

PENGALIHAN PARKIR ON STREET MENJADI PARKIR OFF STREET PADA RUAS JALAN PASAR SEKINCAU

(Studi Kasus Ruas Jalan Nasional Lampung Barat)

HAFIZ ABRAR

Taruna Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

UTUT WIDYANTO

Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

**IR. SANTAUSA PURNAMA
SALIM**

Dosen Program Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Jalan
Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,
Bekasi Jawa Barat 17520

ABSTRACT

Parking is a very important condition to be studied more deeply, almost all activities in open spaces require parking facilities. The parking space needed must be available adequately, because the greater the volume of traffic that moves either leaving or heading to the activity center, the greater the need for parking space. With the movement of motorized vehicles on the road, the necessary need is a parking space. Sekincau Market is a traditional market located in Sekincau District where this District is in a pull zone which is mostly dominated by the trade sector. Sekincau Market is located on the Liwa City Limit Road - Padang Tambak VII, this road is a road with the status of a national road and according to its function, it is a primary collector. The parking lot at this market is on street on the Liwa City Limit Road - Padang Tambak VII.

In the study, there are two data, namely primary and secondary by avoiding problems in the arrangement and arrangement of parking that will be carried out. In this data collection was the first parking inventory and parking patrol survey. Furthermore, the results were obtained in the form of road service level data which included the high volume of vehicles in the form of V / C namely C , the need for adequate parking spaces, changes in on street parking, namely with off street parking in the sekinceau market area and land planning needed when changing off street parking in the sekinceau market

Keywords : *Parking, vehicle volume, parking arrangement, planning*

ABSTRAK

Parkir merupakan kondisi yang sangat penting untuk dikaji lebih mendalam, hampir semua aktivitas kegiatan diruang terbuka memerlukan sarana tempat parkir. Ruang parkir yang dibutuhkan harus tersedia secara memadai, sebab dengan semakin besar volume lalu lintas yang beraktivitas baik yang meninggalkan atau menuju pusat kegiatan, maka semakin besar pula kebutuhan ruang parkir. Dengan adanya pergerakan kendaraan bermotor di jalan, maka kebutuhan yang diperlukan adalah ruang parkir. Pasar Sekincau merupakan pasar tradisional yang terletak di Kecamatan Sekincau yang mana Kecamatan ini berada pada zona tarikan yang sebagian besar didominasi oleh sektor perdagangan. Pasar Sekincau terletak pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII, jalan ini merupakan jalan dengan status jalan nasional dan menurut fungsi yaitu kolektor primer. Pelataran parkir pada pasar ini yaitu *on street* pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII.

Dalam penelitian ada dua data yaitu primer dan sekunder dengan menghindari permasalahan dalam pengaturan dan penataan parkir yang akan dilakukan. Dalam pengumpulan data ini yang pertama inventarisasi parkir dan survei patrol parkir. Selanjutnya didapatkan hasil berupa data tingkat pelayanan ruas jalan yang mencakup tingginya volume kendaraan berupa V/C yaitu C , Kebutuhan Ruang Parkir yang memadai, parkir on street perubahan yaitu dengan parkir off street pada daerah pasar sekinceau serta perencanaan lahan yang di butuhkan pada saat perubahan parkir off street di pasar sekinceau

Kata Kunci : *Parkir, volume kendaraan, penataan parkir, perencanaan*

PENDAHULUAN

Parkir merupakan kondisi yang sangat penting untuk dikaji lebih mendalam, hampir semua aktivitas kegiatan diruang terbuka memerlukan sarana tempat parkir Pasar Sekincau merupakan pasar tradisional yang terletak di Kecamatan Sekincau yang mana Kecamatan ini berada pada zona tarikan yang sebagian besar didominasi oleh sektor perdagangan. Pasar Sekincau terletak pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII, jalan ini merupakan jalan dengan status jalan nasional dan menurut fungsi yaitu kolektor primer. Pelataran parkir pada pasar ini yaitu *on street* pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII. Luas pelataran parkir pada ruas jalan tersebut menurut survey inventarisasi yaitu 150 m pada ruas kanan dan kiri pada ruas jalan tersebut. Volume puncak parkir pada pasar ini yaitu terjadi pada jam 08.00 – 08.30 WIB dengan volume puncak kendaraan yang parkir yaitu sepeda motor 119 dan mobil penumpang dan pick up yaitu 54 menurut survey patroli parkir, namun kapasitas parkir menurut survey inventarisasi yaitu ruas jalan ini hanya mampu menampung 93 sepeda motor dan 36 mobil penumpang,, Adapun permasalahan yang terjadi pada lokasi pasar sekinceau yaitu :

1. Bagaimana kinerja lalu lintas eksisting pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau?
2. Bagaimana kondisi eksisting perparkiran *on street* Pasar Sekincau?
3. Bagaimana kebutuhan ruang parkir eksisting pada ruas jalan Pasar Sekincau?
4. Bagaimana desain usulan parkir *off street* di Pasar Sekincau?
5. Bagaimana kinerja lalu lintas ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau setelah pengalihan parkir menjadi *off street*?

