

PENATAAN PARKIR *ON STREET* PADA RUAS JALAN MANGUNSARKORO DI KABUPATEN CIANJUR

ON STREET PARKING AT MANGUNSARKORO ROAD IN CIANJUR REGENCY

Muhammad Akshal Athallah Akbar¹, I Dewa Putu Punia Asa², Dani Hardianto³

¹Taruna Program Studi D III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia

Abstract

Parking is a public facility that is very important to support activities, if parking arrangements are not arranged properly it will usually be a source of problems, namely traffic jams. Thus the road capacity is reduced and causes the road performance to be not optimal. the importance of the problem of parking arrangements to overcome this problem, it is necessary to analyze the parking problems that occur on this Mangunsarkoro road section. This data collection includes the collection of primary data and secondary data. Primary data includes an inventory survey of roads and study areas, traffic volume data, traffic speed data, traffic density data, parking conditions such as the number of parked vehicles, parking duration, and parking accumulation. secondary data includes land use maps, road network maps, and general reports of street vendors in Cianjur Regency. Parking is a condition where the vehicle stops or does not move for a while and is abandoned by the driver (Law No. 22 of 2009). Based on PP No. 79 of 2013 concerning Road Traffic and Transportation Networks that public parking facilities can be in the form of parking parks or parking buildings intended for bicycles and motorized vehicles, the location of parking facilities must be in an easily accessible location. Jalan Mangunsarkoro peak parking time is at 12.00-13.00. The existing parking pattern uses an angle of 90° for motorcycles, 60° for passenger cars and pick ups, problem solving recommendations are optimizing the angle of parking for passenger cars and pick ups to 300 and adding parking markings, V/C ratio of 0.76, capacity of 1164 .71 pcu/hour, the average speed is 18.74 km/hour, and the density is 36.47 pcu/km.

Keywords: *parking, traffic, road*

Abstrak

Parkir merupakan fasilitas umum yang sangat penting untuk menunjang kegiatan, apabila pengaturan parkir tidak ditata dengan baik biasanya akan menjadi sumber permasalahan yaitu kemacetan lalu lintas. Dengan demikian kapasitas jalan berkurang dan menyebabkan kinerja jalan menjadi tidak optimal. pentingnya masalah pengaturan parkir untuk mengatasi permasalahan ini hendaknya perlu dilakukan analisis terhadap permasalahan parkir yang terjadi di ruas jalan Mangunsarkoro ini. Pengumpulan data ini meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer meliputi survei inventarisasi ruas jalan dan wilayah studi, data volume lalu lintas, data kecepatan lalu lintas, data kepadatan lalu lintas, kondisi parkir seperti jumlah kendaraan yang parkir, lamanya parkir, dan akumulasi parkir. data sekunder meliputi peta tata guna lahan, peta jaringan jalan, dan laporan umum PKL Kabupaten Cianjur. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya (UU No. 22 Tahun 2009). Berdasarkan PP No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa fasilitas parkir umum dapat berupa taman parkir atau Gedung parkir yang diperintukan untuk sepeda dan kendaraan bermotor, lokasi fasilitas parkir harus berupa lokasi yang mudah di akses. jalan Mangunsarkoro waktu puncak parkir pada pukul 12.00-13.00. Pola parkir eksisting menggunakan sudut 90° untuk sepeda motor, 60° untuk mobil penumpang dan pick up, rekomendasi pemecahan masalah yaitu optimalisasi sudut parkir mobil penumpang dan pick up menjadi 300 dan penambahan marka parkir, V/C ratio sebesar 0,76,

kapasitas sebesar 1164,71 smp/jam, kecepatan rata-rata sebesar 18,74 km/jam, dan kepadatan sebesar 36,47 smp/km.

