

JURNAL HAIQAL

by Jokiin Sist

Submission date: 24-Aug-2022 11:24AM (UTC-0400)

Submission ID: 1886437838

File name: JURNAL_HAIQAL.pdf (212.69K)

Word count: 3847

Character count: 21403

PENATAAN PARKIR PADA KAWASAN PASAR MINGGU KOTA BENGKULU

HAIQAL MUZAKKI

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

haiqalmuzakki1@gmail.com

RAHMAT SADILI

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

UTUT WIDYANTO

Dosen Politeknik Transportasi
Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi
17520

Tlp: (021)8254640

Fax: (021) 82608997

Abstract

In this study the authors took a case study about on-street parking on Jalan K.Z Abidin. On-street parking on the road is located in the Minggu Market area. Minggu Market is one of the busiest trading areas in Bengkulu City. On-street parking which is applied on Jalan K.Z Abidin is at an angle of 45° . The on-street parking causes a reduction in the effective width of the road and affects road capacity. Based on the results of on-street parking analysis, it shows that the provision of parking spaces still exceeds the existing parking demand. However, because there is no good parking arrangement, resulting in reduced road performance. The existing condition of the K.Z Abidin Highway with a capacity of 1301,87 smp/hour, V/C ratio of 0.79, travel speed of 18.93 km/hour and a density of 54.44 smp/km and the existing condition of the K.Z Abidin 2 Highway. with a capacity of 4127.76 smp/hour, V/C ratio of 0.54, travel speed of 33.34 km/h and a density of 67.13 smp/km. Intersection Performance on Intersection North Minggu market get the value of the degree of saturation, queue opportunity, delay opportunity as big as 0,49, 11-24 meters, 9,50 second/smp. At the junction of the south minggu market get the value of the degree of saturation, queue opportunity, delay opportunity as big as 0,46, 10-23 meters, 9,26 second/smp. There are two recommendations proposed, the first is in the form of increasing the road segment by changing the parking angle to 90° for passenger cars and pick up vehicles and 0° for motorcycles. The second recommendation is to divert on-street parking to off-street parking by planning a parking park located at K.Z Abidin Highway.

Keywords : parking, street performance, on street

Abstrak

Pada penelitian ini penulis mengambil studi kasus tentang parkir on street di ruas Jalan K.Z Abidin. Parkir on street di ruas jalan tersebut berada di kawasan Pasar Minggu. Pasar Minggu merupakan salah satu kawasan perdagangan yang ramai di Kota Bengkulu. Parkir on street yang diterapkan di ruas Jalan K.Z Abidin yaitu dengan sudut 45° . Parkir on street tersebut menyebabkan berkurangnya lebar efektif jalan dan mempengaruhi kapasitas jalan. Berdasarkan hasil analisis parkir on street menunjukkan penyediaan ruang parkir masih melebihi permintaan parkir yang ada. Namun karena tidak ada penataan parkir yang baik, mengakibatkan berkurangnya kinerja ruas jalan. Kondisi eksisting ruas Jalan K.Z Abidin dengan kapasitas 1301,87 smp/jam. V/C ratio 0,79, kecepatan perjalanan 18,93 km/jam dan kepadatan 54,44 smp/km dan kondisi eksisting ruas Jalan K.Z Abidin 2 dengan kapasitas 4127,67 smp/jam, V/C ratio 0,54, kecepatan perjalanan 33,34 km/jam dan kepadatan 67,13 smp/km. kinerja simpang pada Simpang Pasar Minggu Utara Didapatkan nilai Derajat

Kejenuhan, Peluang Antrian dan Peluang Tundaan sebesar 0,49, 11-24 meter, 9,50 detik/smp. Pada Simpang Pasar Minggu Selatan didapatkan nilai Derajat Kejenuhan, Peluang Antrian dan Peluang Tundaan sebesar 0,46, 10-23 meter, 9,26 detik/smp. Rekomendasi yang diusulkan ada dua, pertama yaitu berupa peningkatan ruas jalan dengan mengubah sudut parkir menjadi 90⁰ untuk kendaraan jenis mobil penumpang dan pick up serta 0⁰ untuk kendaraan jenis sepeda motor. Rekomendasi kedua yaitu pengalihan parkir on street ke parkir off street dengan melakukan perencanaan pembuatan taman parkir yang terletak tepat di Jalan K.Z Abidin 2.