METODE

Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

Manajemen dan rekayasa lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Kinerja Lalu Lintas

Kinerja yang dibutuhkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

V/C ratio : V/C ratio suatu jalan didapatkan dari perbandingan arus waktu sibuk pada ruas jalan tersebut dengan kapasitasnya. Dari V/C ratio akan diketahui karakteristik pelayanan suatu ruas jalan.

Parkir

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 diatur bahwa fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan dapat berupa taman parkir dan/atau Gedung parkir. Penyediaan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib memiliki izin dan dapat dipungut tarif terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan. Sedangkan untuk fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan.

Tujuan Parkir

Dalam transportasi kegiatan parkir mempunyai peranan penting yaitu antara lain :

1. Parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat,
2. Parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya (1997).

Jenis Parkir

Ada dua jenis penempatan fasilitas parkir yang terbagi menjadi :

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*)
 - a. Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir
 - b. Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir
2. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)
 - a. Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri
 - b. Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama

Karakteristik Parkir

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir yaitu jumlah keseluruhan kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu. Menurut Warpani (2002), akumulasi parkir dapat diperoleh dengan :

Rumus 1 Perhitungan Akumulasi Parkir

Akumulasi = Parkir + Masuk – Keluar

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1996

Keterangan :

Parkir = Jumlah kendaraan yang telah parkir

Masuk = Jumlah kendaraan yang masuk pada selang waktu

Keluar = Jumlah kendaraan yang keluar lahan parkir

2. Durasi Parkir

Durasi parkir yaitu rentang waktu sebuah kendaraan disuatu tempat dalam satuan menit atau jam per periode tertentu, tergantung pada rata-rata lamanya kendaraan parkir.

Rumus III.1 Durasi Parkir

$$D = \frac{\text{Kendaraan Parkir} \times \text{Lamanya Parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan}}$$

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir 1996

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

1. Penentuan Ruang Parkir (SRP)

Berdasarkan Menurut Direktur Jendral Perhubungan Darat No.272/Gk.105/DRJD/96 tentang Teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir

Penentuan Pola Parkir

Dalam penentuan pola parkir sangat penting karena pengaruh pada setiap kendaraan,

Adapun sebagai berikut:

- a. Parkir Kendaraan Satu Sisi
- b. Parkir kendaraan dua sisi
- c. Pola parkir pulau

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Hasil Inventarisasi

berikut merupakan hasil analisis dari inventarisasi ruas jalan lintas melawi kabupaten sintang :

Table 1 Hasil Inventarisasi

Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas Jalan (m)	Panjang Ruas Parkir (m)	Lebar Ruas (m)	Lebar Efektif (m)	Tipe Jalan
Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	3100	250	10,5	5	2/2UD

Berdasarkan table di atas dapat diketahui bahwa ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII memiliki tipe jalan 2/2 UD. Dengan Panjang ruas jalan 3100 m. Ruas Jalan ini merupakan jalan utama menuju Pasar Sekincau Kabupaten Lampung Barat

ANALISIS VOLUME LALU LINTAS

Tabel 2 hasil volume lalu lintas

Nama Jalan	Volume (smp/jam)
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	544

Berdasarkan table di atas, dapat diketahui bahwa volume tertinggi pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII sebesar 544 smp/jam. Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII memiliki volume tertinggi saat jam 07.00 – 08.00 WIB.

Tabel 3 hasil Perhitungan kapasitas jalan

Nama Jalan	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C (smp/jam)
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	2900	0,56	1	0,79	0,90	1155

Kapasitas ruas jalan adalah ruang lalu lintas yang dilewati oleh kendaraan. Besarnya nilai kapasitas dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya lebar efektif jalan yang hanya digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Contoh perhitungan kapasitas ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII menggunakan rumus sebagai berikut :

Tabel 4 Hasil perhitungan V/C Ratio

Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C ratio
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	544	1155	0,47

Dari table di atas dapat dilihat bahwa V/C ratio ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII sebesar 0,47

Tabel 1 Kecepatan Ruas Jalan Saat Ini

Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	20.63

Kecepatan perjalanan pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII sebesar 20,63 km/jam.