Kata kunci: parkir, lalu lintas, jalan

PENDAHULUAN

Parkir merupakan fasilitas umum yang sangat penting untuk menunjang kegiatan, apabila pengaturan parkir tidak ditata dengan baik biasanya akan menjadi sumber permasalahan yaitu kemacetan lalu lintas. Dampak dari kemacetan lalu lintas sangat beragam misalnya timbulnya polusi udara, polusi suara dan bahkan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Permasalahan kemacetan juga dapat mengakibatkan hilangnya waktu dari pengguna jalan akibat tertundanya perjalanan. Ruas Jalan Mangunsarkoro merupakan ruas jalan yang ada di Kabupaten Cianjur dengan eksisting pertokoan mulai dari bahan sandang, pangan, papan hingga tempat ibadah, kegiatan transaksi jual beli ini berlangsung setiap hari dan lahan parkir yang tersedia hanya di bahu jalan saja. Dengan demikian kapasitas jalan yang ada menjadi berkurang dan menyebabkan kinerja jalan menjadi tidak optimal. Karena melihat pentingnya masalah pengaturan parkir untuk mengatasi permasalahan ini hendaknya perlu dilakukan analisis terhadap permasalahan parkir yang terjadi di ruas jalan Mangunsarkoro ini.

TINJAUAN PUSTAKA

Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya (UU No. 22 Tahun 2009). Berdasarkan PP No 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa fasilitas parkir umum dapat berupa taman parkir atau Gedung parkir yang diperintukan untuk sepeda dan kendaraan bermotor, lokasi fasilitas parkir harus berupa lokasi yang mudah di akses, aman, dan nyaman. Menurut pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir tahun 1998, Penentuan besaran Satuan Ruang Parkir (SRP) Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas 3 (tiga) jenis kendaraan dengan berdasarkan luas (lebar dikali panjang).

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam proses penelitian diperlukan tahapan kegiatan yang dilakukan berdasarkan analisis terhadap objek kajian dimulai dari tahap awal penelitian sampai pada tahap akhir penelitian seperti contoh berikut:

1. Identifikasi Masalah

Pada tahapan proses identifikasi masalah ini akan mendapatkan berbagai masalah yang terdapat pada wilayah studi. Setelah didapatkan beberapa masalah yang ada, kemudian diambil beberapa permasalahan untuk dirumuskan.

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini meliputi pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer meliputi survei inventarisasi ruas jalan dan wilayah studi, data volume lalu lintas, data kecepatan lalu lintas, data kepadatan lalu lintas, kondisi parkir seperti jumlah kendaraan yang parkir, lamanya parkir, dan akumulasi parkir. Sedangkan

data sekunder meliputi peta tata guna lahan, peta jaringan jalan, dan laporan umum PKL Kabupaten Cianjur.

3. Analisis Data

Setelah dilakukan pengumpulan data, maka dari data yang telah dikumpulkan selanjutnya dilakukan analisis kondisi eksisting mengenai parkir yang ada.

4. Alternatif Rekomendasi

Tahap ini merupakan tahap menindaklanjuti alternatif terbaik dalam melakukan penataan parkir di Ruas jalan Mangunsarkoro Kabupaten Cianjur.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Evaluasi Kondisi Eksisting

1. Kapasitas

Kapasitas jalan merupakan arus lalu lintas maksimal yang dapat dipertahankan (tetap) pada suatu bagian jalan dalam kondisi geometrik jalan, lingkungan dan komposisi lalu lintas, besarnya dipengaruhi banyak faktor diantaranya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Contoh perhitungan kapasitas jalan ruas Mangunsarkoro menggunakan rumus sebagai berikut:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

$$= 1650 \times 1,08 \times 0,76 \times 0,86 \times 1 = 1164,7152 \text{ smp/jam}$$

2. V/C Ratio

Perhitungan V/C rasio didapat dari perbandingan antara nilai volume lalu lintas dan kapasitas jalan. Volume lalu lintas ini diperoleh dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi (TC) Volume lalu lintas di Jalan Mangunsarkoro I 86175 smp/jam dan kapasitas 116471 smp/jam, sehingga V/C Ratio pada ruas Mangunsarkoro I sebesar 0.74. Untuk V/C Ratio jalan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel V.1 V/C Ruas Jalan Eksisting.