Kata Kunci : parkir, kinerja ruas jalan, on street

PENDAHULUAN

Kota Bengkulu adalah salah satu kota yang terdapat di Provinsi Bengkulu dengan luas wilayah 539,3 km². Kota Bengkulu merupakan wilayah yang memiliki jumlah penduduk 374.694 jiwa dan memiliki karakteristik tata guna lahan yang sebagian besar pemukiman. Kota Bengkulu dikenal dengan hasil perkebunan sawit dan perkebunan karet sumber daya alam tersebut memberikan dampak kemajuan bagi Kota Bengkulu, khususnya pada sektor ekonomi. Kota Bengkulu terdiri dari 9 kecamatan dengan masing-masing kecamatan memiliki pusat perdagangan. Salah satu pusat perdagangan di Kota Bengkulu adalah Pasar Minggu yang berada di ruas Jalan K.Z Abidin. Pasar Minggu merupakan kawasan perdagangan yang ramai. Pasar Minggu khususnya pada ruas Jalan K.Z Abidin dan ruas Jalan K.Z Abidin 2 merupakan salah satu kawasan yang menjadi pusat kegiatan jual beli setiap harinya. Kawasan Pasar Minggu terdiri dari toko atau kios, rumah makan dan pedagang kaki lima. Para penjual tersebut kebanyakan menjual kebutuhan sehari-hari. Pada kawasan Pasar Minggu sebagian besar tidak memiliki ruang parkir tersendiri, sehingga parkir off street yang sangat minim untuk menampung kendaraan menyebabkan banyak kendaraan yang memilih parkir di bahu jalan (on street). Parkir sangat penting untuk menunjang kegiatan yang berada di sekitar pasar. Namun, fasilitas parkir on street yang tersedia di Pasar Minggu memiliki volume kendaraan parkir yang tinggi. Dengan demikian kapasitas jalan menjadi berkurang dan mengakibatkan kinerja ruas jalan tersebut menjadi berkurang.

Penataan parkir yang efektif pada kawasan Pasar Minggu diharapkan dapat mempengaruhi kinerja ruas jalan seperti tingkat pelayanan jalan, kecepatan perjalanan dan kepadatan kendaraan. Secara rinci rumusan masalah penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi parkir eksisting pada Kawasan Pasar Minggu?
2. Apa akibat yang ditimbulkan dari parkir on street terhadap kinerja ruas jalan dan kinerja simpang pada Kawasan Pasar Minggu?
3. Bagaimana alternatif yang baik untuk mengurangi permasalahan yang ditimbulkan oleh parkir on street di Kawasan Pasar Minggu?

Penelitian ini bermaksud untuk melakukan penataan terhadap kondisi parkir saat ini pada Kawasan Pasar Minggu. Adapun tujuan penelitian tentang penataan parkir pada Kawasan Pasar Minggu, antara lain :

1. Menganalisis kondisi eksisting parkir pada Pasar Minggu Kota Bengkulu.
2. Menganalisis kondisi eksisting kinerja ruas jalan dan kinerja simpang pada Pasar Minggu Kota Bengkulu untuk mengetahui masalah yang diakibatkan oleh parkir on street tersebut.
3. Mendesain rekomendasi penataan parkir berupa pengoptimalan sudut parkir dan kebutuhan luas lahan parkir, sehingga dapat meningkatkan kinerja ruas jalan pada Pasar Minggu Kota Bengkulu.

METODE

Untuk lebih memahami proses penelitian ini maka harus dibuat desain proses penelitian. Pada desain penelitian ini akan dijelaskan urutan proses penelitian mulai dari menginput data sampai dengan didapatkan outputnya yaitu sebagai berikut :

1. Identifikasi Masalah

Proses ini ialah tahapan dimana pengidentifikasian berbagai masalah yang terdapat pada wilayah studi. Setelah didapatkan beberapa masalah yang ada, kemudian diambil beberapa permasalahan untuk dirumuskan. Pada penelitian kali ini, permasalahan yang akan dikaji oleh penulis yaitu tentang penataan parkir pada Kawasan Pasar Minggu Kota Bengkulu.

