

**PENATAAN PARKIR DI KAWASAN PASAR BOBOTSARI
KABUPATEN PURBALINGGA
PARKING RULES ON THE BOBOTSARI MARKET PURBALINGGA
REGENCY**

I Gede Ary Nugraha¹, Dani Hardianto, M. SC², Ahmad Yani ATD, M. T.³
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia
Kementerian Perhubungan
E-mail : arynugraha018@gmail.com

ABSTRACT

In this research, the author conducted a case study on on-street parking in the Pasar Bobotsari area, specifically along Tp Imam Street. Pasar Bobotsari is the second-largest market that supports the local economy in Purbalingga Regency. On-street parking implemented on Tp Imam Street includes parking angles of 60° and 90°. However, the arrangement of vehicle parking on this street has not been optimal, thus affecting the performance of the road. The analysis results indicate that the provision of parking space for cars still does not meet the existing parking demand. This is primarily due to the lack of effective parking management, leading to a reduction in road capacity. For instance, under the current conditions, Tp Imam Street 1 has a capacity of 2672 vehicles per hour with a V/C Ratio of 0.30. As a recommended solution, it is advisable to improve the road section by changing the parking angle to 30° for cars and converting some of the motorcycle parking areas into car parking to meet the existing car parking demand. These actions are necessary to ensure better road performance, supporting economic activities in the Pasar Bobotsari area and its vicinity.

Keywords: parking, road performance, on street.

ABSTRAK

Pada penelitian ini penulis mengambil studi kasus mengenai parkir on street di Kawasan Pasar Bobotsari tepatnya di jalan Tp Imam. Pasar Bobotsari merupakan pasar terbesar kedua yang menunjang perekonomian masyarakat yang ada di Kabupaten Purbalingga. Parkir on street yang diterapkan pada ruas Jalan Tp Imam adalah sudut 60° dan 90°. Hanya saja pengaturan parkir kendaraan di jalan tersebut belum tepat sehingga berpengaruh pada kinerja ruas jalan yang ada. Hasil analisis parkir on street menunjukkan penyediaan ruang parkir untuk parkir mobil masih belum memenuhi permintaan parkir yang ada. Hal itu disebabkan tidak adanya penataan parkir yang baik, mengakibatkan berkurangnya kinerja ruas jalan, contohnya pada kondisi eksisting ruas Jalan Tp Imam 1 dengan kapasitas 2672 (smp/jam) dan V/C Ratio 0.30. Rekomendasi yang diusulkan berupa peningkatan ruas jalan dengan mengubah sudut parkir menjadi 30° untuk mobil serta penkonversian sebagian lahan parkir motor menjadi parkir mobil untuk memenuhi permintaan parkir mobil yang ada.