Tabel 2 Kepadatan Ruas Jalan Saat Ini

Nama Jalan	Kecepatan (km/jam)	Volume (smp/jam)	Kepadatan (smp/km)
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	20.63	544	26,35

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa kepadatan pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII sebesar 26,35 smp/km.

Tabel 3 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Tipe Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C	LOS
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	Kolektor Primer	2/2 UD	544	1155	0,47	C

Dari hasil analisis data saat ini yang telah dilakukan pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII, dapat diketahui bahwa kinerja lalu lintas pada ruas jalan tersebut memiliki V/C ratio sebesar 0,47 dengan tingkat pelayanan yaitu C. Hal ini dikarenakan lebar efektif jalan dan kapasitas ruas jalan berkurang dengan adanya parkir *on street* dan aktifitas pasar di Pasar Sekincau Kabupaten Lampung Barat tersebut.

Tabel 4 Inventarisasi Parkir Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Kendaraan	Panjang Parkir (m)	Sudut Pakir (x^0)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)
Motor	70	90	0,75
Mobil/Pickup	180	0	5

Adapun parkir yang tersedia pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII merupakan parkir *on street* dengan sudut parkir yang digunakan untuk sepeda motor yaitu 90°, mobil dan pickup menggunakan sudut 0°.

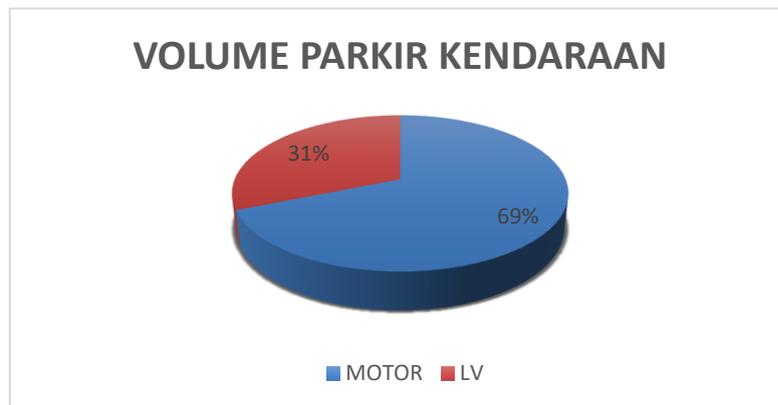
Tabel 5 Kapasitas Statis Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Kendaraan	Panjang Ruas Parkir (m)	Sudut (x^0)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
Motor	70	90	0,75	93
Mobil/Pick Up	180	0	5	36

Adapun kapasitas statis pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII untuk sepeda motor yaitu sebesar 93 SRP dan untuk mobil pribadi dan pick up sebesar 36 SRP.

Tabel 10 Volume Parkir di Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Kendaraan	Volume Kendaraan Parkir (kend) Dalam 12 Jam
Motor	119
Mobil/Pick Up	54
Jumlah	173



Gambar 1 Grafik Volume Parkir Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Dari volume kendaraan yang parkir didapatkan juga proporsi kendaraan yang melakukan parkir pada ruas jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII. Proporsi tertinggi kendaraan pada Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII adalah sepeda motor sebesar 69% dari total kendaraan yang parkir sebesar 173 kendaraan. Berikut ini merupakan proporsi tiap kendaraan di ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII.

Tabel 6 Akumulasi Parkir

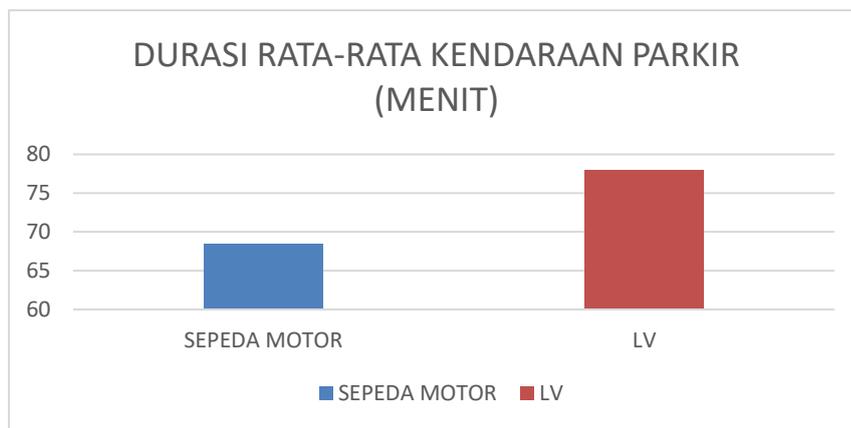
Sepeda Motor (kend)	LV (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
119	54	173