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini dibagi menjadi dua yaitu data primer dan sekunder. Pada penelitian ini, data primer meliputi data hasil survei inventarisasi parkir, data hasil survei patrol parkir, data inventarisasi ruas jalan dan wilayah studi, data volume lalu lintas, data kecepatan lalu lintas, dan data kepadatan lalu lintas. Sedangkan, data sekunder meliputi peta tata guna lahan, peta jaringan jalan dan data mengenai kondisi parkir *on street* yang ada di daerah penelitian.

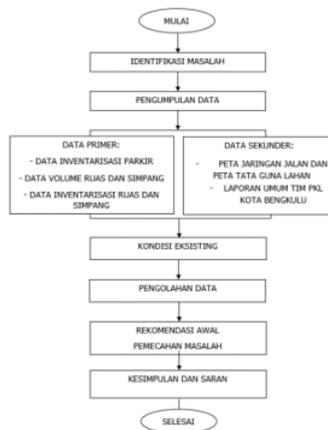
3. Pengolahan Data

4. Tahap ini merupakan tahap dimana saat kita telah mendapatkan kumpulan data-data, maka dari data yang telah dikumpulkan selanjutnya dilakukan pengolahan atau analisis data. Pengolahan data yang dilakukan merupakan analisis data terkait kondisi parkir (*on street*) eksisting pada Kawasan Pasar Minggu serta kinerja ruas jalan yang terdapat parkir di bahu jalan pada ruas jalan tersebut dan kinerja simpang yang di akibatkan oleh parkir di bahu jalan.

5. Keluaran (*output*)

6. Tahap ini merupakan tahap memberikan rekomendasi awal atau usulan terbaik dalam melakukan pemecahan masalah yang dikaji oleh penulis. Pada tahap ini penulis memberikan rekomendasi penataan parkir berupa penentuan sudut parkir dan pengalihan parkir *on street* ke parkir *off street*, sehingga dapat meningkatkan kinerja ruas jalan pada Jalan K.Z Abidin di Pasar Minggu Kota Bengkulu.

Untuk lebih jelas dapat dilihat dalam bagan alir sebagai berikut :



Gambar 1 Bagan Alir Penelitian Metodologi Penelitian

Teknik analisis data dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi deskriptif analitis. Menurut Sugiyono (2012:9) metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, dalam metode ini peneliti melakukan pengumpulan data secara langsung pada

lapangan (observasi). Kemudian data yang diteliti akan dikemukakan dalam bentuk tabel, grafik, garis, diagram lingkaran maupun secara visual.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Ruas Jalan Raya Amuntai Paringin merupakan jalan dua arah yang memiliki tempat parkir di badan jalan. Posisi parkir untuk mobil dan pick up adalah 45° , sedangkan untuk sepeda motor membentuk sudut 90° . Pada ruas Jalan K.Z Abidin memiliki panjang ruas jalan 605 m dengan panjang ruas parkir 345 m dan lebar ruas jalan 8 m serta lebar efektif ruas jalan 5 m. Sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 memiliki panjang ruas jalan 583 m dengan lebar ruas jalan 10 m dan lebar efektif ruas jalan 8 m serta, untuk panjang ruas parkir 245 m yang dipergunakan sebagai tempat parkir mobil dan pick up.

Karakteristik Kinerja Parkir

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Pada kajian ini, akumulasi parkir di peroleh dari penjumlahan kendaraan yang masuk dikurangi dengan kendaraan yang keluar tempat parkir di ruas pengamatan. Karena pada waktu pengamatan dimulai sudah ada kendaraan yang terparkir, maka kendaraan tersebut ikut dihitung dalam perhitungan akumulasi parkir. Pengambilan data dilaksanakan selama 12 jam (06.00 – 18.00 WITA) dengan interval waktu pengamatan 15 menit. Hasil pengamatan akumulasi pada ruas Jalan Raya Amuntai Paringin dapat dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1 Akumulasi Parkir

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor (kend)	Mobil (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Jl. K.Z Abidin	09.30 - 09.45	90	38	128
Jl. K.Z Abidin 2	09.15 - 09.30	64	23	87

Sumber : Hasil Analisis

Pada ruas Jalan K.Z Abidin waktu puncak terjadi pada pukul 09.30 – 09.45 WIB dengan jumlah 90 sepeda motor dan 38 mobil. Sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 waktu puncak terjadi pada pukul 09.15 – 09.30 WITA sebanyak 64 sepeda motor dan 23 mobil.

2. Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan pada waktu tertentu tanpa berpindah-pindah. Dengan melihat durasi parkir dapat diketahui lama waktu parkir kendaraan di lokasi pengamatan. Hasil pengamatan durasi parkir pada ruas Jalan Raya Amuntai Paringin dapat dilihat dalam Tabel 2.

Tabel 2 Durasi Parkir

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi (Menit)	
	Sepeda Motor	Mobil
Jl. K.Z Abidin	115	112
Jl. K.Z Abidin 2	114	115

Sumber : Hasil Analisis

2

3. Pergantian Parkir, Ruang Parkir dan Indeks Parkir

Pergantian parkir menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia (SRP), untuk tiap satuan waktu tertentu. Pergantian parkir di ruas Jalan K.Z Abidin untuk sepeda motor 1,4 dan mobil 2,5. Sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 untuk sepeda motor 0,5 dan mobil 2,3.

Ruang yang dibutuhkan merupakan ukuran kebutuhan parkir pada suatu pusat kegiatan yang ditentukan menurut sifat dan peruntukan parkirnya. Dari hasil pengamatan, menunjukkan bahwa kapasitas ruang parkir yang dibutuhkan pada ruas Jalan K.Z Abidin untuk sepeda motor adalah 233 srp untuk sepeda motor dan 46 srp untuk mobil. Sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 untuk sepeda motor 160 srp dan mobil adalah 34 srp.

Indeks parkir merupakan ukuran lain untuk menyatakan penggunaan pelataran parkir yang dinyatakan dalam persentase ruang, yang ditempati oleh kendaraan parkir. Dari hasil pengamatan indeks parkir pada ruas Jalan K.Z Abidin untuk sepeda motor adalah 40,3% dan untuk mobil 84,8% sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 untuk sepeda motor 40% dan pick up 67,6%. Hal ini menunjukkan bahwa permintaan ruang parkir belum melebihi kapasitas parkir yang ada.

Kinerja Ruas Jalan Eksisting

1. Kapasitas

Kapasitas jalan merupakan ruang lalu lintas yang dilalui oleh kendaraan, besarnya dipengaruhi banyak faktor diantaranya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Kapasitas Jalan pada ruas Jalan K.Z Abidin sebesar 1301,87 smp/jam sedangkan, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 sebesar 4127,76 smp/jam.

2. V/C Ratio

Perhitungan V/C ratio didapat dari perbandingan nilai volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Volume lalu lintas diperoleh dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi. Volume lalu lintas ruas Jalan K.Z Abidin sebesar 1030,6 smp/jam dan kapasitas 1301,87 smp/jam dengan nilai V/C ratio sebesar 0,79. Sedangkan, pada ruas jalan K.Z Abidin 2 volume lalu lintasnya sebesar 2238,30 smp/jam dan kapasitas 4127,76 smp/jam dengan V/C ratio 0,54.

3. Kecepatan

Parkir *On Street* berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan. Salah satunya adalah berpengaruh terhadap kecepatan perjalanan pada ruas jalan yang terdapat pada ruas Jalan K.Z Abidin. Kecepatan perjalanan pada ruas Jalan K.Z Abidin sebesar 18,93 km/jam dan pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 sebesar 33,34 km/jam.

4. Kepadatan

Kepadatan merupakan indikator yang didapatkan dari kombinasi kecepatan dan volume lalu lintas, bahwa kepadatan pada ruas Jalan K.Z Abidin sebesar 54,44 smp/km dan kepadatan pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 sebesar 67,13 smp/km.

Kinerja Simpang Eksisting

1. Kapasitas

Kapasitas ¹⁵ dihitung dengan mengalikan kapasitas dasar simpang dengan faktor faktor penyesuaian yang ada. Setelah diketahui faktor faktor penyesuaiannya, maka dihitung nilai kapasitas simpang Pasar Minggu Utara, yaitu didapat nilai 4.392 smp/jam. Kemudian untuk kapasitas simpang Pasar Minggu Selatan didapat nilai ⁶ 4.510 smp/jam.

2. Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan merupakan rasio arus lalu lintas terhadap kapasitas untuk suatu pendekatan. Pada Simpang Pasar Minggu Utara Didapat dari membagikan arus total hasil survey ctmc dengan kapasitas hasil perhitungan diatas, maka didapat Derajat Kejenuhan Simpang Sebesar 0,49. Kemudian Pada Simpang Pasar Minggu Selatan maka di dapat Derajat Kejenuhan Simpang Sebesar 0,46.

3. Tundaan

Tundaan simpang (D) adalah tundaan yang di hitung berdasarkan jumlah DG dan *DTi*. Berdasarkan perhitungan di atas maka tundaan simpang (D) yang di dapat pada Simpang Pasar Minggu Utara Sebesar 9,50 detik. Kemudian Pada Simpang Pasar Minggu Selatan di dapat nilai tundaan sebesar 9,26 detik.

4. Peluang Antrian

Panjang rentang nilai antrian pada setiap ²⁰ ki simpang diperoleh dari grafik empiris yang berhubungan dengan derajat kejenuhan. Berdasarkan Perhitungan di atas maka di dapat nilai peluang antrian pada Simpang Pasar Minggu Utara sebesar 11-24 meter. Kemudian pada Simpang Pasar Minggu Selatan di dapat nilai peluang antrian sebesar 10-23 meter.

Rekomendasi Penataan Parkir

1. Optimalisasi Sudut Parkir

Perubahan sudut parkir yang semakin kecil dari keadaan eksisting membuat kapasitas ruas jalan bertambah besar. Sedangkan, apabila sudut parkir ¹ diperbesar dari sudut parkir eksisting menyebabkan pengurangan kapasitas ruas jalan. Maka, dari hasil analisis kinerja ruas jalan berdasarkan sudut parkir, maka sudut parkir yang paling baik diterapkan adalah 0° karena dengan penggunaan sudut tersebut maka kinerja ruas jalan yang dihasilkan akan lebih baik dibandingkan dengan menggunakan sudut parkir lainnya. Berikut ini perhitungan kinerja ruas jalan berdasarkan sudut dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 3 Kinerja Jalan Berdasarkan Sudut Parkir Alternatif

3 No	Nama Ruas Jalan	Sudut (x)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
1	K.Z Abidin	0	1952.80	0.53	26.31	39.17
		30	1301.87	0.79	18.93	54.44
		45	1301.87	0.79	18.93	54.44
		60	1301.87	0.79	18.93	54.44
		90	1301.87	0.79	18.93	54.44
2	K.Z Abidin 2	0	4762.80	0.47	38.75	57.76
		30	4127.76	0.54	33.34	67.13
		45	4127.76	0.54	33.34	67.13
		60	4127.76	0.54	33.34	67.13
		90	4127.76	0.54	33.34	67.13

Sumber : Hasil Analisis

5
2. Pengalihan Parkir *On Street* ke Parkir *Off Street* (Taman Parkir)

Dikarenakan terbatasnya Satuan Ruang Parkir yang dapat disediakan untuk parkir di badan jalan dengan optimalisasi sudut dan terdapat lahan kosong di sekitar Jalan K.Z Abidin 2, maka diperlukan alternatif lain untuk menampung permintaan parkir yang ada. Alternatif lain yang dapat dilakukan adalah pengalihan parkir *on street* ke parkir *off street* dengan melakukan pembuatan taman parkir.. Perhitungan kebutuhan ruang parkir dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4 Kebutuhan Ruang Parkir

Nama Jalan	4 Interval Survei (Jam)	Rata-Rata Durasi Parkir (Jam)		Total Akumulasi (Kendaraan)		Kebutuhan Ruang Parkir (Ruang)	
		Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil
K.Z Abidin 2	12	1.9	1.92	1460	564	231	90

Sumber : Hasil Analisis

Hasil analisis kebutuhan luas parkir yang telah dilakukan, selanjutnya digunakan untuk pedoman dalam menyiapkan luas lahan yang akan digunakan sebagai parkir *off street* dengan melakukan pembuatan taman parkir.

