Mada ini. Berikut merupakan perhitungan V/C Ratio dengan Pola Sudut Parkir Alternatif terdapat dalam **Tabel 10** berikut ini

Tabel 10 V/C dengan Pola Sudut Alternatif 30

Nama Jalan	Volume (smp/jam)	C (smp/jam)	V/C Ratio
Gajah Mada Timur	872	2405	0,36
Gajah Mada Barat	872	7084	0,12

Sumber : Hasil Analisis

5. Perhitungan Kinerja Ruas Jalan dengan Pengalihan Lokasi Parkir

Dengan dilakukannya penerapan pengalihan lokasi parkir, maka akan membuat lebar efektif jalan akan bertambah, maka dalam rangka memperoleh besarnya dampak pengalihan lokasi parkir terhadap kinerja ruas jalan yaitu V/C rasio, berikut merupakan hasil dari perhitungan kinerja ruas jalan:

Tabel 11 V/C Ratio Alternatif Parkir Offstreet

No	Nama jalan	Sudut (x°)	Volume (smp/jam)	C (smp/jam)	V/C Ratio
1	Gajah Mada Timur	0	872	1411,344	0,618
		30		1359,072	0,642
		45		1202,256	0,725
		60		1202,256	0,725
		90		1202,256	0,725
2	Gajah Mada Barat	0	872	2749,032	0,317
		30		2643,3	0,330
		45		2299,671	0,379
		60		2299,671	0,379
		90		2299,671	0,379

Sumber : Hasil Analisis

6. Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Saat Ini dengan Alternatif Usulan

Untuk mengetahui bagaimana perubahan terhadap pola sudut parkir alternatif serta pengalihan lokasi parkir off street terhadap pola sudut parkir eksisting, maka perlu dilakukan perbandingan berupa kinerja ruas jalan keadaan eksisting dan kondisi sesudah dilaksanakannya pemecahan masalah. Perbandingan kinerja ruas jalan pada tiap-tiap ruas jalan yang menjadi kajian penelitian dapat diamati dalam tabel dibawah ini:

Tabel V. 12 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan pada Jalan Gajah Mada Timur

Ruas Jalan Gajah Mada Timur			
Indikator	Kondisi Eksisting (60°)	Kondisi usulan (30°)	Pengalihan Off Street
Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)	1202	1359	2405
V/C Ratio (smp/jam)	0,72	0,64	0,36

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 13 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Pada Jalan Gajah Mada Barat

Ruas Jalan Gajah Mada Barat			
Indikator	Kondisi Eksisting (60°)	Kondisi usulan (30°)	Pengalihan Off Street
Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)	2300	2643	7084
V/C Ratio (smp/jam)	0,38	0,33	0,12

Sumber : Hasil Analisis

Berdasarkan perbandingan tabel diatas, maka dapat diketahui pada masing-masing ruas jalan setelah diterapkannya perubahan terhadap pola sudut parkir dari kondisi eksisting dengan alternatif sudut, kinerja ruas jalan pada tiap ruas jalan tak mempunyai perubahan yang terlalu signifikan. Sedangkan setelah diterapkan pengalihan lokasi parkir untuk ruas jalan Gajah Mada terjadi peningkatan pada kapasitas jalan dan membuat kinerja ruas jalan lebih baik

KESIMPULAN

Sesuai dengan pembahasan yang telah disampaikan sebelumnya maka informasi penting yang dapat diambil dan dijadikan kesimpulan adalah sebagai berikut :