Nama Jalan	C (smp/jam)	Volume (smp/jam)	v/c
Mangusarkoro I	1164,7152	861,75	0,74
Mangusarkoro II	1164,7152	853,75	0,73
Mangusarkoro III	1164,7152	889,75	0,76

Sumber: Hasil Analisis 2022

3. Kecepatan

Hambatan samping pada ruas jalan berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan. Salah satunya adalah berpengaruh terhadap kecepatan perjalanan pada ruas jalan yang terdapat di Ruas Jalan Mangunsarkoro Berikut adalah kecepatan perjalanan pada kondisi eksisting ruas jalan yang dikaji :

Tabel V.2 Kecepatan Perjalanan

No	Nama Jalan	Keecepatan (km/jam)
1	Mangusarkoro I	24,4
2	Mangusarkoro II	23,56
3	Mangusarkoro III	18,74

4. Kepadatan

Kepadatan merupakan indikator yang didapatkan penjumlahan antara kecepatan dan volume lalu lintas. Contoh perhitungan kepadatan pada ruas Jalan Mangunsarkoro I

$$\begin{aligned} \text{Kepadatan} &= \text{Volume Lalu Lintas} / \text{Kecepatan} \\ &= 861,75 / 24,40 \\ &= 35,32 \text{ smp/km} \end{aligned}$$

Kondisi Parkir Eksisting

1. Akumulasi Parkir

Dari hasil akumulasi yang dilakukan tiap 15 menit selama 12 jam untuk jalan Mangunsarkoro (waktu penelitian pukul (06.00-18.00 WIB) dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan waktu puncak. Akumulasi tertinggi yang terdapat pada ruas jalan Mangunsarkoro yaitu sebanyak kendaraan yang terjadi pada pukul 11.45-12.00. Akumulasi parkir yang ada dapat dilihat pada ruas jalan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel V.3 Akumulasi Parkir Tertinggi Mangunsarkoro I

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Motor	Mobil (kend)	Mobil Box & Pick Up (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Mangunsarkoro I	11.45-12.00	123	49	18	190

Sumber : Hasil Analisis 2022

2. Kapasitas Statis

Kapasitas Statis dipengaruhi dengan panjang jalan efektif yang digunakan untuk parkir dan sudut parkir. Berikut merupakan perhitungan kapasitas statis pada parkir *on street* Jalan Mangunsarkoro Segmen I sampai Segmen III dengan sudut 90° untuk jenis kendaraan sepeda motor sebagai berikut:

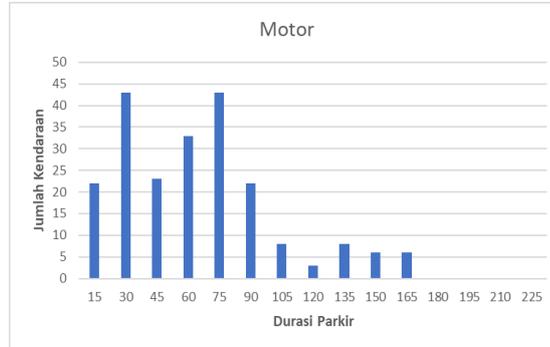
Perhitungan jalan Mangunsarkoro Segmen I:

$$\begin{aligned} KS &= \frac{L}{X} \\ &= \frac{80}{0,75} \\ &= 107 \text{ SRP} \end{aligned}$$

Dari perhitungan diatas dapat diketahui bahwa pada ruas jalan Mangunsarkoro I ruang parkir yang tersedia untuk jenis kendaraan sepeda motor adalah sebanyak 107 SRP.

Dari hasil analisis survei dapat diketahui bahwa lamanya waktu parkir atau rata-rata durasi pada jalan Mangunsarkoro I adalah sebagai berikut.

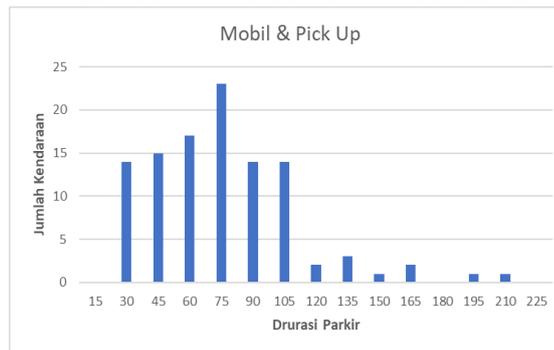
Gambar V.1 Durasi Parkir Sepeda Motor



Sumber : Hasil Analisis 2022

Grafik tertinggi durasi parkir untuk sepeda motor pada ruas jalan Mangunsarkoro I berada pada durasi waktu 75 menit. Sedangkan untuk kendaraan

Gambar V.2 Durasi Parkir Mobil & Pick Up



mobil dan pick up diketahui bahwa lamanya waktu parkir atau rata-rata durasi adalah sebagai berikut.

Sumber : Hasil Analisis 2022

Grafik tertinggi durasi parkir untuk mobil dan pick up pada ruas jalan Mangunsarkoro berada pada durasi waktu 75 menit. Adapun contoh perhitungan durasi parkir adalah sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 D &= \frac{\text{Kend Parkir (Jam)}}{\text{Jumlah Kendaraan}} \\
 &= \frac{234}{217} \\
 &= 64 \text{ menit (1 jam 4 menit)}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas rata-rata durasi parkir kendaraan sepeda motor di ruas jalan Mangunsarkoro I adalah 1 jam 4 menit. Rata-rata durasi di ruas jalan Mangunsarkoro I dapat diketahui pada tabel berikut ini:

Tabel V.4 Durasi Parkir

Lokasi Parkir	Rata - rata		
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Pick Up
Mangunsarkoro I	1 jam 4 menit	1 jam 11 menit	1 jam 19 menit

Sumber : Hasil Analisis 2022

3. Kapasitas Dinamis

Kapasitas Dinamis tergantung dengan besarnya lamanya kendaraan parkir atau rata-rata durasi. Berikut merupakan contoh perhitungan kapasitas dinamis untuk ruang parkir bagi mobil pribadi dan pick up pada ruas jalan Mangunsarkoro dengan waktu pengamatan selama 12 jam, yaitu:

Tabel V.6 Kapasitas Dinamis Mobil dan Pick Up

Nama Jalan	Sudut Parkir	Kapasitas Statis	Durasi Parkir (Jam)		P	Hasil Kapasitas Dinamis	
			Mobil Penumpang	Pick Up		Mobil Penumpang	Pick Up
Mangunsarkoro I	0	59	1,16	1,43	12	306	248
	30	71				367	298
	45	96				496	403
	60	118				612	497
	90	142				734	596
Mangunsarkoro II	0	33	1,30	1,63	12	154	123
	30	40				185	147
	45	54				249	199
	60	67				308	245
	90	80				369	294
Mangunsarkoro III	0	50	1,20	1,47	12	231	184
	30	60				277	221
	45	81				374	298
	60	100				462	368
	90	120				554	442

Sumber : Hasil Analisis 2022

Tabel V.5 Kapasitas Dinamis Motor

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis (SRP)	Durasi Parkir (Jam)	P	Kapasitas Dinamis (SRP)
Mangunsarkoro I	107	1 jam 9 menit	12	1178
Mangunsarkoro II	67	1 jam 20 menit	12	670
Mangunsarkoro III	107	1 jam 20 menit	12	1070

Sumber : Hasil Analisis 2022

4. Volume Parkir

Volume parkir yaitu jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir per satuan waktu 12 jam (waktu penelitian) dengan interval 15 menit. Volume kendaraan jenis sepeda motor, mobil dan pick up tertinggi terletak pada ruas Jalan Mangunsarkoro I yaitu untuk sepeda motor sejumlah 217 kendaraan, mobil penumpang 73 kendaraan dan pick up sebanyak 32 kendaraan, Pada jalan Mangunsarkoro II yaitu untuk sepeda motor sejumlah 147 kendaraan, mobil

penumpang 56 kendaraan dan pick up sebanyak 24 kendaraan, Pada jalan Mangunsarkoro III yaitu untuk sepeda motor sejumlah 198 kendaraan, mobil penumpang 67 kendaraan dan pick up sebanyak 31 kendaraan. Berikut merupakan volume kendaraan parkir waktu penelitian selama 12 jam dapat dilihat pada tabel berikut.

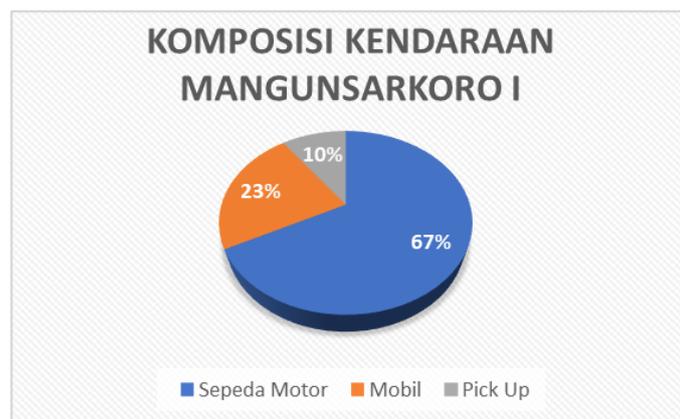
Tabel V.7 Volume Parkir

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		
	Sepeda Motor	Mobil	Pick up
Mangunsarkoro I	217	73	32
Mangunsarkoro II	147	56	24
Mangunsarkoro III	198	67	31

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan volume kendaraan yang telah didapat dari analisis maka dapat diketahui persentase komposisi kendaraan yang digambarkan pada *pie chart* dibawah ini:

Gambar V.3 Komposisi Parkir Ruas Jalan Mangunsarkoro I



Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan gambar *pie chart* diatas dapat disimpulkan bahwa proporsi kendaraan parkir pada ruas jalan Mangunsarkoro I didominasi oleh kendaraan sepeda motor dengan persentase sebesar 67%. Sedangkan persentase untuk mobil sebesar 23% dan pick up sebesar 10%.

Berikut ini merupakan contoh perhitungan indeks parkir untuk mobil pribadi dan pick up pada ruas jalan Mangunsarkoro I yaitu:

$$\begin{aligned}
 IP &= \frac{\text{Akumulasi}(kend) \times 100\%}{KS} \\
 &= \frac{73+33 \times 100}{10} \\
 &= 115 \%
 \end{aligned}$$

Tingkat penggunaan ruang parkir pada setiap waktu dilihat dari perbandingan antara akumulasi parkir serta kapasitas statis pada ruas jalan Mangunsarkoro I untuk mobil pribadi dan pick up yaitu 115 % yang artinya permintaan parkir telah melebihi kapasitas yang telah disediakan. Berikut ini merupakan indeks parkir pada lokasi penelitian:

Tabel V.8 Indeks Parkir Mobil Pribadi dan Pick Up

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis (SRP)	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)		Indeks Parkir Per Jam (%)
		Mobil	Pick Up	Mobil & Pick up
Mangunsarkoro I	92	73	33	115,2
Mangunsarkoro II	50	34	22	112,0
Mangunsarkoro III	44	45	13	131,8

Tabel V.9 Indeks Parkir Motor

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis (SRP)	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Sepeda Motor	
Mangunsarkoro I	107	123	115,0
Mangunsarkoro II	67	87	129,9
Mangunsarkoro III	107	127	118,7

Sumber: Hasil Analisis 2022

5. Tingkat Pergantian Parkir (*Turn Over*)

Survei patroli parkir yang telah dilakukan dapat diketahui volume kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir selama waktu penelitian. Perhitungan ini berkaitan dengan penawaran yang tersedia dan kapasitas. Dari kedua komponen akan didapatkan *Turn Over* (tingkat pergantian parkir). Berikut merupakan perhitungan tingkat pergantian parkir pada lokasi penelitian untuk mobil penumpang dan pick up:

$$\begin{aligned}
 \text{Turn Over} &= \frac{\text{Jumlah kendaraan}}{\text{KS}} \\
 &= \frac{(73+32)\text{kend}}{92} \\
 &= 1,1\text{kendaraan/ruang}
 \end{aligned}$$

Tabel V.10 Pergantian Parkir

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)			Kapasitas Statis (SRP)		Tingkat Pergantian (kend/ruang)	
	Motor	Mobil	Pick Up	Motor	Mobil & Pick Up	Motor	Mobil & Pick Up
Mangunsarkoro I	217	73	32	107	92	2,0	1,1
Mangunsarkoro II	147	56	24	67	50	2,2	1,6
Mangunsarkoro III	198	67	31	107	73	1,9	1,3

Sumber: Hasil Analisis 2022

6. Permintaan Terhadap Penawaran

Dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat diketahui jumlah kapasitas parkir yang disediakan (penawaran) dan jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (permintaan). Berikut merupakan contoh perhitungan permintaan terhadap penawaran sepeda motor:

$$\begin{aligned} \text{permintaan terhadap penawaran} &= \text{kapasitas parkir yang disediakan} - \\ &\quad \text{jumlah kendaraan yang parkir} \\ &= 123 - 107 \\ &= 16 \text{ ruang} \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diketahui bahwa permintaan terhadap penawaran pada sepeda motor di ruas jalan Mangunsarkoro I kekurangan ruang kendaraan sebesar 16 Ruang.