Setelah melakukan analisis kebutuhan ruang parkir maka dilakukan analisis perhitungan kebutuhan luas lahan parkir. Berikut hasil perhitungan kebutuhan lahan parkir dapat dilihat dalam tabel berikut ini :

Tabel 5 Kebutuhan Lahan Parkir

Nama Jalan	Motor			Mobil			Total Luas Lahan
	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Luas SRP	Kebutuhan Ruang Parkir	Luas Lahan	Total Luas Lahan
K.Z Abidin 2	1.5	231	347	12.5	90	1128	1475
TOTAL KEBUTUHAN LAHAN PARKIR							1475

Sumber : Hasil Analisis

Ruas Jalan Tanpa Parkir *On Street*

Kinerja ruas jalan tergantung pada banyak faktor diantaranya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Apabila parkir di badan jalan tidak disediakan lagi maka lebar efektif jalan akan bertambah dan mempengaruhi kinerja ruas jalan yang ada. Berikut merupakan kinerja ruas jalan setelah parkir di badan jalan dialihkan ke ruang parkir *off street* (taman parkir).

Tabel 6 Kinerja Ruas Jalan Tanpa Parkir *On Street*

Nama Jalan	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
K.Z Abidin 2	5591,70	0,40	41,30	54,20

Sumber : Hasil Analisis

11

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

- Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting pada ruas Jalan K.Z Abidin waktu puncak parkir pada pukul 08.30 – 08.45 WIB. Pola parkir eksisting badan jalan menggunakan sudut 45⁰ untuk jenis kendaraan mobil dan 90⁰ untuk jenis kendaraan sepeda motor. Serta, komposisi parkir pada ruas Jalan K.Z Abidin didominasi sepeda motor sebanyak 74% dan 26% mobil. Sedangkan untuk ruas Jalan K.Z Abidin waktu puncak parkir pada pukul 09.15 – 09.30 WIB. Pola parkir eksisting badan jalan menggunakan sudut 45⁰ untuk jenis kendaraan mobil dan 90⁰ untuk jenis kendaraan sepeda motor. Serta, komposisi parkir pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 didominasi oleh sepeda motor sebanyak 74% dan 26% mobil.
- Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan untuk kondisi eksisting pada ruas Jalan K.Z Abidin didapatkan nilai kapasitas, V/C ratio, kecepatan, dan kepadatan sebesar 1301.87 smp/jam, 0.79, 18.93 km/jam dan 54.44 smp/km. Sedangkan ruas Jalan K.Z Abidin 2 didapatkan nilai kapasitas, V/C ratio, kecepatan, dan kepadatan sebesar 4127.76 smp/jam, 0.54, 33.34 km/jam dan 67.13

smp/km. Kemudian berdasarkan hasil analisis kinerja simpang pada Simpang Pasar Minggu Utara Didapatkan nilai Derajat Kejenuhan, Peluang Antrian dan Peluang Tundaan sebesar 0,49, 11-24 meter, 9,50 detik/smp dengan LOS B. Pada Simpang Pasar Minggu Selatan didapatkan nilai Derajat Kejenuhan, Peluang Antrian dan Peluang Tundaan sebesar 0,46, 10-23 meter, 9,26 detik/smp dengan LOS B.

3. Berdasarkan hasil analisis maka diberikan rekomendasi pemecahan masalah, yaitu berupa optimalisasi sudut parkir. Pada ruas Jalan K.Z Abidin dengan rekomendasi optimalisasi sudut parkir (0^0) untuk jenis kendaraan mobil dan untuk jenis kendaraan sepeda motor tetap dengan posisi sudut 90^0 , karena dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90^0 paling menguntungkan. Kemudian ada nya perubahan satuan ruang parkir untuk memenuhi permintaan dari masyarakat yaitu untuk sepeda motor kondisi eksisting satuan ruang parkir untuk sudut 90^0 adalah 233 SRP kemudian menjadi 133 SRP untuk jenis kendaraan mobil kondisi eksisting dengan sudut 45^0 adalah 46 SRP menjadi sudut 0^0 menjadi 41 SRP. Sehingga didapatkan nilai kapasitas, V/C ratio, kecepatan dan kepadatan sebesar 1952.80 smp/jam, 0.53, 26.31 km/jam dan 39.17 smp/km. Kemudian untuk ruas Jalan K.Z Abidin 2 memiliki 2 rekomendasi yang pertama dengan rekomendasi optimalisasi sudut parkir (0^0) untuk jenis kendaraan mobil dan untuk jenis kendaraan sepeda motor tetap dengan posisi sudut 90^0 , karena dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90^0 paling menguntungkan. Kemudian ada nya perubahan satuan ruang parkir untuk memenuhi permintaan dari masyarakat yaitu untuk sepeda motor kondisi eksisting satuan ruang parkir untuk sudut 90^0 adalah 160 SRP kemudian menjadi 140 SRP, kemudian untuk jenis kendaraan mobil satuan ruang parkir eksisting dengan sudut 45^0 adalah 34 SRP kemudian menjadi sudut 0^0 dengan satuan ruang parkir 23 SRP. Sehingga didapatkan nilai kapasitas, V/C ratio, kecepatan dan kepadatan sebesar 4762.80 smp/jam, 0.47, 38.75 km/jam, 57.76 smp/km. Rekomendasi 2 berupa pengalihan parkir *on street* ke parkir *off street* dengan pembuatan taman parkir maka, pada ruas Jalan K.Z Abidin 2 didapatkan nilai kapasitas, V/C ratio, kecepatan dan kepadatan sebesar 5591.70 smp/jam, 0.40, 41.30 km/jam dan 54.20 smp/km.