Akumulasi parkir adalah jumlah total dari kendaraan yang diparkir di suatu tempat dengan waktu tersentu. Sesuai dengan hasil akumulasi yang dilakukan setiap 15 menit selama 12 jam dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan waktu puncak

Tabel 12 Durasi Rata-Rata Parkir

Kendaraan	Kendaraan Parkir (kend/jam)	Jumlah Kendaraan	Durasi Parkir (jam)
Sepeda Motor	503.25	440	1,14
Mobil/Pick Up	246	320.75	1,30

Berikut ini merupakan diagram dari durasi parkir rata-rata Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII.



Gambar 2 Grafik Durasi Rata-Rata Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Pada ruas Jalan Batas Kota Liwa waktu durasi parkir rata-rata tertinggi adalah mobil pribadi/pick up dengan durasi selama 78 menit. Hal ini diakibatkan karena banyaknya pengunjung yang berbelanja kebutuhan pokok dan barang kebutuhan lainnya sehingga menyebabkan kendaraan sepeda motor memiliki durasi rata-rata tertinggi. Sedangkan durasi terendah yaitu sepeda motor yang memiliki durasi rata-rata selama 68,4 menit.

Tabel 7 Kapasitas Dinamis Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Kendaraan	Kapasitas Statis (SRP)	Durasi (jam)	P (jam)	KD (SRP)
Sepeda Motor	93	1,14	12	979
Mobil/Pick Up	36	1,30	12	331

Jadi besarnya kapasitas dinamis parkir di Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII dapat digunakan sebanyak 331 ruang mobil pribadi dan pick up dan 979 ruang sepeda motor

Tabel 14 Tingkat Pergantian Parkir

Kendaraan	Volume Kendaraan Parkir (Kend)	Kapasitas Statis (SRP)	Tingkat Pergantian Parkir (kend/ruang)
Sepeda Motor	440	93	4,71
Mobil/Pick Up	246	36	6,83

Turn over atau tingkat pergantian parkir oleh kapasitas dan penawaran yang tersedia. Nilai kapasitas dan penawaran yang tersedia didapatkan dari kegiatan survey patroli. Survey patroli memiliki waktu survey selama 12 jam.

Tabel 15 Indeks Parkir Setiap Jenis Kendaraan

Kendaraan	Kapasitas Statis (SRP)	Akumulasi Kendaraan Parkir (maks)	Indeks Parkir (%)
Sepeda Motor	93	119	128
Mobil/Pick Up	36	54	150

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa indeks parkir untuk mobil penumpang dan pick up pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII yaitu sebesar 150%, sedangkan indeks parkir untuk sepeda motor yaitu sebesar 128%. Parkir mobil penumpang atau pick up dan sepeda motor pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII melebihi angka 100% yang artinya kendaraan yang parkir sudah melebihi dari ruang parkir yang ada. Hal ini menandakan Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII memiliki ruang parkir yang sangat terbatas.

Tabel 16 Permintaan Terhadap Penawaran Tiap Jenis Kendaraan

Kendaraan	Permintaan Ruang (A)	Sudut Parkir (°)	Penawaran (B)	Permintaan Terhadap Penawaran (B-A)
Sepeda Motor	119	90	92	-26
Mobil/Pick Up	54	0	36	-18

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa hasil analisis permintaan terhadap penawaran pada pelataran parkir Pasar Sekincau untuk kendaraan sepeda motor dengan sudut parkir 90° yaitu -26 ruang tersisa, dan untuk mobil penumpang dan pick up dengan sudut 0° yaitu -24 ruang tersisa, yang artinya kapasitas parkir yang disediakan saat ini pada ruas jalan Pasar Sekincau tidak mampu menampung permintaan parkir yang ada untuk kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang atau pick up.

Tabel 8 Kebutuhan Ruang Parkir Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Nama Ruas Jalan	Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	Sepeda Motor	119
	Mobil/Pick Up	54

Kebutuhan parkir yang diperlukan untuk menentukan ruang parkir untuk lahan parkir *off street* yaitu 119 kendaraan untuk sepeda motor dan 54 kendaraan untuk mobil penumpang atau pick up. Hal ini didapatkan dari akumulasi tertinggi kendaraan pada jam puncak parkir pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau.

UPAYA PEMECAHAN MASALAH

Pengalihan parkir *on street* menjadi *off street* merupakan usulan yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja lalu lintas dengan cara penghilangan parkir yang berada di badan jalan *on street* menjadi parkir di luar badan jalan *off street*, memasang rambu dilarang parkir dan dilarang berhenti di ruas jalan sisi kanan jalan, ruas jalan sisi kiri jalan pada Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII, selanjutnya memasang rambu parkir pada lahan *off street* Pasar Sekincau dan menertibkan pedagang yang berjualan dipinggir jalan.

1. Kebutuhan Luas Lahan Parkir

Berdasarkan kebutuhan ruang parkir di Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII yaitu sepeda motor membutuhkan ruang sebanyak 119 dan mobil penumpang dan pick up sebanyak 54 ruang. Maka, luas lahan parkir yang dibutuhkan adalah perhitungan kebutuhan ruang parkir tiap kendaraan, luas SRP tiap kendaraan dan jalur sirkulasi.

Tabel 18 Kebutuhan Luas Lahan Parkir Pada Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII

Kendaraan	Luas SRP (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir	Jalur Sirkulasi (m)	Total Luas Lahan (m ²)
Sepeda Motor	1,5	119	3,5	2648
Mobil/Pick Up	12,5	54	1,6	

2. Pola Parkir Kendaraan

Desain pola parkir untuk kendaraan sepeda motor menggunakan pola parkir 90°, dikarenakan pola parkir 90° memiliki daya tampung yang lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir lainnya, tetapi kemudahan dan kenyamanan pada ruang manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut lebih kecil dari 90°, sedangkan mobil penumpang dan pick up menggunakan pola parkir 45°, dikarenakan pola parkir 45° memiliki ruang manuver yang lebih mudah dan nyaman namun memiliki daya tampung yang lebih sedikit dibandingkan pola parkir sudut 60° dan 90°.

3. Analisa Sirkulasi

Untuk pemilihan jalur sirkulasi kendaraan pada lahan 2648 m² maka jalur sirkulasi yang digunakan yaitu jalur sirkulasi satu arah pada sepeda motor dengan lebar 1,6 m dan jalur sirkulasi satu arah pada mobil penumpang dan pick up dengan lebar 3,5 m, hal ini telah dipastikan cukup memungkinkan dan telah memenuhi standar lebar jalur sirkulasi dalam pedoman teknik penyelenggaraan fasilitas parkir. Analisis pintu keluar dan masuk dilakukan untuk mengetahui hasil yang optimal, dalam artian tidak mengganggu kelancaran lalu lintas pada ruas jalan. Adapun yang perlu diperhatikan adalah volume lalu lintas dan antrian kendaraan yang akan ditimbulkan akibat pengambilan karcis parkir. Desain untuk ukuran Panjang pintu keluar dan masuk dapat ditentukan, yaitu mampu menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antara mobil 1,5 m. Desain yang digunakan pada pintu keluar dan masuk kendaraan menggunakan pintu keluar dan masuk terpisah dengan satu jalur dengan ukuran pintu masuk 6 m.

4. Rambu Lahan Parkir *Off Street*

Rambu Parkir sebagai perlengkapan jalan berfungsi memberikan informasi kepada pengendara dapat dilengkapi dengan papan petunjuk yang menyatakan petunjuk, peringatan, larangan, atau perintah yang hanya berlaku untuk waktu-waktu, jarak-jarak dan jenis kendaraan ataupun perihal lainnya sebagai hasil rekayasa lalu lintas.

Tabel V.9 Rambu Pada Lahan Parkir *Off Street*

Rambu	Arti	Rambu	Arti
	Perintah Parkir Mobil		Perintah Parkir Motor
	Perintah Jalur Masuk		Perintah Jalur Keluar

1. Penentuan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

Tabel 20 Kebutuhan Minimum Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Primer	≤40	2/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>) atau tak sebidang
		≤40	4/2 tak Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
		≤60	4/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 6/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL

		≤80	6/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 4/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)
Arteri & kolektor	Sekunder	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau bahu diperkeras	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)

Sumber : Pedoman Perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki, 2018

Berdasarkan **Tabel 20** di atas, maka fasilitas penyeberangan pejalan kaki pada jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII dengan tipe 2/2 tak terbagi dan status jalan Kolektor Primer adalah jenis penyeberangan dengan APILL atau *pelican crossing*.

2. Penentuan Jenis Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan Tabel V.20, maka jenis jalur untuk pejalan kaki pada jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII dengan tipe jalan 2/2 tak terbagi dan status jalan Kolektor Primer adalah Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus.

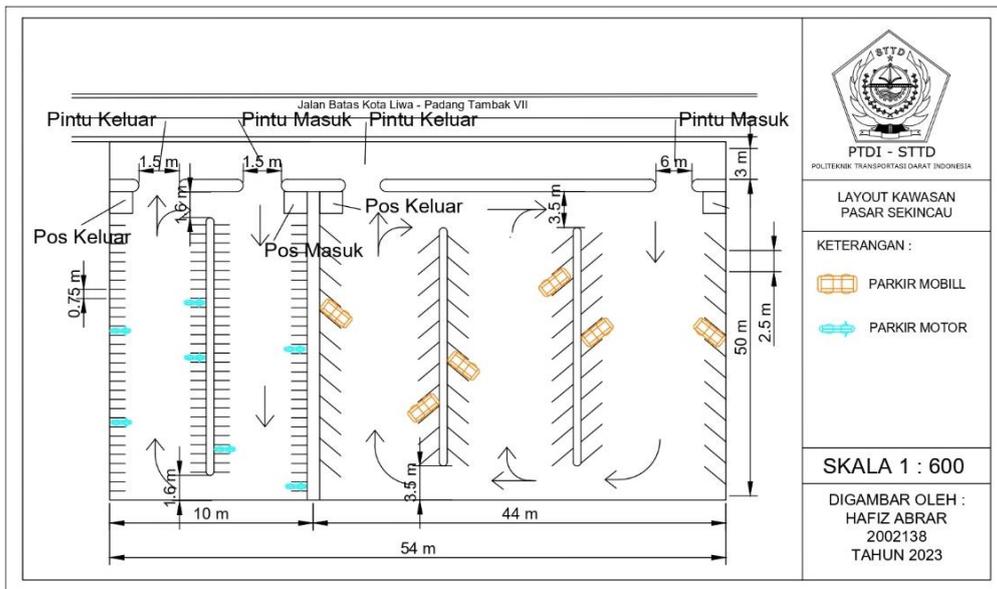
3. Penentuan Lebar Trotoar

Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki, Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.

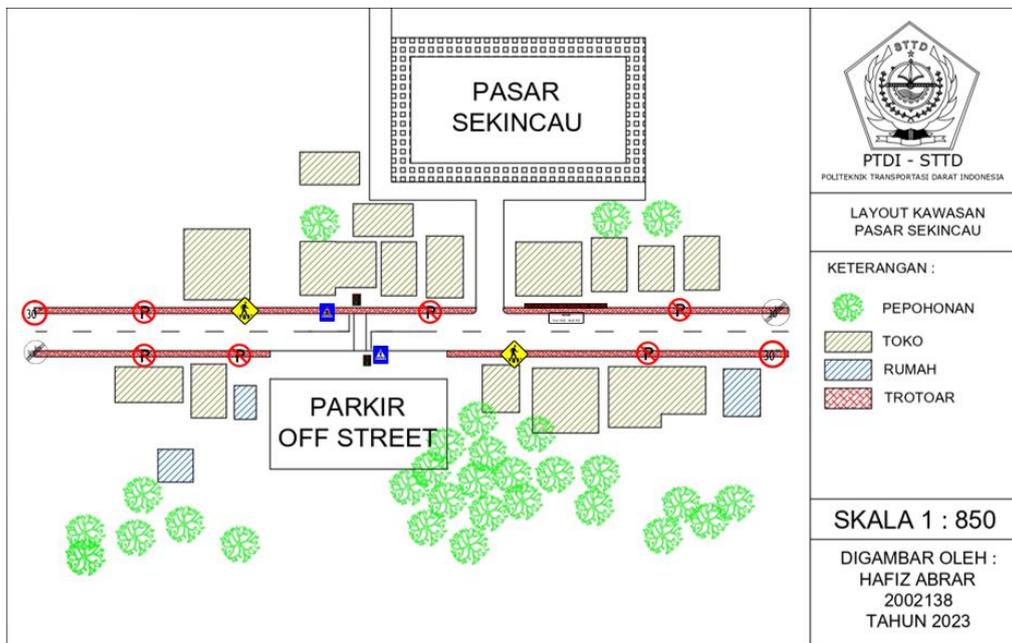
4. Marka Penyeberang Jalan

Usulan selanjutnya guna meningkatkan keselamatan pejalan kaki, maka diusulkan penambahan marka penyeberangan pejalan kaki pada ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan, Marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf a berupa dua garis utuh yang melintang jalur lalu lintas dengan alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (*pelican crossing*) yang terdapat pada pasal 40 ayat 3 huruf b.



Gambar 3 Layout Usulan Parkir *Off Street* Pasar Sekincau



Gambar 4 Layout Usulan Perlengkapan Jalan Pasar Sekincau

Setelah dilakukannya usulan pemindahan parkir *on street* menjadi parkir *off street* pada Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau, maka akan terjadi perubahan kinerja ruas jalan, dikarenakan setelah parkir di bahu jalan dialihkan ke *off street* maka faktor hambatan samping nya berubah menjadi rendah dan lebar efektif jalan yang semula berkurang dikarenakan parkir yang memakan badan jalan akan menjadi normal, hal tersebut berpengaruh terhadap kapasitas jalan, V/C Ratio, kecepatan perjalanan dan kepadatan. Kemudian pelayanan kinerja jalan tersebut akan menjadi makin baik. Berikut ini merupakan kondisi tingkat pelayanan ruas jalan setelah pengalihan parkir menjadi *off street*.

Tabel 21 Tabel Kinerja Ruas Jalan Setelah Pengalihan Parkir Menjadi *Off Street*

Nama Ruas Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	V/C	LOS
Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII	544	2090	31,37	17,33	0,26	B

Tabel 10 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Sebelum dan Sesudah Pengalihan Parkir Menjadi *Off Street*

Kondisi	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
Sebelum Pengalihan Menjadi <i>Off Street</i>	1155	0,47	20,63	26,35
Setelah Pengalihan Menjadi <i>Off Street</i>	2090	0,26	31,37	17,33

Pada tabel di atas, merupakan perbandingan kinerja ruas jalan saat ini dengan setelah pengalihan parkir menjadi *off street*. Pada ruas jalan tersebut kapasitas jalan berubah dari 1155 smp/jam menjadi 2090 smp/jam yang mana meningkat hampir dua kali lipat dari kapasitas awal, artinya bahwa kapasitas jalan setelah pengalihan menjadi parkir *off street* dapat menampung lebih banyak kendaraan yang melintas. Kecepatan perjalanan juga mengalami perubahan dari 20,63 km/jam menjadi 31,37 km/jam yang artinya lalu lintas pada daerah Pasar Sekincau menjadi lebih baik dan mengalami penurunan hambatan. Begitu pula dengan kepadatan perjalanan mengalami perubahan dari 26,35 smp/km menjadi 17,33 smp/km yang artinya kepadatan lalu lintas pada ruas jalan tersebut berkurang.

Tabel 11 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan Sebelum dan Sesudah Usulan

Kondisi	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	Kepadatan (smp/km)	Kecepatan (km/jam)	V/C	LOS
Eksisting	1155	544	26,35	20,63	0,47	C
Setelah Pengalihan	2090	544	17,33	31,37	0,26	B

