

Penataan Parkir Di Pasar Rakyat Sumber Kolak Kabupaten Situbondo

Parking Arrangement at Sumber Kolak People's Market Situbondo Regency

Ryan Putra Aji Pratama^{*}, Wisnu Wardana Kusuma, S.Si.T., M.M.², dan Wisnu Handoko, S.E., M.Si.³

¹Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD,
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

^{*}E-mail: ryanrpap@gmail.com

Abstract

The Sumber Kolak People's Market area, located in Situbondo Regency, is one of the traditional markets that is the destination for the people of Situbondo Regency to carry out buying and selling activities. The large number of visitors presents problems related to parking arrangements and visitor accessibility. This study aims to analyze the problems of parking arrangements and pedestrian accessibility in the Sumber Kolak People's Market Area and propose solutions that can improve the comfort and safety of visitors to the Sumber Kolak People's Market. The research method involved parking inventory survey, parking patrol survey, pedestrian characteristics survey, and data analysis. The results showed that parking arrangements and pedestrian accessibility in the Sumber Kolak People's Market area have several problems, including irregular parking circulation, lack of sidewalk width, and the absence of crossing facilities. This study proposes a series of corrective measures, including the addition of parking signs and the provision of circulation lanes for vehicle ingress and egress to manage parking efficiently. In addition, measures to increase the width of sidewalks and improve crossing facilities are also needed to maintain pedestrian safety. By implementing these solutions, it is hoped that the Sumber Kolak People's Market Area can become a more friendly trading center that is comfortable, helps local economic growth, and is safe for its visitors. In conclusion, parking arrangements and good pedestrian accessibility in this market area are the keys to success in developing this trade center for the better.

Keywords: Parking, Parking Signs, Parking Markings, Situbondo Regency, Parking Arrangement, Sumber Kolak Market, Pedestrians.

Abstrak

Pasar Rakyat Sumber Kolak, yang terletak di Kabupaten Situbondo merupakan salah satu pasar tradisional yang menjadi tujuan masyarakat Kabupaten Situbondo untuk melakukan kegiatan jual beli. Jumlah pengunjung yang besar menghadirkan permasalahan terkait penataan parkir serta aksesibilitas pengunjung. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis masalah penataan parkir serta aksesibilitas pejalan kaki di Pasar Rakyat Sumber Kolak dan mengusulkan solusi yang dapat meningkatkan kenyamanan serta keselamatan pengunjung Pasar Rakyat Sumber Kolak. Metode penelitian melibatkan survei inventarisasi parkir, survei patroli parkir, survei karakteristik pejalan kaki, dan analisis data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penataan parkir serta aksesibilitas pejalan kaki di Pasar Rakyat Sumber Kolak memiliki beberapa masalah, termasuk belum teraturnya sirkulasi parkir, kurang lebarnya trotoar, serta belum adanya fasilitas penyeberangan. Penelitian ini mengusulkan serangkaian tindakan perbaikan, termasuk penambahan tanda penunjuk parkir dan pengadaan jalur sirkulasi pergerakan masuk dan keluarnya kendaraan untuk mengatur parkir secara efisien. Selain itu, tindakan penambahan lebar trotoar dan peningkatan fasilitas penyeberangan juga diperlukan demi menjaga keselamatan pejalan kaki. Dengan menerapkan solusi-solusi tersebut, diharapkan Pasar Rakyat Sumber Kolak dapat menjadi pusat perdagangan yang lebih ramah nyaman, membantu pertumbuhan ekonomi lokal, serta aman bagi para pengunjungnya. Kesimpulannya, penataan parkir serta aksesibilitas pejalan kaki yang baik di kawasan pasar ini menjadi kunci keberhasilan dalam mengembangkan pusat perdagangan ini menjadi lebih baik lagi.

Kata Kunci: Parkir, Rambu Parkir, Marka Parkir, Kabupaten Situbondo, Penataan Parkir, Pasar Sumber Kolak, Pejalan Kaki