Saran

1. Apabila parkir *on street* merupakan alternatif yang akan dipilih maka sudut terbaik untuk kendaraan jenis sepeda motor adalah 90^0 dan untuk kendaraan jenis mobil adalah 0^0 , namun dalam penerapan parkir *on street* harus tetap direncanakan parkir *off street* dikarenakan pada ruas jalan K.Z Abidin 2 memiliki lahan kosong untuk di jadikan taman parkir.
2. Rekomendasi pemecahan masalah kedua yaitu perencanaan pengalihan parkir *on street* ke parkir *off street* dengan melakukan perencanaan pembuatan taman parkir pada lokasi yang terletak di belakang kawasan Pasar Minggu yaitu pada ruas jalan K.Z Abidin 2 dengan total luas lahan yang dibutuhkan sebesar 1.475 m². Serta, pembuatan taman parkir dilengkapi dengan rambu parkir dan marka parkir.
3. Perlu adanya pengawasan lebih lanjut oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu mengenai pengaturan parkir *on street* dan adanya juru parkir dalam membantu penataan parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, 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.
- _____. 1998, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____. 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat jenderal Bina Marga, Jakarta.
- _____. 1996, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas Parkir*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____. 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta.
- _____. 2015, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*, Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta.
- TIM PKL Kota Bengkulu, 2022, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program Studi Diploma III Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Studi Kota Bengkulu dan Identifikasi Permasalahannya*, Bekasi.

JURNAL HAIQAL

ORIGINALITY REPORT

16%

SIMILARITY INDEX

14%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

4%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	digilib.ptdisttd.net Internet Source	6%
2	ojs.balitbanghub.dephub.go.id Internet Source	1%
3	Submitted to ptdi-sttd Student Paper	1%
4	Ari Ananda Putri, Yuanda Patria Tama. "Pengembangan Infrastruktur Transportasi Berkelanjutan di Kawasan Perdagangan Cokroaminoto Sebagai Bentuk Kontribusi Kota Humanis", Jurnal Transportasi Multimoda, 2022 Publication	1%
5	eprints.itn.ac.id Internet Source	1%
6	docplayer.info Internet Source	1%
7	Submitted to Universitas Diponegoro Student Paper	<1%

8	journal.unpar.ac.id Internet Source	<1 %
9	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
10	repository.its.ac.id Internet Source	<1 %
11	repository.ubb.ac.id Internet Source	<1 %
12	123dok.com Internet Source	<1 %
13	Hartono Hartono, Subaryata Subaryata, Dwi Heriwibowo. "Rute Aman Selamat Sekolah di Kabupaten Lampung Selatan", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2020 Publication	<1 %
14	jim.teknokrat.ac.id Internet Source	<1 %
15	ejurnal.untag-smd.ac.id Internet Source	<1 %
16	pergimulu.com Internet Source	<1 %
17	www.ptdisttd.ac.id Internet Source	<1 %

18

H. Haris Muhammadun. "Pengaruh Muatan Lebih Terhadap Kerusakan Jalan Di Provinsi Kalimantan Timur", *Warta Penelitian Perhubungan*, 2019

Publication

<1 %

19

eprints.undip.ac.id

Internet Source

<1 %

20

id.scribd.com

Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography On