

PENATAAN PARKIR *ON STREET* DI JALAN NIAGA PASAR BESUKI 1 KABUPATEN SITUBONDO

ON STREET PARKING ARRANGEMENT ON ROAD NIAGA PASAR BESUKI 1 SITUBONDO DISTRICT

Ni Wayan Bindhiani¹, Wisnu Wardana Kusuma, S.SiT., M.M.², Wisnu Handoko, SE., M.Si³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD

Jl. Raya Setu, 89, Bekasi, 17520

Email : bindhiani@gmail.com

Abstract

The case study in this research concerns the existing conditions of parking on Jalan Niaga which is located at Pasar Besuki 1, Situbondo Regency, where at the study location there is on-street parking or parking on the road. Jalan Niaga, which is the access road to Besuki 1 Market, is a collector road with district road status with a 2/2 TT road type. Where the existing condition of existing parking is that for motorbikes the parking angle is 90° and for cars/pick ups it is 45°. The existence of on street parking reduces the effective width passed by vehicles so that road capacity is reduced not only by the presence of on street parking but also by street vendors who use it. The road body as a selling location further reduces the effective width of the road where the Commercial Road has a capacity of 1341.27 (pcu/hour), V/C ratio 0.38. Unorganized parking conditions cause the available parking spaces to not be able to accommodate the demand for parking spaces, not only that in Situbondo Regency there has never been a study regarding parking so that the parking attendant's deposits have not seen the existing conditions that occur in the field, this has an impact on not meeting the PAD target, especially on Jalan Niaga Pasar Besuki 1, Situbondo district.

Keywords: *Parking, Road Performance, On Street, Regional Original Income*

Abstrak

Studi kasus pada penelitian ini yaitu mengenai kondisi eksisting parkir yang ada di Ruas Jalan Niaga yang terletak di Pasar Besuki 1 Kabupaten Situbondo dimana pada lokasi kajian terdapat parkir on street atau parkir pada badan jalan. Jalan Niaga yang merupakan jalan akses menuju Pasar Besuki 1 merupakan jalan kolektor dengan status jalan kabupaten dengan tipe jalan 2/2 TT. Dimana kondisi eksisting parkir yang ada yaitu untuk sepeda motor mempergunakan sudut parkir 90° dan untuk mobil/pick up sebesar 45°. Keberadaan parkir *on street* mengurangi lebar efektif yang dilalui oleh kendaraan sehingga kapasitas jalan berkurang tidak hanya keberadaan parkir *on street* tapi pedagang kaki lima yang memanfaatkan badan jalan sebagai lokasi berjualan semakin mengurangi lebar efektif jalan dimana untuk Jalan Niaga memiliki kapasitas 1341,27 (smp/jam), V/C ratio 0,38. Kondisi parkir yang tidak tertata menyebabkan ruang parkir yang tersedia belum mampu menampung permintaan terhadap ruang parkir, tidak hanya itu di Kabupaten Situbondo belum pernah melaksanakan kajian mengenai parkir sehingga setoran juru parkir belum melihat kondisi eksisting yg terjadi dilapangan hal ini berdampak pada tidak terpenuhinya target PAD terkhusus di ruas Jalan Niaga Pasar Besuki 1 kabupaten Situbondo.

Kata Kunci : *Parkir, Kinerja Ruas Jalan, On Street, Pendapatan Asli Daerah*

PENDAHULUAN

Pasar Besuki 1 merupakan salah satu pusat perekonomian dengan transaksi jual beli setiap harinya dan menjadi pusat tarikan di Kabupaten Situbondo khususnya Kecamatan Besuki, pasar ini dilewati oleh ruas Jalan Niaga yang merupakan jalan kolektor untuk mengakses pasar tersebut. Komposisi tempat jual beli yang tersedia berupa pertokoan, pedagang pangan, pedagang kaki lima, rumah toko, dan lainnya. Letak Pasar Besuki 1 yang bersebelahan dengan Terminal Besuki menjadikan Pasar Besuki 1 menjadi salah satu pasar terpadat di Kabupaten Situbondo dimana merupakan rute angkutan umum ketika mengangkut dan memberhentikan penumpang. Bahu hingga badan jalan yang dimanfaatkan untuk aktivitas perdagangan ikut mengurangi kapasitas jalan yang harusnya dipergunakan untuk pergerakan kendaraan namun dipergunakan sebagai tempat berjalan oleh pedagang.