Tabel V.11 Permintaan Terhadap Penawaran Sepeda Motor

Lokasi Parkir	Sepeda Motor		Permintaan Terhadap Penawaran (Ruang)
	Permintaan (ruang)	Penawaran (SRP)	
Mangunsarkoro I	123	107	-16
Mangunsarkoro II	87	67	-20
Mangunsarkoro III	127	107	-20

Tabel V.12 Permintaan Terhadap Penawaran Mobil dan Pick Up

Lokasi Parkir	Permintaan (Ruang)			Sudut Parkir (x°)	Penawaran (SRP)	Permintaan Terhadap Penawaran (Ruang)
	Mobil pnp	Pick Up	Total		Mobil pnp & Pick Up	
Mangunsarkoro I	73	33	106	0	46	-60
				30	55	-51
				45	74	-32
				60	92	-14
				90	110	4
Mangunsarkoro II	34	22	56	0	25	-31
				30	30	-26
				45	41	-15
				60	50	-6
				90	60	4
Mangunsarkoro III	45	13	58	0	37	-21
				30	44	-14
				45	59	1
				60	73	15
				90	88	30

Sumber: Hasil Analisis 2022

Skenario Usulan

1. Pengaturan Sudut Parkir

Upaya manajemen kapasitas parkir pada parkir *on street* dengan pengaturan sudut hanya dilakukan pada ruas jalan yang sesuai dengan peraturan. Upaya

manajemen tersebut dilakukan dengan cara penggunaan kapasitas seefektif mungkin, baik pada kapasitas ruas jalan maupun pada kapasitas satuan ruang parkir, yang diharapkan dapat menghasilkan hasil akhir yang sesuai dengan kebutuhan ruang parkir sehingga dapat meningkatkan kinerja dari ruas jalan atau tingkat pelayanan, hal yang dilakukan adalah berupa optimalisasi sudut parkir yang sesuai kriteria. Untuk parkir di ruang *on street* atau parkir di ruang milik jalan lebih mengutamakan alternatif besarnya kapasitas efektif ruas jalan yang memiliki fasilitas parkir *on street* atau parkir di ruang milik jalan, hal ini bertujuan agar terjadi peningkatan kinerja pelayanan seperti terjadi peningkatan kapasitas, peningkatan V/C Ratio,

Tabel V.13 Kinerja ruas jalan dengan sudut kondisi eksisting

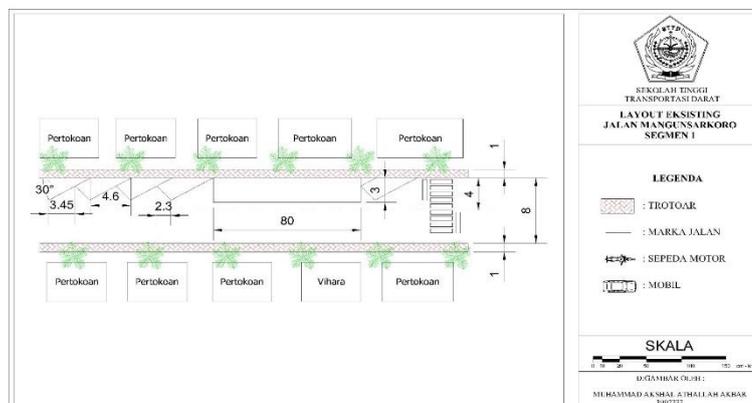
Nama Jalan	Sudut (x)	Kapasitas	V/C Ratio	Keecepatan	Kepadatan
Mangusarkoro I	60	1164,7152	0,74	24,4	35,32
Mangusarkoro II	60	1164,7152	0,73	23,56	34,99
Mangusarkoro III	60	1164,7152	0,76	18,74	36,47

peningkatan kecepatan serta penurunan kepadatan wilayah kajian. Untuk pola parkir yang akan diterapkan pada ruas jalan Mangunsarkoro adalah pola sudut parkir 30^0 .