Kata kunci : Parkir, Kinerja Ruas Jalan, On street

PENDAHULUAN

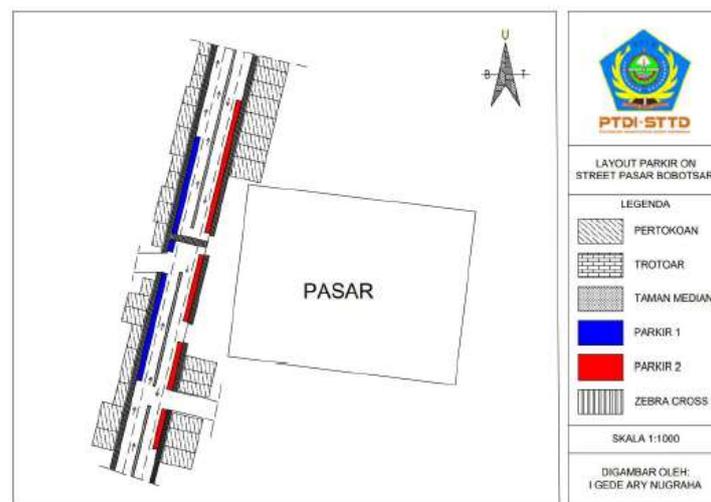
Parkir merupakan salah satu tantangan serius dalam sistem transportasi perkotaan. Masalah parkir yang tidak terkelola dengan baik dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, ketidaknyamanan bagi pengendara, dan penggunaan ruang yang tidak efisien. Penataan parkir yang efektif melibatkan identifikasi dan alokasi lahan parkir yang memadai, perencanaan tata letak yang efisien, serta penggunaan teknologi dan inovasi untuk mengelola parkir secara lebih baik. Pasar Bobotsari merupakan pasar tradisional yang letak di Jalan. TP Imam, Desa Bobotsari Kecamatan Bobotsari sebagai jantung Kota Bobotsari. Kecamatan Bobotsari merupakan Wilayah Pembantu Bupati sehingga lokasi Pasar Bobotsari dan keberadaannya didukung untuk melayani penduduk di 9 Kecamatan di sekitarnya. Kawasan Pasar Bobotsari memiliki parkir (on street) yang kurang tertata karena tidak memiliki garis parkir serta kendaraan yang terparkir bercampur antara sepeda motor dengan mobil. Serta parkir on street yang terdapat pada Kawasan Pasar Bobotsari mengakibatkan berkurangnya

kapasitas jalan pada ruas Jalan TP. Imam karena parkir mobil yang ada menggunakan sudut 60° . Selain itu rata-rata indeks parkir per jam yang ada di ruas jalan TP Imam 1 maupun TP Imam 2 sebesar 138 % untuk kendaraan mobil pada Jalan TP Imam 2 dan 113% untuk kendaraan sepeda motor pada Jalan TP Imam 1. Diketahui bahwa derajat kejenuhan ruas Jalan TP Imam adalah 0,30 dan 0,36. Hal ini sangat mengganggu keadaan lalu lintas terutama di pagi hari. Dengan kondisi seperti ini sangat diperlukannya penataan parkir yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan parkir di Pasar Bobotsari.

METODE PENELITIAN

A. LOKASI & WAKTU PENELITIAN

Lokasi dilaksanakannya penelitian yaitu Jalan TP Imam Kawasan Pasar Bobotsari di Kabupaten Purbalingga. Pasar Bobotsari ini merupakan pusat perbelanjaan terbesar kedua setelah Pasar Segamas yang ada di Kabupaten Purbalingga. Kawasan pasar ini berada di Kecamatan Bobotsari dan melewati jalan kabupaten yaitu Jalan TP Imam. Waktu penelitian untuk mengambil data patroli parkir yaitu 05.30-12.30 WIB dan untuk pengambilan volume lalu lintas yaitu 06.00-22.00 WIB.



Gambar 1. Lokasi Parkir

B. METODE PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data dimaksud untuk menghindari permasalahan dalam pengaturan dan penataan parkir yang akan dilakukan. Dalam pengumpulan data terdapat dua jenis data yang dikumpulkan yaitu data sekunder dan data primer sebagai berikut :

1. PENGUMPULAN DATA PRIMER

Data primer didapatkan melalui pengamatan secara langsung di lapangan melalui pelaksanaan survei. Adapun survei-survei yang dilakukan antara lain:

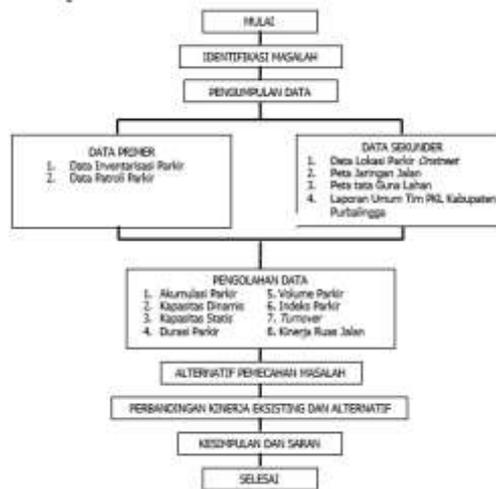
- a) Survei Inventarisasi Ruas Jalan
- b) Survei pencacahan lalu lintas
- c) Survei inventarisasi lokasi parkir
- d) Survei patrol parkir