Volume kendaraan yang terhenti pada pasar tersebut cukup padat sehingga parkir merupakan salah satu fasilitas umum yang dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pengendara kendaraan dimana keberadaanya sangat penting dalam menunjang kinerja lalu lintas dan kegiatan yang berada di sekitar pasar. Pasar Besuki 1 memiliki fasilitas pemberhentian kendaraan yaitu parkir *on street* atau parkir yang memanfaatkan badan jalan sebagai lokasi parkir. Namun fasilitas parkir *on street* yang tersedia di sepanjang ruas Jalan Niaga tidak tertata dengan baik dan tidak dapat menampung seluruh kendaraan yang ada. Kinerja lalu lintas juga cukup terganggu akibat kurang tertatanya parkir dengan lebar jalan yang harusnya 9 m menjadi 5 m karena dipergunakan sebagai tempat parkir dan adanya pedagang kaki lima di badan jalan. Hal ini juga membuat kapasitas jalan menurun sehingga Jalan Niaga memiliki v/c ratio 0,38, dengan volume lalu lintasnya yaitu 503 smp/jam dan kapasitas sebesar 1341,27 smp/jam.

Parkir *on street* yang ada di sekitar Kabupaten Situbondo dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo dengan menempatkan juru parkir di setiap titik lokasi parkir. Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo juga mengelola retribusi parkir yang nantinya akan dimasukan ke dalam Pendapatan Asli Daerah Situbondo sebagai pemasukan daerah. Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Situbondo Nomor 7 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah tertuang bahwa Pendapatan Asli Daerah melalui retribusi parkir *on street* yang ada di Kabupaten Situbondo berasal dari parkir berlangganan dan parkir konvensional. Dimana untuk PAD parkir sendiri belum mencapai target yang telah ditetapkan bahkan terkesan menurun setiap tahunnya padahal retribusi parkir merupakan salah satu penyumbang PAD urutan nomor 4 terbesar di Kabupaten Situbondo. Di Kabupaten Situbondo belum terdapat kajian mengenai parkir sehingga tarif minimum yang disetorkan juru parkir ke Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo setiap harinya yang ditetapkan oleh dinas tidak melihat kondisi eksisting yang terjadi.

TINJAUAN PUSTAKA

a. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah total kendaraan yang parkir pada suatu kawasan atau lokasi parkir dalam waktu tertentu (jam operasional parkir). Dari perolehan akumulasi parkir akan didapatkan waktu puncak parkir dan jumlah kendaraan yang parkir pada waktu puncak.

$$Akumulasi\ Parkir = Ei - Ex + X$$

Sumber: Munawar, 2004

Keterangan :

E_i = kendaraan yang masuk

E_x = kendaraan yang keluar

X = kendaraan yang ada sebelum pengamatan dilakukan

b. Kapasitas Statis

Kapasitas statis adalah penyediaan kapasitas parkir atau daya tampung lokasi parkir yang akan disediakan atau yang akan ditawarkan untuk memenuhi permintaan parkir di suatu lokasi parkir.

$$K_s = \frac{L}{X}$$

Sumber: Munawar, 2004

Keterangan:

K_s = kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang ada (kend)

L = panjang jalan efektif yang dipergunakan untuk parkir (m)

X = satuan ruang parkir (SRP) yang dipergunakan

c. Kapasitas Dinamis

Kapasitas dinamis adalah kapasitas parkir yang tersedia (kosong selama waktu survei yang diakibatkan oleh kendaraan).

$$K_d = \frac{K_s \times P}{D}$$

Sumber: Munawar, 2004

Keterangan:

K_d = kapasitas parkir dalam kend/jam survei (kend)

K_s = jumlah ruang parkir yang ada

P = lamanya survei (jam)

D = rata – rata durasi (jam)

d. Durasi Parkir

Durasi parkir tergantung pada rata – rata lamanya kendaraan yang parkir.

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

Sumber: Munawar, 2004

Keterangan : Kendaraan parkir adalah jumlah kendaraan yang diparkir pada satuan waktu tertentu.

e. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

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

$$\text{Indeks Parkir} = \frac{\text{Akumulasi (kend)} \times 100\%}{Ks}$$

Sumber: Munawar, 2004

f. Tingkat Pergantian Parkir (Turn Over)

Tingkat dari penggunaan ruang parkir merupakan perbandingan volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang parkir/kapasitas parkir.

$$\text{Turn over} = \frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{Ks}$$

Sumber: Munawar, 2004

g. Volume Parkir

Volume parkir merupakan jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir pada suatu ruang parkir per satuan waktu, diukur selama 1 (satu) hari atau selama waktu survei dengan interval waktu 15 (lima belas) menit selama 12 jam.

h. Forecasting

Forecasting (peramalan) tahun rencana menggunakan rumus *Compounding factor* sebagai berikut.

$$Pt = Po \times (1 + i)^n$$

Keterangan

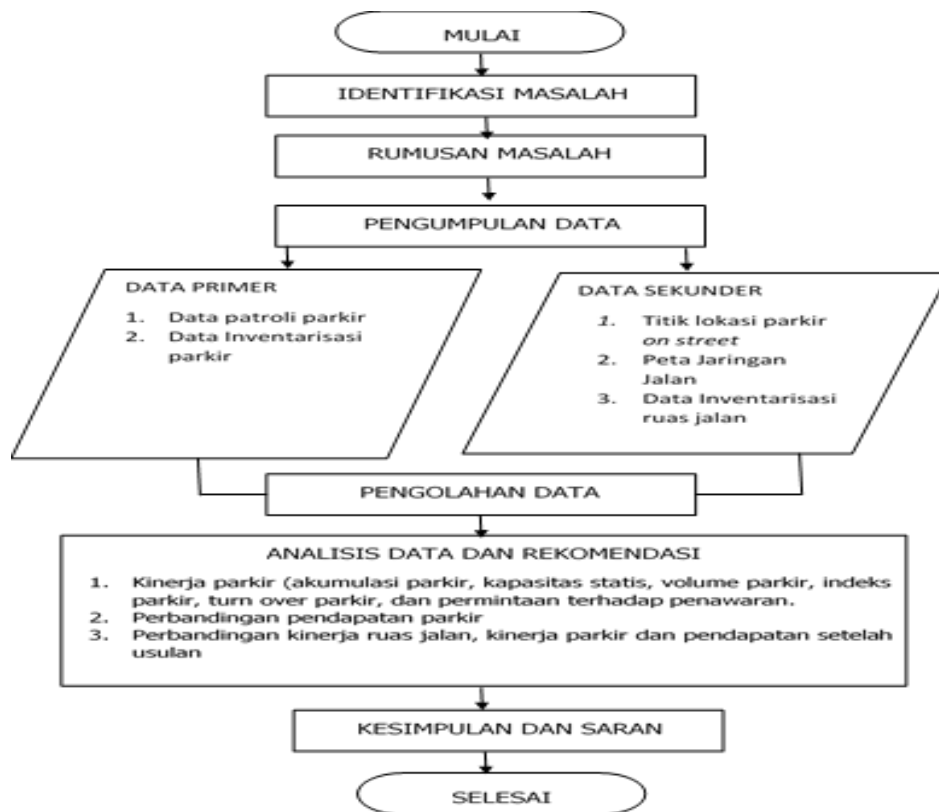
Pt = Volume kendaraan tahun rencana

Po = Volume kendaraan tahun sekarang (eksisting)