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan eksisting Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau memiliki nilai kapasitas sebesar 1155 smp/jam, nilai V/C Ratio 0,47, nilai kecepatan perjalanan 20.63 km/jam, dan nilai kepadatan 26,35 smp/km. Ruas jalan ini memiliki tingkat pelayanan yaitu C.
2. Berdasarkan hasil analisis mengenai kondisi eksisting pada Ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII diketahui waktu puncak parkir yaitu pada pukul 08.00 – 08.15 WIB untuk sepeda motor dan pukul 08.15-08.30 untuk mobil penumpang dan pick up dengan akumulasi puncak sepeda motor sebesar 119 dan mobil penumpang atau pick up sebesar 54 kendaraan. Pola parkir yang tersedia pada ruas jalan tersebut adalah parkir dengan sudut 0° untuk mobil penumpang dan pick up dan parkir sudut 90° untuk sepeda motor. Komposisi kendaraan parkir tertinggi di ruas jalan tersebut adalah sepeda motor yaitu 69% sedangkan mobil penumpang dan pick up 31%.
3. Berdasarkan hasil analisis kebutuhan ruang parkir yang dilakukan, kebutuhan ruang parkir pada pelataran parkir Pasar Sekincau Kabupaten Lampung Barat adalah 119 untuk sepeda motor, dan 54 untuk mobil penumpang atau pick up. Total luas lahan *off street* yang dibutuhkan yaitu 2648,1 m², dengan rincian luas lahan sepeda motor yaitu 285,6 m² dan mobil penumpang yaitu 2362,5 m².
4. Berdasarkan hasil analisis maka usulan yang diterapkan guna meningkatkan kinerja ruas Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau yaitu perencanaan ruang parkir *off street* sehingga parkir tidak lagi menggunakan parkir *on street*, dan memasang rambu larangan parkir di bahu jalan dan memasang rambu larangan bongkar muat dan pengaturan jam operasional kegiatan bongkar muat yang ada di Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau. Untuk pengaturan jam operasional parkir dan kegiatan bongkar muat barang pada bahu Jalan Batas Kota Liwa – Padang Tambak VII Pasar Sekincau ini dilakukan bersamaan pada malam hari mulai pukul 18.00-06.00 WIB sebelum adanya aktifitas pasar. Pukul 18.00-06.00 WIB dipilih karena jam tersebut bukan merupakan jam aktifitas pasar dan tidak mengganggu kinerja lalu lintas pada jam sibuk. Serta menambah fasilitas bagi pejalan kaki baik yang menyusuri maupun menyeberang menuju atau dari Pasar Sekincau.
5. Berdasarkan hasil analisis setelah pengalihan parkir menjadi *off street* maka didapatkan kinerja ruas jalan setelah pengalihan yaitu kapasitas jalan sebesar 2090 smp/jam, V/C Ratio sebesar 0,26, kecepatan perjalanan 31,33 km/jam, dan kepadatan 17,33 smp/km. Sehingga tingkat pelayanan ruas jalan tersebut meningkat dari tingkat C menjadi tingkat B.

SARAN

1. Berdasarkan usulan mengenai pengalihan parkir dari *on street* menjadi *off street* maka diperlukan adanya kajian tentang dampak lingkungan atas pembangunan fasilitas parkir tersebut.
2. Diperlukannya perhitungan terhadap biaya Pembangunan dan pengoperasian dengan direncanakannya pembangunan fasilitas parkir tersebut, agar dapat mengetahui lebih rinci biaya Pembangunan dan pengoperasian besarnya jumlah biaya yang akan digunakan untuk membangun dan mengoperasikan parkir *Off Street*.
3. Perlu adanya pengawasan lebih lanjut oleh Dinas Perhubungan mengenai kebijakan parkir agar pemanfaatan lahan pada parkir *off street* dapat optimal dan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan.
4. Penyediaan lahan parkir *off street* ini sebaiknya diseimbangkan dengan manajemen pengelolaan yang baik sehingga memberikan pelayanan yang baik kepada Masyarakat

REFERENSI

- Umum, D. P. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia. *Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta*
- Perhubungan, D. (1996). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/Hk. 105/Drjd/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir. *Jakarta: Dinas Perhubungan*.
- Indonesia, P. R. (2009). *Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*. Eko Jaya.
- Perhubungan, K. (2014). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. *Jakarta: Sekretariat Negara*.
- De Chiara, Joseph, Januar Hakim, and Lee E. Koppelman. *Standar perencanaan tapak*. Erlangga, Jakarta, 1989..
- Perhubungan, M. (1993). KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: KM 60 TAHUN 1993 TENTANG MARKA JALAN.
- Munawar, A. (2004). Manajemen lalu lintas perkotaan. *Yogyakarta: Beta Offset*.
- Warpani, Suwardjoko Probonagoro. *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Penerbit ITB, 2002.
- Hobbs, F. D. (1995). Perencanaan dan teknik lalu lintas.
- INDONESIA, MENTERE PERHUBUNGAN REPUBLIK. "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015." (1945).
- Perhubungan, K. (2006). Peraturan Menteri Perhubungan No. *KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan*.
- Badan Pusat Statistik. (2022). Lampung Barat Dalam Angka 2022. Lampung Barat: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lampung Barat.
- Nomor, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. "PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan." *Menteri Perhubungan Republik Indonesia* (2018).
- Indonesia, K. P. R. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. vol. Nomor, 65, 2004-2006.
- Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik. "Nomor 79 Tahun 2013." *Tentang Jaringan*.
- PUPR, S. M. (2018). Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.