2. PENGUMPULAN DATA SEKUNDER

Data Sekunder didapatkan dari pihak instansi terkait dengan data yang diperlukan antara lain:

- 1) Data peta dasar perencanaan, peta tata guna lahan yang didapatkan dari BAPPEDA (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah)
- 2) Data Peta Jaringan Jalan dan hierarki jalan yang ada didapatkan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Purbalingga
- 3) Data peta Jaringan Trayek diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Purbalingga
- 4) Data Kabupaten Purbalingga dalam angka dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Purbalingga dan instansi lain yang berwenang dalam memperoleh data mengenai kondisi parkir di ruas jalan Raya TP Imam sebagai daerah penelitian

C. METODE ANALISIS DATA



HASIL & PEMBAHASAN

Analisis Data & Pemecahan Masalah

A. Kinerja Ruas Jalan Eksisting

1. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas Ruas Jalan adalah ruang Lalu lintas yang dilalui oleh kendaraan, besarnya dipengaruhi banyak faktor salah satunya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Berikut adalah contoh perhitungan kapasitas jalan ruas Jalan TP Imam 1 menggunakan rumus:

$$\begin{aligned}
 C &= C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \\
 &= 3300 \times 0,92 \times 1 \times 0,88 \times 1 \\
 &= 2672 \text{ smp/jam}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat dilihat bahwa kapasitas jalan untuk ruas Jalan TP Imam 1 adalah 2672 smp/jam. Rincian perhitungan kapasitas jalan pada wilayah penelitian terdapat dalam Tabel :

Tabel 1 Perhitungan Kapasitas Jalan

Nama Ruas	C_o	FC_w	FC_{sp}	FC_{sf}	FC_{cs}	C (smp/jam)
TP IMAM 1	3300	0,92	1	0,88	1	2672
TP IMAM 2	3300	0,92	1	0,88	1	2672

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan perhitungan tabel di atas dapat diketahui nilai kapasitas yang ada pada masing-masing lajur adalah sebesar 2672 smp/jam.

2. V/C Ratio

Perhitungan V/C rasio didapat pada perbandingan nilai volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Volume Lalu lintas didapatkan saat survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi. Berikut adalah contoh perhitungan V/C rasio pada ruas Jalan TP Imam 1:

$$\begin{aligned} \text{V/C rasio} &= \text{Volume} / \text{Kapasitas} \\ &= 806,8 / 2672 \\ &= 0,30 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diamati nilai V/C rasio ruas jalan TP Imam 1 yaitu 0.30. Nilai V/C rasio jalan pada kajian penelitian terdapat dalam Tabel berikut ini :

Tabel 2 Perhitungan nilai VCR

Nama Ruas	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Rasio	LOS
TP IMAM 1	806,8	2672	0,30	B
TP IMAM 2	965,1	2672	0,36	B

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui nilai v/c ratio tertinggi terdapat pada jalan TP Imam 2 sebesar 0,36.

3. Kondisi Parkir Eksisting

1) Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir dihitung untuk mengetahui bagaimana fluktuasi kendaraan parkir tersebut. Dari hasil akumulasi parkir yang dicatat setiap 15 menit selama 7 jam di ruas Jalan TP Imam (selama waktu penelitian dari pukul 05.30 hingga 12.30 WIB), didapat untuk total akumulasi antara ruas jalan TP Imam 1 dengan TP Imam 2 bernilai sama yaitu 43 kendaraan. Pada ruas Jalan TP Imam 1 lebih didominasi oleh kendaraan sepeda motor sebanyak 37 kendaraan dengan jam puncak antara pukul 07.30 hingga 07.45 sedangkan pada ruas Jalan TP Imam 2 didominasi oleh kendaraan sepeda motor hanya lebih sedikit dari ruas Jalan TP Imam 1 yaitu sebesar 31 kendaraan tetapi kendaraan mobil yang parkir pada ruas jalan TP Imam 2 lebih banyak daripada TP Imam 1 yaitu sebanyak 12 kendaraan dengan jam puncak dimulai pukul 06.45 hingga 07.00.