1. Secara pola sudut bagian barat maupun timur untuk mobil dan pick up berpola sudut 60° dan Motor berpola 90° dengan posisi parkir di satu badan jalan. Volume yang dihitung dari jam 6.00 – 14.00 WITA, waktu puncak parkir pada ruas Jalan Gajah Mada Timur yaitu pukul 07.30-07.45 dengan 1202 smp/jam, V/C ratio 0,72. Sedangkan bagian barat puncaknya di pukul 07.00-07.15 dengan kapasitas 2300 smp/jam dan V/C ratio 0,38.
2. Untuk permintaan dan penawaran sebelum diberlakukannya pola 30° maupun sesudahnya memiliki perbedaan. Ruas bagian timur permintaan dan penawaran -1 menjadi 0 sedangkan bagian barat semula 3 berubah menjadi 1.
3. Salah satu focus alternative yang dilakukan adalah optimalisasi sudut parkir dan penambahan panjang jalan untuk parkir, semula bersudut (60°) diubah menjadi sudut alternative (30°), dengan mengubah pola sudut parkir maka kapasitas ruas jalan yang ada akan meningkat, tetapi kapasitas ruang parkirnya akan berkurang oleh karna itu diperlukannya penambahan Panjang jalan untuk parkir. Selain itu juga pengalihan lokasi parkir onstreet ke offstreet V/C rasio di ruas jalan Gajah Mada Timur yang sebelumnya 0,72 bisa menjadi 0,36. Jadi penerapan pengalihan lokasi offstreet merupakan alternatif terbaik untuk menyelesaikan permasalahan yang ada.

SARAN

Sesuai dengan penjelasan yang telah disampaikan sebelumnya dan kesimpulan yang telah ditentukan informasi pentingnya maka untuk menyempurnakan kesimpulan yang ada maka beberapa hal yang menjadi saran dari penelitian ini adalah :

1. Optimalisasi dipilih untuk menyelesaikan masalah maka sudut yang sesuai untuk motor 90° dan mobil serta pick up 30°
2. Jika dilakukan pemindahan dari onstreet menjadi off street harus dilakukan uji dampak lingkungannya serta pemasangan rambu-rambunya.
3. Marka parkir harus disediakan supaya memudahkan pergerakan masyarakat.
4. Dibutuhkan pengawasan oleh pihak-pihak yang memiliki kebijakan tertentu dalam pengelolaan parkir on street.

UCAPAN TERIMA KASIH

Atas keberhasilan penyusunan laporan beserta jurnal penelitian ini maka saya sangat berterimakasih kepada beberapa pihak yang ikut membantu mensukseskan dan memberikan dukungan terbaiknya demi mencapai penyelesaian jurnal ini dengan tepat waktu. Beberapa pihak yang telah memberikan kemudahan dan dukungan lainnya adalah Ketua Program Studi D.III Manajemen Transportasi Jalan, Dosen Pembimbing penyusunan tugas akhir yang telah memberikan kemudahan dan kesempatan seluas-luasnya bagi peneliti untuk mengakses informasi maupun melakukan berbagai kegiatan

untuk mendukung terselesainya penelitian ini, Dosen Penguji yang telah memberikan kami masukan, memberikan pengaruh baik kepada peneliti sehingga hasilnya nantinya dapat berpengaruh baik pada perkembangan ilmu pengetahuan kedepannya. Tak lupa juga ucapan terimakasih saya sampaikan kepada Keluarga yang telah memberikan banyak dukungan, doa dan motivasi sehingga saya bisa berhasil dengan baik menyelesaikan tugas akhir ini. Selain itu kepada semua teman-temanku yang memberikan masukan dan dukung apapun sehingga membuat saya semakin semangat dalam melakukan kegiatan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1993, Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Lalu Lintas, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2011, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2014, Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1996, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- _____, Toolkit Untuk Mobilitas Perkotaan Di Indonesia Manajemen Parkir Di Perkotaan, Jakarta.
- Abubakar, Iskandar, 2011. Parkir; Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. Jakarta: Transindo Gastama Media.
- Kelompok PKL Kabupaten Tabanan, 2022, Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan di Wilayah Studi Kabupaten Tabanan dan Identifikasi Permasalahannya.
- Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Jogjakarta.
- Badan Pusat Statistik. (2021). Tabanan Dalam Angka 2021. Tabanan: Badan Pusat Statistik Kabupaten Tabanan.