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari hasil analisis kinerja ruas jalan berdasarkan sudut parkir alternatif, maka sudut parkir yang paling baik diterapkan pada ruas jalan Mangunsarkoro adalah sudut 30^0 , dimana dengan penggunaan sudut tersebut maka kinerja ruas jalan yang dihasilkan akan lebih baik, bisa dilihat dari tabel diatas perbandingan kapasitas antara kondisi eksisting dengan nilai 1725,50 smp/jam dan setelah perubahan sudut alternatif dengan nilai 1164,71 smp/jam , selain itu penggunaan sudut alternatif ini lebih mengutamakan dan memperhitungkan besarnya kapasitas statis efektif. Untuk gambar sudut usulan dapat di lihat pada gambar berikut :

Gambar V.4 Usulan Pengaturan Sudut dan Marka Parkir Ruas Jalan Mangunsarkoro



2. Pembatasan Durasi

Pembatasan durasi parkir bertujuan untuk menutupi kurangnya SRP parkir setelah pengaturan sudut parkir menjadi 30^0 bisa dilihat di tabel V.28 dan tabel V.29 dimana kapasitas statisnya berkurang, usulan yang saya berikan adalah penaikan tarif parkir kendaraan per 30 menit dengan tujuan untuk menurunkan durasi parkir yang ada bisa dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel V.14 Durasi Parkir Eksisting

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi (Menit)		
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Pick Up
Mangunsarkoro I	1 jam 5 menit	1 jam 11 menit	1 jam 19 menit
Mangunsarkoro II	1 jam 12 menit	1 jam 13 menit	1 jam 43 menit
Mangunsarkoro III	1 jam 5 menit	1 jam 17 menit	1 jam 41 menit

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari tabel diatas bisa dilihat bahwa rata-rata durasi parkir di ruas jalan Mangunsarkoro adalah 1 jam, pembatasan durasi ini diusulkan dengan harapan menurunkan durasi parkir sehingga tingkat pergantian parkir nya naik dan SRP yang ada bisa melayani permintaan parkir yang ada. Pembatasan durasi ini dilaksanakan dengan cara penaikan tarif parkir setiap 30 menit contoh : pada eksisting tarif parkir untuk mobil adalah Rp.4.000 dan setiap 30 menit dikenakan biaya dua kali lipat nya dan begitu seterusnya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting pada ruas jalan Mangunsarkoro diketahui waktu puncak parkir pada pukul 12.00-13.00. Pola parkir eksisting menggunakan sudut 90^0 untuk sepeda motor dan 60^0 untuk mobil penumpang dan pick up.
2. Berdasarkan hasil analisis diberikan rekomendasi pemecahan masalah yaitu optimalisasi sudut parkir mobil penumpang dan pick up menjadi 30^0 dan penambahan marka parkir.
3. Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan kondisi eksisting pada jalan Mangunsarkoro III didapatkan V/C ratio sebesar 0,76, kapasitas sebesar 1164,71 smp/jam, kecepatan rata-rata sebesar 18,74 km/jam, dan kepadatan sebesar 36,47 smp/km.
4. Berdasarkan hasil analisis perbandingan kinerja ruas jalan setelah optimalisasi sudut parkir dengan kapasitas jalan sebesar 1725,50 smp/jam, V/C Ratio sebesar 0,50, kecepatan sebesar 33,82 km/jam dan kepadatan sebesar 25,79 smp/km.

SARAN

Setelah dilakukan analisis data dan dari kesimpulan yang ada, maka untuk memperbaiki kinerja ruas jalan Mangunsarkoro di Kabupaten Cianjur dapat diberikan saran sebagai berikut :

1. Optimalisasi sudut parkir dan penambahan marka parkir dengan tujuan meningkatkan kinerja ruas jalan Mangunsarkoro.
2. Pengawasan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Cianjur jika Optimalisasi sudut dan

- penambahan marka parkir ini sudah terealisasi agar kinerja lalu lintas bisa lebih optimal.
3. Usulan penyediaan lahan untuk pengalihan parkir on street pada parkir off street dikarenakan permintaan tidak sebanding dengan penawaran dan untuk lebih meningkatkan kinerja ruas jalan Mangunsarkoro.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- _____, 2011 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktora jenderal Bina Marga, Jakarta
- _____, 1999, Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 76/KPTS/Db/1999 Tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum
- _____, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan , Jakarta.
- _____, 1996, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, 2022, Pola Umum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Cianjur, PKL Taruna/i Angkatan XLI.
- Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Jogjakarta.
- Tri Rochadi, mohammad, 1991, Teori Perancangan Urban, Bandung.
- Hobbs, FD, 1995, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, UGM Press, Yogyakarta
- Sugiono, 2017, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta, CV.