2) Rata – rata durasi

Durasi Parkir adalah lama waktu yang dihabiskan suatu kendaraan yang parkir di suatu area parkir dalam periode survei. Berikut adalah durasi kendaraan yang ada pada jalan TP Imam 1 dan 2. durasi kendaraan parkir paling tinggi pada jalan TP Imam 1 yaitu 90 menit atau 1,5 jam untuk sepeda motor sejumlah 46 kendaraan dan 15 menit atau 0,25 jam untuk kendaraan mobil sejumlah 46 kendaraan. durasi kendaraan parkir paling tinggi pada jalan TP Imam 2 yaitu 60 menit atau 1 jam untuk sepeda motor sejumlah 41 kendaraan dan 15 menit atau 0,25 jam untuk kendaraan mobil sejumlah 40 kendaraan. didapat rata-rata durasi parkir motor dan mobil yang ada di jalan TP Imam 1 dan 2. Berikut adalah rincian durasi parkir rata-rata dapat dilihat pada Tabel :

Tabel 3 Rata - Rata Durasi Parkir

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi (Jam)
---------------	------------------------

	Sepeda Motor	Mobil Penumpang
TP IMAM 1	1,28	0,38
TP IMAM 2	0,98	0,45
Konversi ke Menit		
TP IMAM 1	1 jam 17 menit	22,8 menit
TP IMAM 2	58,8 menit	27 menit

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

3) Kapasitas statis

Kapasitas statis dipengaruhi dengan panjang jalan efektif yang dipergunakan untuk parkir dan sudut parkir. Berikut adalah contoh perhitungan kapasitas statis pada parkir *on street* Jalan TP Imam 1 yaitu dengan sudut 60° dengan jenis kendaraan mobil yaitu sebagai berikut:

$$Ks = \frac{L}{x} = \frac{40 \text{ m}}{3} = 13 \text{ SRP}$$

Berdasarkan perhitungan di atas maka diketahui pada ruas Jalan TP Imam 1, kapasitas statis maksimum yang tersedia untuk jenis kendaraan mobil yaitu sebesar 13 SRP. Rincian kapasitas statis untuk kendaraan mobil dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4 Kapasitas Statis kendaraan Mobil

Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
TP IMAM 1	40	60	3	13
TP IMAM 2	50	60	3	17

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berikut perhitungan kapasitas statis parkir di ruas Jalan TP Imam 1 untuk sepeda motor dengan sudut 90° adalah sebagai berikut:

$$Ks = \frac{L}{x} = \frac{60 \text{ m}}{0,75} = 80 \text{ SRP}$$

Berdasarkan perhitungan di atas maka diketahui ruang parkir yang tersedia di ruas Jalan TP Imam 1 untuk jenis kendaraan sepeda motor adalah sebanyak 80 SRP. Sedangkan untuk ruas Jalan TP Imam 2 memiliki kapasitas statis yaitu sebanyak 93 SRP. Kapasitas statis kendaraan sepeda motor pada lokasi parkir di ruas jalan yang dikaji dapat dilihat lebih rinci pada Tabel V.5

Tabel 5 Kapasitas Statis kendaraan Motor

Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
TP IMAM 1	60	0,75	80
TP IMAM 2	70	0,75	93

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

4) Volume parkir

Volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir di badan jalan per satuan waktu 7 jam (waktu penelitian) dengan interval 15 menit. Volume kendaraan jenis sepeda motor dan mobil tertinggi terletak pada ruas

Jalan TP Imam 2 yaitu untuk sepeda motor sejumlah 147 kendaraan dan mobil penumpang 101 kendaraan.