i = Tingkat pertumbuhan kendaraan

n = Selang waktu rencana

BAGAN ALIR



Gambar 1 Bagan Alir

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

1. Kondisi Eksisting Parkir di Ruas Jalan Niaga

a. Kapasitas Statis

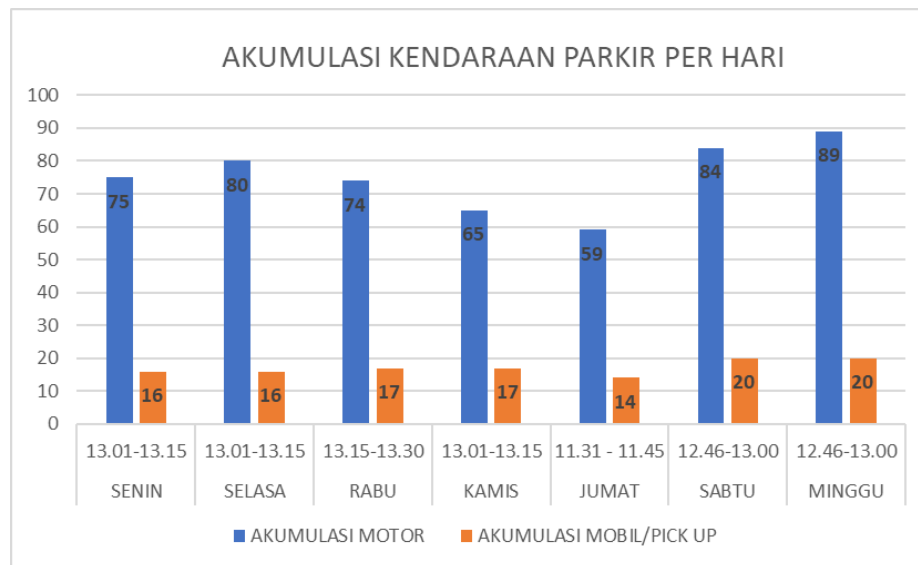
Tabel 1 Kapasitas Statis Jalan Niaga

NAMA KENDARAAN	PANJANG	SUDUT (X0)	LEBAR	KAPASITAS STATIS
	LOKASI PARKIR (M)		KAKI RUANG PARKIR (M)	

MOTOR	60	90	0,75	80
MOBIL/PICK UP	50	45	3,7	14

b. Akumulasi Parkir

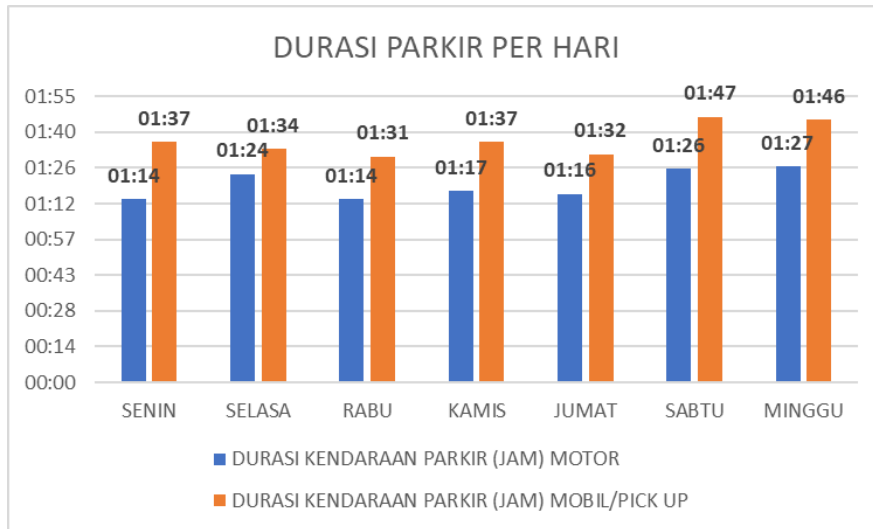
Dari akumulasi yang dilakukan tiap 15 menit selama 12 jam untuk ruas Jalan Niaga (waktu penelitian 05.31 - 17.30 WIB) dapat diketahui puncak dan jumlah kendaraan yang parkir. Berikut penyajian data akumulasi parkir dalam bentuk grafik.



Gambar 2 Akumulasi Kendaraan Parkir Per hari

Akumulasi kendaraan tertinggi terdapat pada hari minggu dengan jumlah sepeda motor sebanyak 89 kendaraan sedangkan untuk mobil dan pick up sebanyak 20 kendaraan.

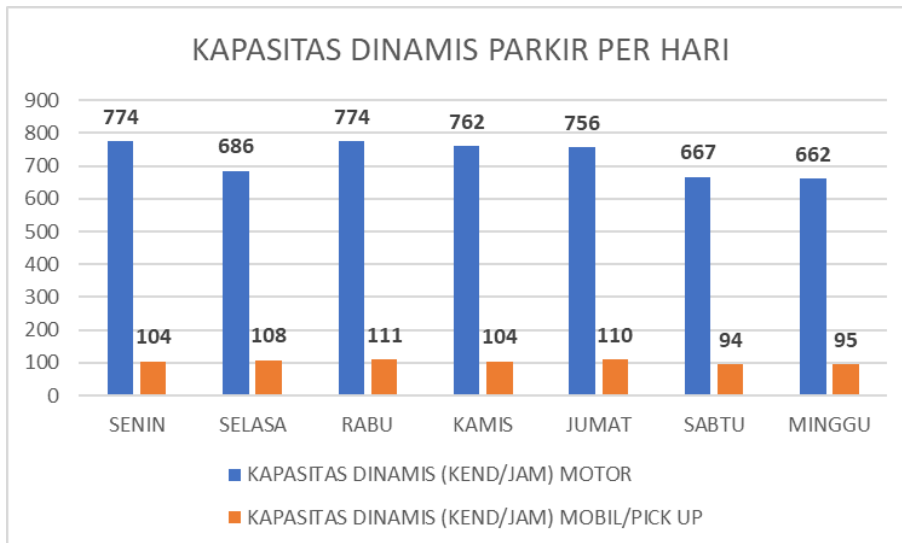
c. Durasi Parkir



Gambar 3 Durasi Parkir per Hari

Dari grafik di atas dapat diketahui bahwa durasi terlama untuk sepeda motor yaitu terjadi pada hari minggu dengan durasi sepeda motor sebesar 1 jam 27 menit. Untuk durasi mobil dan pick up terlama terjadi pada hari sabtu dengan durasi 1 jam 47. Durasi mobil dan pick up terbilang cukup lama karena banyak kendaraan terutama pick up menggunakan badan jalan sebagai lokasi berjualan dengan barang dagangan berada di dalam mobil itu sendiri.

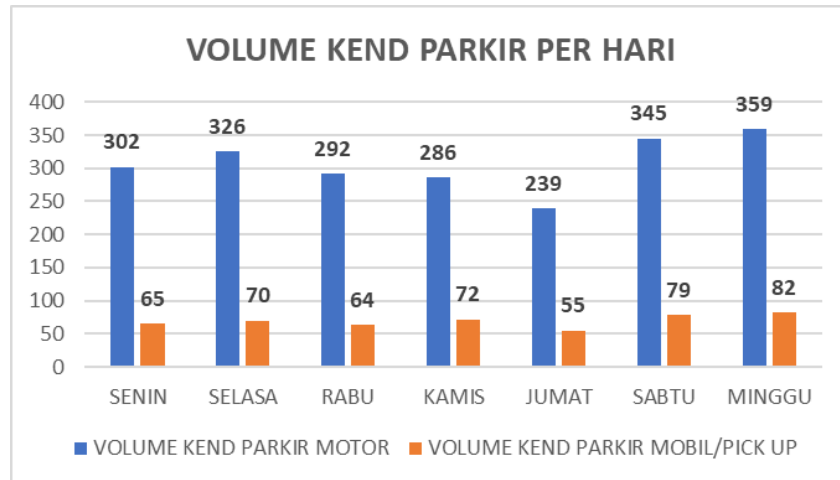
d. Kapasitas Dinamis



Gambar 4 Kapasitas Dinamis Parkir per Hari

Dari grafik diatas dapat diketahui bahwa kapasitas dinamis parkir paling tertinggi terletak di hari rabu dengan kapasitas dinamis sepeda motor sebesar 774 SRP dan mobil serta pick up sebesar 104 SRP.

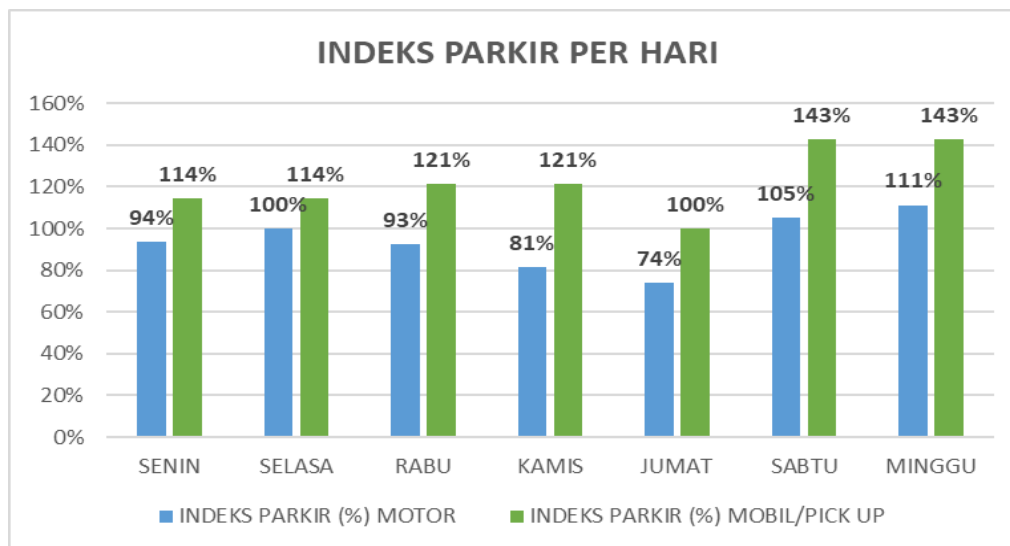
e. Volume Parkir



Gambar 5 Volume Kend Parkir per Hari

Dari grafik di atas dapat diketahui bahwa volume parkir tertinggi terletak di hari minggu dengan total kendaraan 441 kendaraan dimana terdiri dari 359 motor dan 82 mobil dan pick up. Untuk volume parkir terendah terletak pada hari jumat dengan jumlah kendaraan yang parkir 294 dengan jumlah sepeda motor 239 dan jumlah mobil serta pick up 55.

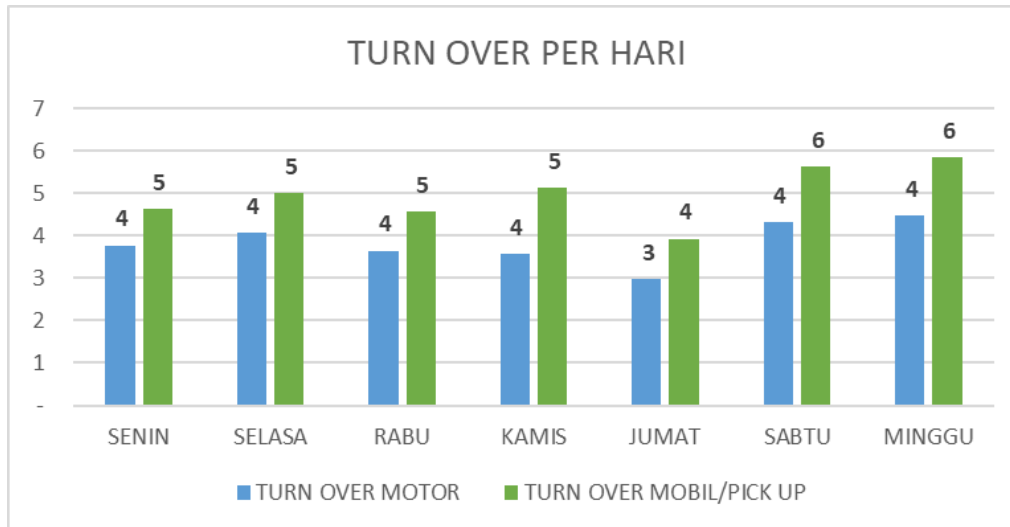
f. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)



Gambar 6 Indeks Parkir per Hari

Dari grafik di atas dapat diketahui indeks parkir tertinggi untuk motor terdapat di hari minggu dengan indeks parkir sebesar 111%, untuk indeks parkir mobil dan pick up tertinggi terletak pada hari sabtu dan minggu dengan indeks parkir sebesar 143%

g. Tingkat Pergantian Parkir (*Turn Over*)



Gambar 7 Turn Over per Hari

Berdasarkan tabel dan grafik turn over parkir diatas dapat diketahui untuk turn over tertinggi pada jenis kendaraan sepeda motor terletak pada hari senin, selasa, rabu, kamis, sabtu dan minggu dengan *turn over* sebesar 4 kendaraan, sedangkan untuk jenis kendaraan mobil dan pick up tertinggi pada hari sabtu dan minggu dengan jumlah turn over sebesar 6 kendaraan.

h. Permintaan Terhadap Penawaran

Dari hasil fenomena dilapangan kemudian pelaksanaan survei yang dilanjutkan dengan analisis dapat diketahui kapasitas parkir yang disediakan oleh lahan parkir dalam hal ini disebut sebagai penawaran dan ruang parkir yang dibutuhkan kendaraan dalam hal ini disebut sebagai permintaan. Dengan melakukan perbandingan antar penawaran dan permintaan akan terlihat apakah ruang parkir yang tersedia telah memenuhi seluruh permintaan parkir yang dibutuhkan oleh pengendara. Apabila nilai permintaan terhadap penawaran memiliki nilai minus (-) maka dikatakan bahwa kapasitas parkir belum mencukupi permintaan parkir.

Tabel 2 Permintaan Terhadap Penawaran

LOKASI PARKIR	JENIS KENDARAA N	PERMINTAAN (KENDARAA N)	SUDUT PARKIR (X0)	PENAWARA N (SRP)	PERMINTAAN TERHADAP PENAWARAN (RUANG)
JALAN NIAGA	MOTOR	89	90	80	-9
	MOBIL/PICK UP	20	45	14	-6

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel di atas disimpulkan bahwa untuk permintaan terhadap penawaran pada motor memiliki nilai (-9) itu menandakan bahwa SRP yang ada belum dapat memenuhi permintaan kemudian untuk parkir mobil dan pick up memiliki permintaan terhadap penawaran sebesar (-6) hal ini menandakan bahwa SRP yang ada belum dapat memenuhi permintaan ruangan yang diperlukan oleh kendaraan parkir.

i. Pendapatan Parkir *On Street* dari Hasil Survei

Tabel 3 Pendapatan Parkir *On Street* dari Hasil Survei

LOKASI PARKIR	HARI SURVEI	VOLUME KENDARAAN		TARIF		PENDAPATAN (RP)		TOTAL PENDAPATAN
		MOTOR	MOBIL/PICK UP	MOTOR	MOBIL/PICK UP	MOTOR	MOBIL/PICK UP	
JALAN NIAGA	SENIN	302	65	1.000	2.000	302.000	130.000	432.000
JALAN NIAGA	SELASA	326	70	1.000	2.000	326.000	140.000	466.000
JALAN NIAGA	RABU	292	64	1.000	2.000	292.000	128.000	420.000
JALAN NIAGA	KAMIS	286	72	1.000	2.000	286.000	144.000	430.000
JALAN NIAGA	JUMAT	239	55	1.000	2.000	239.000	110.000	349.000
JALAN NIAGA	SABTU	345	79	1.000	2.000	345.000	158.000	503.000
JALAN NIAGA	MINGGU	359	82	1.000	2.000	359.000	164.000	523.000
RATA RATA PENDAPATAN						307.000	140.000	447.000

Dengan melaksanakan survei selama seminggu digunakan sebagai sampel minimum untuk memperoleh pendapatan rata rata kendaraan di Jalan Niaga yang terletak di Pasar Besuki 1 Kabupaten Situbondo diperoleh pendapatan rata rata untuk sepeda motor sebesar Rp.307.000 dan untuk mobil dan pick up sebesar Rp.139.143 dengan rata rata pendapatan total sebesar Rp.447.000.

2. Perbandingan Pendapatan Parkir *On Street* di Kabupaten Situbondo

Tabel 4 Perbandingan Pendapatan Parkir *On Street* di Kabupaten Situbondo

PENDAPATAN PER	PENDAPATAN	PENDAPATAN HASIL	TARGET PAD
	JURU PARKIR (RP)	SURVEI (RP)	(RP)
PER HARI	64.000	447.000	134.000
PER TAHUN	23.360.000	163.155.000	48.910.000

Pendapatan hasil survei - Pendapatan juru parkir = 163.155.000- 23.360.000

$$= 139.795.000$$

Pendapatan hasil survei – Pendapatan PAD = 163.155.000- 48.910.000

$$= 114.245.000$$

Pendapatan PAD – Pendapatan juru parkir = 48.910.000 - 23.360.000

$$= 25.550.000$$

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa setoran harian yang disetorkan oleh juru parkir belum mampu untuk memenuhi target PAD terkhusus pada ruas Jalan Niaga dan selisih anantara pendapatan yang diperoleh langsung dari hasil survei dengan menghitung volume rata rata kendaraan dan tarif parkir dengan PAD cukup tinggi dimana pendapatan yang diperoleh dari hasil survei mampu memenuhi target PAD yang telah ditetapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo.

3. Rekomendasi Usulan Pemecahan Masalah

A. Rekomendasi

1. Pengaturan Pola Sudut

Tabel 5 Pengaturan Pola Sudut

LOKASI PARKIR	JENIS KENDARAAN	PERMINTAAN (KENDARAAN)	SUDUT PARKIR (X ⁰)	PENAWARAN (SRP)	PERMINTAAN TERHADAP PENAWARAN (RUANG)
JALAN	MOTOR	89	90	80	-9
NIAGA	MOBIL/PICK UP	20	60	17	-3

Dari tabel diatas terlihat bahwa dengan penerapan sudut 60⁰ permintaan kendaraan parkir terhadap jumlah ruang parkir yang tersedia dapat sedikit lebih meningkat walaupun belum dapat menampung sepenuhnya kendaraan yang parkir. Penawaran ruang parkir yang awalnya 14 SRP untuk mobil/pick up bisa bertambah dengan perubahan sudut 60⁰ menjadi 17 SRP.