PENDAHULUAN

Kabupaten Situbondo merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Timur dengan total jumlah penduduk sebanyak 684.343 jiwa di tahun 2023. Mayoritas penduduk Kabupaten Situbondo menggunakan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor untuk melakukan kegiatan sehari-hari seperti bekerja, bersekolah, dan juga berbelanja. Untuk memenuhi kebutuhan berbelanja masyarakat, terdapat cukup banyak pasar tradisional yang ada di Kabupaten Situbondo. Salah satu pasar yang cukup besar adalah Pasar Rakyat Sumber Kolak yang terletak di Jalan Cempaka II, Desa Sumber Kolak, Kecamatan Panarukan. Pasar Sumber Kolak beroperasi mulai pukul 04.00 dini hari

hingga pukul 12.00 siang. Semakin ramai sebuah kawasan maka permintaan akan tempat parkir kendaraan juga akan meningkat, dimana setiap orang memerlukan tempat parkir yang memadai untuk meletakkan kendaraannya sementara. Tidak hanya lokasi atau lahan saja, diperlukan juga pengaturan parkir yang teratur agar masyarakat nyaman dalam berbelanja dan kegiatan parkir tidak mengganggu jalannya arus pada Jalan Cempaka II yang menjadi lokasi dari Pasar Sumber Kolak. Fasilitas parkir menjadi fasilitas umum yang sangat penting guna menunjang kegiatan yang berada di Pasar Rakyat Sumber Kolak. Namun parkir yang ada di Pasar Rakyat Sumber Kolak terkesan tidak teratur dikarenakan parkir untuk sepeda motor dan mobil tidak dipisah.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kondisi eksisting ruas jalan, parkir, dan karakteristik pejalan kaki di Pasar Rakyat Sumber Kolak Kabupaten Situbondo, memberikan rekomendasi penataan pada lahan parkir off street pada kawasan Pasar Rakyat Sumber Kolak Kabupaten Situbondo, menghitung pendapatan yang dihasilkan dari parkir off street di Pasar Rakyat Sumber Kolak.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kabupaten Situbondo, Jawa Timur. Waktu penelitian dilakukan dari bulan Februari hingga Juni 2024.

Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yakni data sekunder dan data primer. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data-data yang dapat memberikan gambaran kondisi Kawasan yang dikaji.

1. Data Sekunder :
 - a. Peta jaringan jalan;
 - b. Data inventarisasi ruas jalan.
2. Data Primer :
 - a. Survei inventarisasi parkir;
 - 1) Lokasi parkir;
 - 2) Lebar parkir;
 - 3) Panjang parkir;
 - 4) Kapasitas parkir;
 - 5) Peruntukan parkir.
 - b. Survei patroli parkir;
 - 1) Akumulasi parkir
 - 2) Volume parkir
 - 3) Durasi parkir
 - 4) Pergantian parkir (*turn over*)
 - c. Survei karakteristik pejalan kaki.
 - 1) Pejalan kaki menyeberang
 - 2) Pejalan kaki menyusuri

Metode Analisis Data

Teknik analisis data yang dilakukan pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan studi deskriptif analisis, dimana peneliti sebagai instrument kunci dan melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan (observasi). Kemudian data yang hasil penelitian akan dikemukakan dalam bentuk tabel, garis, grafis, diagram lingkaran maupun visual. Kemudian, setelah diperoleh data maka selanjutnya merupakan analisis data atau pengolahan data.

1. Analisis Kondisi Eksisting
 - a. Akumulasi parkir;
 - b. Kapasitas statis;
 - c. Durasi parkir;

- d. Kapasitas dinamis;
 - e. Volume parkir;
 - f. Kebutuhan ruang parkir;
 - g. Indeks parkir;
 - h. Tingkat pergantian parkir;
 - i. Permintaan terhadap pelayanan.
2. Analisis Penataan Parkir
 - a. Pola sudut parkir;
 - b. Analisis sirkulasi arus kendaraan;
 - c. Desain layout lahan parkir *off street*;
 - d. Desain rambu dan marka.
 3. Survei pejalan kaki
 - a. Pejalan kaki menyusuri
Pejalan kaki menyusuri adalah jumlah pejalan kaki yang menyusuri pada kanan dan kiri jalan, bertujuan untuk mengetahui kebutuhan trotoar pada ruas jalan baik dari sisi kiri maupun sisi kanan jalan.
 - b. Pejalan kaki menyeberang
Pejalan kaki menyeberang untuk mengetahui jumlah pejalan kaki yang menyeberang di suatu ruas jalan. Analisis pejalan kaki menyeberang seperti volume lalu lintas dan jumlah pejalan kaki menyeberang, kemudian didapatkan PV^2 untuk menentukan fasilitas penyeberangan yang dibutuhkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting Ruas Jalan

Dalam mengevaluasi kinerja ruas jalan dapat dilihat dari indikator kapasitas, V/C ratio, kecepatan dan kepadatan.