5) Turn Over

Perhitungan ini berkaitan erat dengan penawaran yang tersedia dan kapasitas berdasarkan kedua komponen akan didapatkan *turn over* (tingkat pergantian parkir). Berikut perhitungan tingkat pergantian parkir pada ruas Jalan TP Imam 1 untuk mobil penumpang, yaitu

$$\begin{aligned} \text{Turn Over} &= \frac{\text{Volume parkir}}{KS} \\ &= \frac{86}{30} \\ &= 6,45 \text{ kendaraan/ruang} \end{aligned}$$

Berdasarkan tingkat pergantian parkir yaitu perbandingan volume parkir pada periode waktu tertentu dengan kapasitas statis (jumlah ruang tersedia) pada ruas Jalan TP Imam 1 adalah 6,45 kendaraan/ruang untuk jenis mobil penumpang.

Tabel 6 Turnover Parkir

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		Kapasitas Statis (SRP)		Tingkat Pergantian (kend/ruang)	
	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil
TP IMAM 1	126	86	80	13	1,58	6,45
TP IMAM 2	147	101	93	17	1,58	6,1

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan di atas dapat diamati bahwa tingkat pergantian sepeda motor dan mobil penumpang tertinggi terdapat pada ruas Jalan TP Imam 1. Untuk sepeda motor tingkat pergantian kendaraan tertinggi terdapat pada ruas jalan TP Imam 1 yaitu sebesar 1,58 kendaraan/ruang, sedangkan mobil penumpang yaitu sebesar 6,45 kendaraan/ruang.

6) Indeks Parkir

Indeks Parkir adalah perbandingan antara akumulasi dengan kapasitas parkir. Nilai indeks parkir ini dapat menunjukkan seberapa besar kapasitas parkir terisi. Berikut adalah contoh perhitungan indeks parkir untuk mobil untuk ruas Jalan TP Imam 1, yaitu:

$$\begin{aligned} IP &= \frac{\text{Akumulasi (Kend)} \times 100 \%}{KS} \\ &= \frac{11 \times 100 \%}{13} = 83 \% \end{aligned}$$

Tabel 7 Indeks Parkir

Nama Jalan	Kapasitas Statis		Akumulasi maksimal		Indeks Parkir (%)	
	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor
JALAN TP IMAM 1	13	80	11	38	83	48
JALAN TP IMAM 2	17	93	13	33	78	35

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan tabel di atas dapat diamati bahwa indeks parkir untuk mobil penumpang tertinggi terdapat pada ruas Jalan TP Imam 1 yaitu sebesar 83 %. Sedangkan untuk

indeks parkir kendaraan jenis sepeda motor tertinggi juga terdapat pada ruas Jalan TP Imam 1 yaitu 48 %.

- 7) **Kebutuhan ruang parkir**
 Kebutuhan ruang parkir adalah jumlah ruang yang diperlukan suatu tempat parkir untuk menampung kendaraan parkir, kebutuhan ruang parkir diperoleh berdasarkan perhitungan akumulasi parkir maksimal selama waktu survei Berikut kebutuhan parkir pada masing-masing ruas jalan TP Imam.

Tabel 8 Kebutuhan Ruang Parkir

Lokasi Parkir	Jenis Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir
TP Imam 1	Sepeda Motor (MC)	38
	Mobil Penumpang (LV)	11
TP Imam 2	Sepeda Motor (MC)	33
	Mobil Penumpang (LV)	13

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

B. Pemecahan masalah

1. Pengaturan Pola Sudut

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 berdasarkan jumlah kebutuhan parkir.

Tabel 9 Pengaturan pola Sudut berdasarkan Jumlah Kebutuhan Parkir Kendaraan Sepeda Motor

Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)	Permintaan	Permintaan Terhadap Penawaran
TP IMAM 1	60	0,75	80	38	42
TP IMAM 2	70	0,75	93	33	60

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Tabel 10 Pengaturan Pola Sudut berdasarkan Jumlah Kebutuhan Parkir Kendaraan Mobil

Lokasi Parkir	Panjang Jalan (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir (m)	Kapasitas statis (SRP)	Permintaan	Permintaan Terhadap Penawaran
TP IMAM 1	40	0	6	7	11	-4
		30	5	8		-3
		45	3,7	11		0
		90	2,5	16		5

TP IMAM 2	50	0	6	8	13	-5
		30	5	10		-3
		45	3,7	14		1
		90	2,5	20		7

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan data dalam tabel di atas, rekomendasi pengaturan pola sudut parkir untuk kendaraan mobil penumpang (LV) adalah 45° , sementara untuk sepeda motor (MC) adalah 90° . Kedua sudut parkir ini telah disesuaikan dengan keadaan jalan yang ada untuk memastikan kapasitas parkir yang memadai sesuai permintaan. Permintaan yang dimaksud diambil dari akumulasi tertinggi pada 7 jam survei yang telah dilakukan sedangkan untuk penawaran diambil dari kapasitas statis pada masing-masing jalan.

2. Penambahan Panjang Jalan Yang Digunakan Untuk Area Parkir

Berdasarkan data pada **Tabel 10** antara permintaan dan penawaran pada mobil penumpang ada di Jalan TP Imam 1 maupun 2 memiliki nilai yang sama untuk sudut usulan 45° , oleh karena itu untuk mengantisipasi lonjakan permintaan parkir diperlukan penambahan lahan parkir untuk mobil pada ruas jalan TP Imam 1 dan 2. Penambahan lahan dilakukan dengan cara mengonversi sebagian lahan parkir sepeda motor untuk diubah menjadi lahan parkir mobil dengan tetap memperhatikan jumlah permintaan sepeda motor tersebut serta tanpa menambah lahan parkir di luar panjang total lahan parkir sebelumnya. Berikut merupakan usulan penambahan Panjang lahan parkir untuk mobil.

Tabel 11 Usulan Penambahan Panjang Lahan Parkir Mobil

Parkir Mobil Penumpang Kondisi Eksisting				
Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Sudut (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
TP IMAM 1	40	60	3	13
TP IMAM 2	50	60	3	17
Parkir Mobil Penumpang Usulan				
Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Sudut (x°)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
TP IMAM 1	60	45	3,7	16
TP IMAM 2	70	45	3,7	19

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berdasarkan dari hasil analisis direkomendasikan penambahan panjang parkir *on street* untuk mobil penumpang sepanjang 20 meter untuk Parkir mobil pada Jalan TP Imam 1 dan 20 meter pada ruas Jalan TP Imam 2 sehingga kapasitas statis menjadi lebih besar. Data eksisting menunjukkan jumlah parkir yang

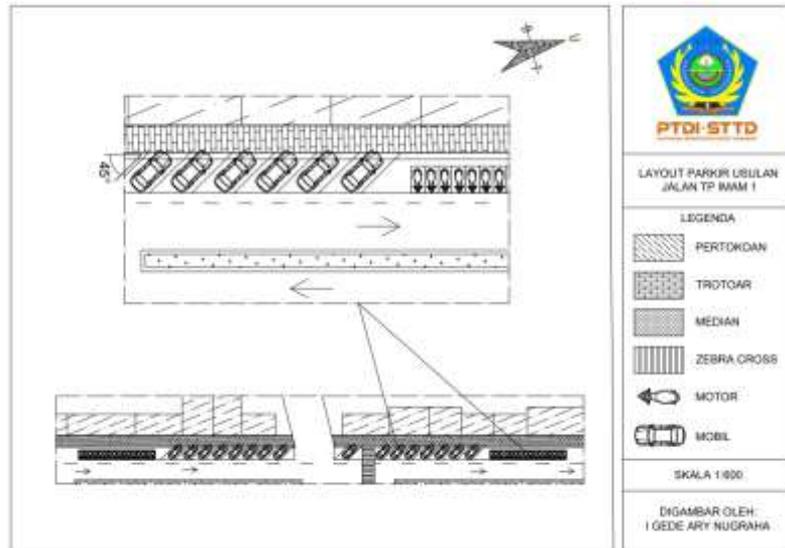
tersedia untuk mobil penumpang adalah sebesar 13 petak parkir pada jalan TP Imam 1 dan 17 petak parkir pada jalan TP Imam 2. Setelah dilakukan penataan sudut usulan dan penambahan lahan parkir usulan didapat jumlah petak parkir mobil penumpang bertambah 3 petak parkir untuk jalan TP Imam 1 menjadi 16 SRP dan 2 petak parkir pada jalan TP Imam 2 menjadi 19 SRP. Data terkait penawaran terhadap permintaan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 12 Usulan Penambahan Panjang Lahan Parkir Mobil Dengan Analisis Permintaan Terhadap Penawaran

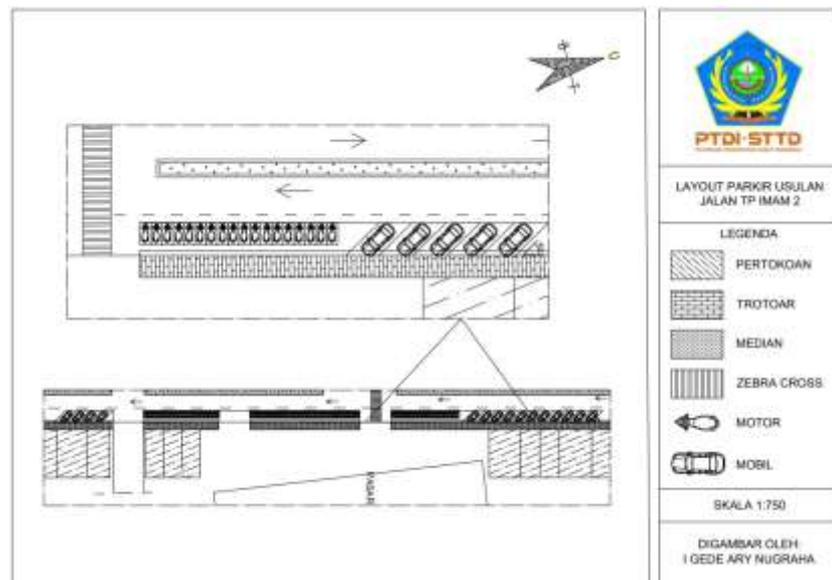
Parkir Mobil Penumpang Setelah Pengaturan Sudut						
Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Sudut (x^0)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)	Permintaan Parkir	Permintaan thd Penawaran
TP IMAM 1	40	45	3,7	11	11	0
TP IMAM 2	50	45	3,7	14	13	1
Parkir Mobil Penumpang Usulan						
Lokasi Parkir	Panjang Jalan Parkir (m)	Sudut (x^0)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)	Permintaan Parkir	Permintaan thd Penawaran
TP IMAM 1	60	45	3,7	16	11	5
TP IMAM 2	70	45	3,7	19	13	6

Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023

Berikut ini adalah visualisasi parkir dari usulan yang telah diberikan.



Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023
Gambar 2 Layout Parkir Usulan Jalan TP Imam 1



Sumber: Hasil Analisis Pribadi, 2023
Gambar 3 Layout Parkir Usulan Jalan TP Imam 2

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting parkir pada ruas Jalan TP Imam di Pasar Bobotsari Kabupaten Purbalingga yaitu memiliki panjang parkir 100 meter untuk ruas Jalan TP Imam 1 dan 120 meter pada Jalan TP Imam 2. Pada jalan TP Imam 1 terdapat parkir mobil sepanjang 40 meter dengan kapasitas statis sebesar 13 SRP serta sudut parkir 60° dan parkir motor sepanjang 60 meter dengan kapasitas statis sebesar 80 SRP serta sudut parkir sebesar 90°. Adapun pada Jalan TP Imam 2 memiliki parkir mobil sepanjang 50 meter dengan kapasitas statis sebesar 17 SRP dan parkir motor sepanjang 70 meter dengan kapasitas statis sebesar 93 SRP. Serta kondisi eksisting jalan TP Imam yang memiliki lebar total 7 meter dan lebar efektif 3 meter dengan kapasitas 2672 smp/jam dan V/C Rasio sebesar 0,30 dan 0,36.

2. Pada kondisi eksisting parkir kendaraan terutama parkir mobil pada ruas jalan TP Imam, parkir mobil menggunakan sudut 60° sehingga mengurangi lebar serta kapasitas jalan maka dilakukan pengaturan sudut dari 60° menjadi 45°. Sudut 45° digunakan karena dengan mempertimbangkan permintaan kebutuhan ruang parkir yang ada. Adapun upaya lainnya yaitu melakukan penambahan panjang lahan parkir untuk mobil tanpa menambah lahan parkir keseluruhan dengan cara mengonversikan sebagian lahan parkir sepeda motor untuk digunakan sebagai lahan parkir mobil. Penambahan panjang untuk lahan parkir mobil yaitu pada Jalan TP Imam 1 dan 2 masing-masing sebesar 20 meter sehingga meningkatkan kapasitas statis menjadi 16 SRP dan 19 SRP.
3. Berdasarkan usulan yang direkomendasikan yaitu pengaturan sudut parkir untuk mobil penumpang dengan memberlakukan pola sudut 45° dan penambahan panjang parkir sepanjang masing-masing 20 meter. Dari usulan yang direkomendasikan didapat perbandingan kinerja parkir dan kinerja ruas jalan. Hasil analisis didapat setelah usulan yaitu kapasitas statis mobil pada Jalan TP Imam 1 dan 2 yaitu sebesar 16 SRP dan 19 SRP.

SARAN

1. Untuk usulan dan rekomendasi penataan kembali sudut parkir dipilih sebagai pertimbangan dalam peningkatan kinerja ruas jalan maka sudut terbaik untuk kendaraan jenis sepeda motor adalah 90° dan sudut 45° untuk kendaraan jenis mobil penumpang dan rekomendasi lain yang dapat digunakan yaitu pemindahan lahan parkir *on street* ke parkir *off street*.
2. Membuat marka parkir sesuai dengan sudut parkir yang telah ditentukan serta memasang rambu petunjuk parkir serta peruntukan kendaraannya agar tidak tercampur antara parkir mobil dan parkir sepeda motor
3. Diperlukan tindakan pengawasan dan penertiban yang lebih lanjut oleh lembaga yang berwenang terkait peraturan parkir *on street* serta kehadiran petugas parkir untuk membantu mengatur parkir dengan lebih baik.

Daftar Pustaka

- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2022, Dokumen Kajian Pendapat Asli Daerah Kabupaten Purbalingga, Jawa Tengah
- _____, 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.
- Kelompok PKL Kabupaten Purbalingga, 2023, Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Program D.III Manajemen Transportasi Jalan, Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Di Kabupaten Purbalingga Provinsi Jawa Tengah
- Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Jogjakarta.
- Setiawan, Lutfi Agung, 2018, *Fungsi Sosial Ekonomi Pasar Bobotsari Kecamatan Bobotsari Kabupaten Purbalingga Tahun 1980-2016, Purwokerto*