Tabel 1. Inventarisasi Ruas Jalan Cempaka II

Ruas Jalan	Panjang Ruas (m)	Lebar Ruas (m)	Lebar Efektif (m)	Tipe Jalan
Cempaka II	800	9	7	2/2 TT

1. Kapasitas Ruas Jalan

$$C = C_o \times F_{Cl} \times F_{Cpa} \times F_{Chs} \times F_{cuk}$$

$$C = 2800 \times 1 \times 1 \times 1 \times 0,94$$

$$C = 2632 \text{ smp/jam}$$

Keterangan:

C= Kapasitas (smp/jam)

C_o = Kapasitas Dasar (smp/jam)

F_{Cl} = Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Perbedaan Lebar lajur

F_{Cpa} = Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Pembagian Arah

F_{Chs} = Faktor Kondisi Akibat Hambatan Samping

F_{cuk} = Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Ukuran Kota

2. V/C Ratio

V/C ratio didapat dari perbandingan nilai volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Volume lalu lintas diperoleh dari survei pencacahan lalu lintas terklasifikasi.

Tabel 2. V/C Ratio Ruas Jalan Cempaka II

Ruas Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio
Jalan Cempaka II	369,50	2.632	0,25

3. Kecepatan Arus Bebas

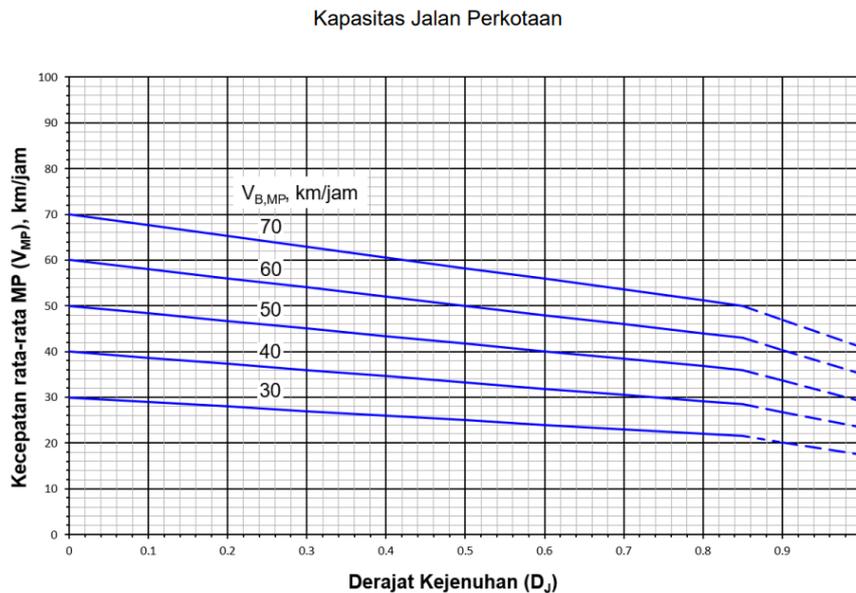
Untuk kecepatan, dilakukan perhitungan kecepatan arus bebas sebagai berikut:

$$V = (V_{bd} + V_{bl}) \times FV_{bhs} \times FV_{buk}$$

$$V = (42 + 0) \times 0,99 \times 0,95 = 39,50 \text{ km/jam}$$

Faktor penyesuaian sebagai berikut:

- Kecepatan arus bebas dasar (V_{bd}) = 42 km/jam
- Penyesuaian lebar lajur jalur efektif (V_{bl}) = 0 km/jam
- Faktor penyesuaian hambatan samping (FV_{bhs}) = 0,99
- Faktor penyesuaian ukuran kota (FV_{buk}) = 0,95



Sumber: PKJI 2023

Gambar 1. Grafik Kecepatan Rata-Rata

Setelah dilakukan analisis kecepatan arus bebas, didapatkan kecepatan arus bebas pada ruas Jalan Cempaka II sebesar 39,50 km/jam. Dapat dilihat dari grafik, dengan derajat kejenuhan sebesar 0,25 dan kecepatan arus bebas sebesar 39,50 km/jam, kecepatan rata-rata pada ruas Jalan Cempaka II adalah 36 km/jam.

Tabel 3. Kecepatan Arus Bebas Ruas Jalan Cempaka II

Ruas Jalan	Kecepatan (km/jam)
Jalan Cempaka II	36

4. **Kepadatan**

Kepadatan merupakan indikator yang didapatkan dari kombinasi antara kecepatan dan volume lalu lintas. Contoh perhitungan kepadatan ruas Jalan Cempaka II sebagai berikut:

$$\text{Kepadatan} = \frac{\text{Volume Lalu Lintas}}{\text{Kecepatan}}$$

$$\text{Kepadatan} = \frac{369,50 \text{ smp/jam}}{36 \text{ km/jam}}$$

$$\text{Kepadatan} = 10,26 \text{ smp/km}$$

Tabel 4. Kepadatan Ruas Jalan Cempaka II

Ruas Jalan	Kecepatan (km/jam)	Volume (smp/jam)	Kepadatan (smp/km)
Jalan Cempaka II	36	369,50	10,26

Kondisi Eksisting Parkir

1. **Akumulasi Parkir**

Akumulasi parkir merupakan total dari kendaraan yang parkir pada lokasi tertentu dan interval waktu tertentu. Berdasarkan survey yang telah dilakukan, dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dari hasil akumulasi yang dilakukan per-15 menit selama 8 jam dengan waktu penelitian pada pukul 04.00 – 12.00 WIB.

Tabel 5. Akumulasi Parkir Sepeda Motor Lahan Utama

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Pasar Sumber Kolak	04.45 – 05.00	81	81

Tabel 6. Akumulasi Parkir Mobil dan Pick Up Lahan Utama

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Mobil Penumpang & Pick Up	Akumulasi Parkir (kend)
Pasar Sumber Kolak	05.00 – 05.15	7	7

Tabel 7. Akumulasi Parkir Sepeda Motor Lahan Samping

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor (kend)	Akumulasi Parkir (kend)
Pasar Sumber Kolak (Samping)	05.15 – 05.30	39	39

2. Kapasitas Statis

Kapasitas statis atau kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah ruang parkir yang disediakan untuk kendaraan parkir. Nilai kapasitas statis dapat dipengaruhi oleh panjang dan sudut parkir.

$$K = \frac{\text{Panjang ruang parkir (m)}}{\text{Lebar Kaki Ruang Parkir (m)}}$$

Tabel 8. Kapasitas Statis Parkir Mobil dan Pick Up Lahan Utama

Nama	Panjang Ruang Parkir (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
	(L)		(X)	(KS = L/X)
Pasar Sumber Kolak	22	90	2,5	9

Tabel 9. Kapasitas Statis Parkir Sepeda Motor Lahan Utama

Nama	Panjang Ruang Parkir (m)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
	(L)	(X)	(KS = L/X)
PASAR SUMBER KOLAK	44	0,75	59

Tabel 10. Kapasitas Statis Parkir Sepeda Motor Lahan Samping

Nama	Panjang Ruang Parkir (m)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
	(L)	(X)	(KS = L/X)
Pasar Sumber Kolak (Samping)	25	0,75	33

3. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu yang dihabiskan sebuah kendaraan yang parkir di suatu lokasi parkir dalam periode tertentu dalam hal ini dalam satuan menit atau jam.

Tabel 11. Durasi Parkir Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi (Menit)	
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang
Pasar Sumber Kolak	35,90	21,24

Tabel 12. Durasi Parkir Pada Lahan Samping

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi (Menit)
	Sepeda Motor
Pasar Sumber Kolak (Samping)	39,69

4. Kapasitas Dinamis

Kapasitas dinamis merupakan kemampuan maksimal ruang parkir untuk menampung kendaraan parkir, kapasitas dinamis bergantung pada besarnya rata-rata durasi atau lamanya sebuah kendaraan parkir.

Tabel 13. Kapasitas Dinamis Mobil dan Pick Up Pada Lahan Utama

Nama	Sudut Parkir	Kapasitas Statis (SRP)	Durasi Parkir (jam)	Kapasitas Dinamis (SRP)
			Mobil dan Pick Up	Mobil dan Pick Up
Pasar Sumber Kolak	90°	9	0,35	198,88

Tabel 14. Kapasitas Dinamis Sepeda Motor Pada Lahan Utama

Nama	Kapasitas Statis (SRP)	Durasi Parkir (jam)	Kapasitas Dinamis (SRP)
Pasar Sumber Kolak	59	0,60	784,51

Tabel 15. Kapasitas Dinamis Sepeda Motor Pada Lahan Samping

Nama	Kapasitas Statis (SRP)	Durasi Parkir (jam)	Kapasitas Dinamis (SRP)
Pasar Sumber Kolak (Samping)	33	0,66	403,13

5. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang parkir di lokasi penelitian per satuan waktu selama waktu survey (8 jam) dengan interval waktu selama 15 menit.

Tabel 16. Volume Kendaraan Parkir Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir	
	Sepeda Motor	Mobil dan Pick Up
Pasar Sumber Kolak	916	46

Tabel 17. Volume Kendaraan Parkir Pada Lahan Samping

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir
	Sepeda Motor
Pasar Sumber Kolak (Samping)	387

6. Indeks Parkir

Indeks parkir merupakan perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas atau persentase penggunaan parkir pada setiap waktu.

Tabel 18. Indeks Parkir Mobil dan Pick Up Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis (KS)	Akumulasi Maksimal Kendaraan		Indeks Parkir (%)
		Parkir (Kend)	Mobil	
Pasar Sumber Kolak	9	7		80%

Tabel 19. Indeks Parkir Sepeda Motor Pada Lahan Samping

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis (KS)	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir		Indeks Parkir Per Jam (%)
		(Kend)	Sepeda Motor	
Pasar Sumber Kolak	59	81		138%

7. Tingkat Pergantian Parkir (*turn over*)

Turn over merupakan suatu nilai yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang didapat dari hasil survei patroli parkir yang telah dilakukan di lokasi penelitian selama waktu survei.

Tabel 20. Tingkat Pergantian Parkir Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		Kapasitas Statis (KS)		Tingkat Pergantian (kend/ruang)	
	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil
	Pasar Sumber Kolak	916	46	59	9	15,61

Tabel 21. Tingkat Pergantian Parkir Pada Lahan Samping

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		Kapasitas Statis (KS)		Tingkat Pergantian (kend/ruang)	
	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil
Pasar Sumber Kolak	387		33		11,61	

8. Permintaan Terhadap Penawaran

Tabel 22. Permintaan Terhadap Penawaran Sepeda Motor Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Sepeda Motor			Permintaan Terhadap Penawaran
	Permintaan (ruang)	Sudut Parkir	Penawaran	
Pasar Sumber Kolak	81	90	59	-22

Tabel 23. Permintaan Terhadap Penawaran Mobil dan Pick Up Pada Lahan Utama

Lokasi Parkir	Permintaan	Sudut	Penawaran	Permintaan terhadap
	Mobil dan Pick Up	Parkir	Mobil dan Pick Up	Penawaran
Pasar Sumber Kolak	7	90	9	2

Tabel 24. Permintaan Terhadap Penawaran Sepeda Motor Pada Lahan Samping

Lokasi Parkir	Sepeda Motor			Permintaan Terhadap Penawaran
	Permintaan (ruang)	Sudut Parkir	Penawaran	
Pasar Sumber Kolak	39	90	33	-6

Analisis Karakteristik Fasilitas Pejalan Kaki

Adanya fasilitas pejalan kaki pada suatu ruas jalan akan meningkatkan keselamatan pejalan kaki dan pengguna kendaraan. Analisis pejalan kaki yang dilakukan pada penelitian ini bertujuan untuk menentukan fasilitas pejalan kaki berdasarkan jumlah pejalan kaki dan volume lalu lintas pada ruas Jalan Cempaka II.

Tabel 25. Fasilitas Pejalan Kaki Ruas Jalan Cempaka II

NO	NAMA JALAN	PANJANG JALAN	TROTOAR KIRI	KONDISI	TROTOAR KANAN	KONDISI	FASILITAS PENYEBERANGAN
1	Cempaka II	510 m	1,2 m	Baik	1,5 m	Baik	-

a. Pejalan Kaki Menyusuri

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Keterangan:

W = Lebar Trotoar

V = Arus Pejalan Kaki

N = Konstanta

Tabel 26. Penentuan Nilai Konstanta

N	Jenis Jalan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah

Tabel 27. Pejalan Kaki Menyusuri Jalan Cempaka II

NAMA JALAN	KIRI (Org/Jam)	KANAN (Org/Jam)	KIRI (Org/Menit)	KANAN (Org/Menit)	STANDAR	NILAI KONSTANTA (N)
Cempaka II	44	46	0,74	0,77	35	1,5

Tabel 28. Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Menyusuri

NAMA JALAN	W Eksisting		W Usulan		KETERANGAN	
	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN	KIRI	KANAN
Cempaka II	1,2	1,5	1,85	1,85	Belum Memenuhi	Memenuhi

b. Pejalan Kaki Menyeberang

Tabel 29. Pejalan Kaki Menyeberang Jalan Cempaka II

Waktu 60 Menit	Pejalan Kaki Menyeberang (P)	Jumlah Kendaraan (V)	V ²	PV ²
04.00 - 05.00	46	454	206116	9481336
05.00 - 06.00	47	714	509796	23960412
06.00 - 07.00	52	878	770884	40085968
07.00 - 08.00	50	708	501264	25063200
08.00 - 09.00	55	594	352836	19405980
09.00 - 10.00	53	520	270400	14331200
10.00 - 11.00	42	484	234256	9838752
11.00 - 12.00	34	520	270400	9193600

Tabel 30. Penentuan Fasilitas Penyeberangan

Nama Jalan	Jumlah Orang Menyeberang Rata-Rata Tertinggi (P) Org/Jam	Volume Kendaraan Rata-Rata Tertinggi (V) (Kend/Jam)	PV ² Rata-Rata Tertinggi	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan
Cempaka II	51	724	26.696.065	>2x10 ⁸	Zebra cross dengan lapak tunggu

Pejalan kaki menyeberang dapat didapatkan melalui perhitungan PV² dan kemudian dicari 4 nilai tertinggi. Dari hasil tersebut dapat diketahui fasilitas penyeberangan yang perlu dipasang. Fasilitas penyeberangan yang sesuai pada ruas Jalan Cempaka II adalah zebra cross dengan lapak tunggu. Zebra cross dengan lapak tunggu, yaitu penyeberangan zebra cross yang dilengkapi dengan pulau pelindung dan rambu peringatan awal bangunan pemisah untuk lalu lintas dua arah.

Rekomendasi Penataan Parkir

1. Penambahan Lahan Parkir *Off Street* Baru

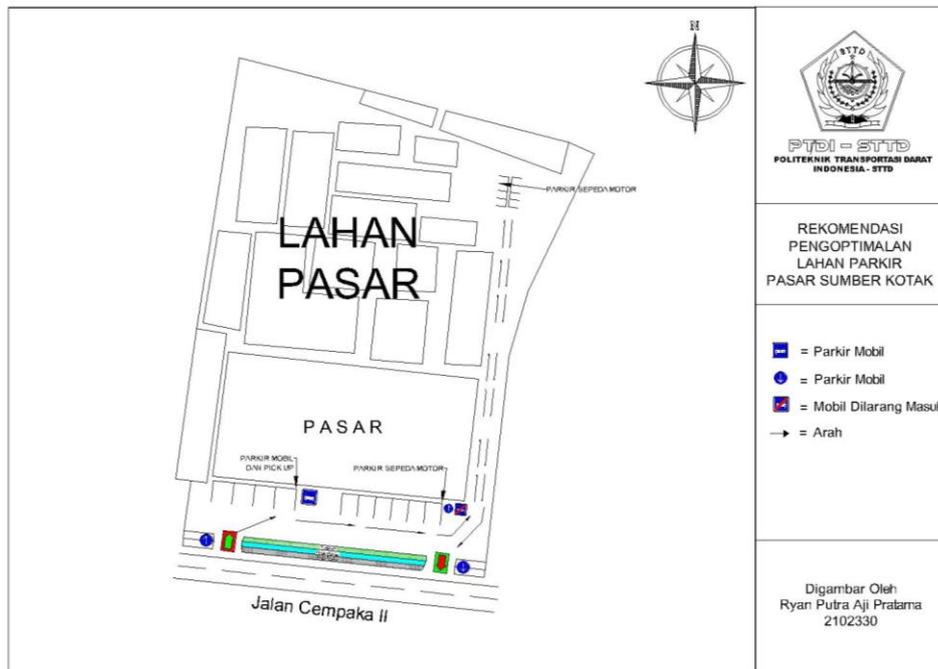
$$K = \frac{\text{Panjang ruang parkir (m)}}{\text{Lebar kaki Ruang Parkir (m)}}$$

Tabel 31. Kapasitas Statis Lahan Parkir Off Street Tambahan

Nama	Panjang Ruang Parkir (m)	Lebar Kaki Ruang Parkir (m)	Kapasitas Statis (SRP)
	(L)	(X)	(KS = L/X)
LAHAN PARKIR TAMBAHAN	40	0,75	26

Dengan tambahan petak parkir sejumlah 40 SRP, kebutuhan parkir pada lahan parkir utama Pasar Rakyat Sumber Kolak yang sebelumnya kekurangan 28 SRP menjadi terpenuhi seluruhnya.

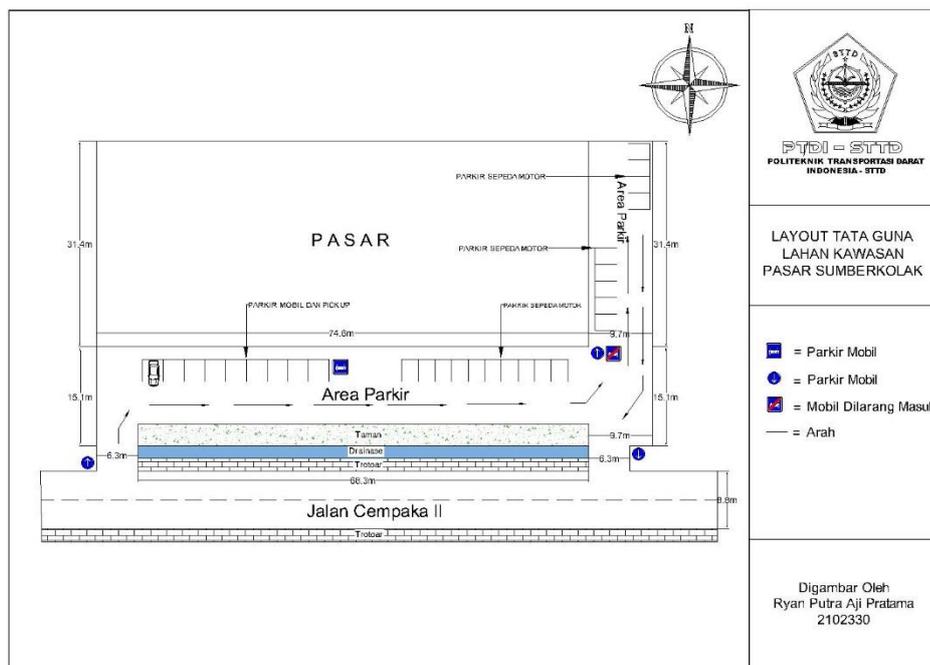
2. Desain layout penataan lahan parkir



Gambar 2. Rekomendasi Pengoptimalan Lahan Parkir Pasar Sumber Kolak

3. Rambu dan Marka pada Penetapan Lahan Parkir

Dalam penataan lahan parkir dibutuhkan marka jalan dan rambu-rambu untuk parkir. Hal tersebut bertujuan agar penggunaan taman parkir dimudahkan dalam mencari tempat parkir yang kosong dan tidak terjadinya kekacauan dalam sirkulasi parkir. Berikut ini merupakan visualisasi desain taman parkir untuk jenis kendaraan mobil penumpang, pick up, dan sepeda motor di Pasar Rakyat Sumber Kolak:



Gambar 3. Rekomendasi Rambu pada Lahan Parkir Sumber Kolak

4. Perbandingan Jumlah SRP Eksisting dan Usulan

Setelah dilakukan usulan penataan parkir pada Pasar Rakyat Sumber Kolak maka didapatkan perbandingan jumlah SRP sebelum dan sesudah usulan sebagai berikut.

Tabel 32. Perbandingan jumlah SRP sepeda motor sebelum dan sesudah usulan penataan parkir

PARKIR SAAT INI				
Parkir Sepeda Motor (MC)				
Lokasi Parkir	Panjang Ruas Parkir (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir	Jumlah SRP
Pasar Rakyat Sumber Kolak	69	90°	0,75	92
PARKIR REKOMENDASI SETELAH USULAN				
Parkir Sepeda Motor (MC)				
Nama Jalan	Panjang Ruas Parkir (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir	Jumlah SRP
Pasar Rakyat Sumber Kolak	109	90°	0,75	132

Dari Tabel 32 dapat diketahui perubahan jumlah SRP untuk parkir sepeda motor yang pada awalnya memiliki jumlah total SRP sebanyak 92 dengan panjang ruas parkir total 69 m setelah dilakukan penataan didapatkan penambahan jumlah SRP menjadi 132 dengan panjang total ruas parkir 109 m. Untuk parkir mobil dikarenakan tidak ada perubahan sehingga tidak ada penambahan jumlah SRP.

Pendapatan Usulan Parkir

Tabel 33. Pendapatan Usulan Parkir Pasar Rakyat Sumber Kolak

Tarif Parkir		Jumlah Kendaraan per hari		Pendapatan Parkir per hari Berdasarkan Jenis Kendaraan		Pendapatan Parkir per Hari	Pendapatan Parkir per Tahun
Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil	Sepeda Motor	Mobil		
Rp1.000,00	Rp2.000,00	1303	47	Rp1.303.000,00	Rp94.000,00	Rp1.397.000,00	Rp509.905.000,00

Tarif parkir yang berlaku di Pasar Rakyat Sumber Kolak untuk sepeda motor sebesar Rp1.000,00 dan untuk mobil sebesar Rp2.000,00. Dalam satu hari, jumlah kendaraan yang parkir pada Pasar Sumber Kolak yaitu 1303 sepeda motor dan 47 mobil. Sehingga pendapatan parkir Pasar Rakyat Sumber Kolak yaitu sebesar Rp1.397.000,00 per hari; dan Rp502.920.000,00 per tahun.

KESIMPULAN

Kondisi eksisting parkir pada Pasar Rakyat Sumber Kolak memiliki kapasitas sejumlah 92 SRP untuk motor dan 9 SRP dengan semua SRP menggunakan sudut 90° dan kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki pada ruas Jalan Cempaka II terdapat trotoar dengan lebar sisi kiri 1,2m dan sisi kanan 1,5m serta tidak terdapat fasilitas penyeberangan. Rekomendasi penataan parkir *off street* dilakukan dengan menambahkan lokasi parkir dengan memanfaatkan lahan kosong yang terletak di sisi timur laut pasar, *re-design* tata letak pengoptimalan lahan parkir dengan referensi desain yang telah direkomendasikan berdasarkan hasil analisis, pemasangan rambu dan marka pada penetapan lahan parkir untuk menghindari kekacauan dalam sirkulasi parkir. Jumlah pendapatan parkir Pasar Rakyat Sumber Kolak dalam satu tahun sejumlah Rp509.905.000,00 namun pendapatan tersebut tidak masuk ke dalam pendapatan retribusi Dinas Perhubungan Situbondo dikarenakan parkir pada Pasar Rakyat Sumber Kolak belum dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo.

SARAN

Dalam merealisasikan penelitian ini terdapat beberapa saran, antara lain terkait fasilitas pejalan kaki perlu adanya penambahan lebar trotoar sisi kiri dan kanan pada ruas Jalan Cempaka II yang semula hanya memiliki lebar 1,2m dan 1,5m menjadi 1,85m dan dilakukan peningkatan fasilitas penyeberangan pada Ruas Jalan Cempaka II yang semula tidak ada fasilitas penyeberangan menjadi zebra cross dengan lapak tunggu. Berikutnya, Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo perlu mengusulkan pembaruan terhadap Peraturan Bupati Nomor 61 Tahun 2014 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Situbondo Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir dengan menambahkan Pasar Rakyat Sumber Kolak sebagai lokasi tempat khusus parkir.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih kepada instansi terkait di Kabupaten Situbondo yang telah membantu dalam penyediaan data sekunder, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, serta Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD yang membantu dalam proses pelaksanaan penelitian.

REFERENSI

- Bupati Kabupaten Situbondo (2014). *Peraturan Bupati Kabupaten Situbondo Tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Situbondo Nomor 11 Tahun 2011 Tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir (Nomor 61 Tahun 2014)*.
- Bertarina, B. and Arianto, W. (2021). *Analisis Kebutuhan Ruang Parkir (Studi Kasus: Area Parkir Ict Universitas Teknokrat Indonesia)*.
- Fahik, Y., Arifianto, A.K., & Pandulu, G.D. (2022) *Analisis Kapasitas Kelayakan Lahan Parkir di Pasar Sukun Kecamatan Sukun Kota Malang*.
- Jiwa.P, Uray M., Azwansyah, H., & Kadarini, Siti N. (2020) *Analisis Kebutuhan Dan Kelayakan Parkir Pasar Tradisional Tebas Kabupaten Sambas*.
- Listifadah, L. and Hartono, H. (2019) *Studi Penataan Parkir di Wilayah Central Bussines District Kabupaten Pati*.
- Morlok, E.K. (ed). (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*.
- Munawar, Ahmad. (2004), *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta*.
- Pamungkas, Tri H., Saputra, A.I., & Phiton, S.J. (2022) *Analisis Karakteristik Dan Kebutuhan Parkir Di Pasar Badung Baru*.
- Pratama.W, Christian Elfan. (2019) *Pasar Tradisional Berkonsep City Walk Di Bsb Kota Semarang*.
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang - Undang Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nomor 22 Tahun 2009)*.
- Rahma, Pamela D., Arifianto, Andy K., & Jenamu, B. (2023) *Analisis Kebutuhan Lahan Parkir Di Pasar Sayur Karangploso, Kecamatan Karangploso, Kabupaten Malang*.
- Tamin, Ofyar Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*.
- Tim PKL Kabupaten Situbondo. (2024). *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Di Kabupaten Situbondo*.