2. Penerapan Sudut Parkir dan Penambahan Panjang Jalan Yang Digunakan Untuk Areal Parkir

Tabel 6 Penerapan Sudut Parkir dan Penambahan Panjang Jalan Yang Digunakan Untuk Areal Parkir

LOKASI PARKIR	JENIS KENDARAAN	PERMINTAAN (KENDARAAN)	SUDUT PARKIR (X ⁰)	PENAWARAN (SRP)	PERMINTAAN TERHADAP PENAWARAN (RUANG)
JALAN NIAGA	MOTOR	89	90	107	18
	MOBIL/PICK UP	20	60	23	3

Dari tabel diatas dapat terlihat bahwa penambahan panjang parkir dan perubahan sudut parkir sangat berpengaruh terhadap kemampuan daya tampung lokasi parkir setelah adanya perubahan sudut dan penambahan panjang parkir kapasitas statis yang ada di Jalan Niaga yang terletak di Pasar Besuki 1 Kabupaten Situbondo mampu menampung volume kendaraan yang parkir terutama pada saat jam puncak.

3. Penambahan Lokasi Parkir *On Street*

Untuk lokasi yang menjadi lokasi parkir on street yang baru yaitu di ruas Jalan Letnan Sunardi yang merupakan jalan lingkungan dengan status jalan kabupaten dengan tipe jalan 2/2 TT memiliki panjang jalan 150 dengan lebar jalan 8 meter dan lebar efektif jalan 5 meter.

Tabel 7 Kapasitas Statis dengan Penambahan Lokasi Parkir *On Street*

LOKASI PARKIR	PANJANG LOKASI PARKIR (M)		SUDUT PARKIR (00)		LEBAR KAKI RUANG PARKIR (M)		KAPASITAS STATIS	
	MOTOR	MOBIL/PI CK UP	MOTOR	MOBIL/PI CK UP	MOTOR	MOBIL/PI CK UP	MOTOR	MOBIL/PI CK UP
JALAN NIAGA	80	50	90	60	0,75	3	106,66 67	17
JALAN LETNAN SUNARDI	-	100	-	60	-	3	-	33

Pada tabel diatas terlihat bahwa pada Jalan Niaga yang merupakan kondisi eksisting terjadi penambahan panjang jalan untuk sepeda motor yang awalnya memiliki panjang parkir sebesar 60 m berubah menjadi 80 m. Untuk mobil/pick up masih dengan panjang lokasi parkir yang sama namun untuk permintaan yang belum dapat ditampung bisa dipindahkan ke ruas Jalan Letnan Sunardi yang memiliki panjang lokasi parkir 100 m dengan kapasitas statis sebesar 33 SRP sehingga permintaan ruang parkir yang belum dapat terpenuhi mampu di tampung oleh lokasi parkir tambahan.

4. Penetapan Target Setoran Juru Parkir dan Evaluasi Target PAD

a. Alternatif 1

Tabel 8 Target Setoran dan PAD Alternatif 1

TARGET SETORAN JURU PARKIR (RP) PER HARI (USULAN 1)	TARGET PAD (RP) PER TAHUN
134.000	48.910.000

Pada tabel diatas terlihat bahwa target setoran juru parkir per hari perlu ditetapkan yaitu sebesar Rp. 134.000 per harinya untuk mendapatkan target PAD di tahun 2024 sebesar Rp. 48.910.000.

b. Alternatif ke 2

Tabel 9 Target Setoran dan PAD Alternatif 2

TARGET SETORAN JURU PARKIR (RP) PER HARI (USULAN 2)	TARGET PAD (RP) PER TAHUN
447.000	163.155.000

Pada tabel diatas terlihat target yang diperoleh dari target PAD usulan per tahun yaitu sebesar Rp. 163.155.000 untuk mencapai target tersebut perlu ditetapkan target setoran untuk juru parkir per harinya sebesar Rp. 447.000.

c. Alternatif ke 3

Tabel 10 Target Setoran dan PAD Alternatif 3

TARGET SETORAN JURU PARKIR (RP) PER HARI (USULAN 3)	TARGET PAD (RP) PER TAHUN
412.000	150.380.000

Dari tabel diatas terlihat bahwa target PAD pertahun sebesar RP. 153.300.000 yang diambil dari batas bawah pendapatan dari durasi parkir, untuk mencapai target tersebut maka setoran perharinya sebesar Rp. 412.000.

5. Penerapan Jam Operasional Pedagang Kaki Lima di Sepanjang Ruas Jalan Niaga

Di ruas Jalan Niaga sendiri terdapat penggunaan lebar jalan sebesar 3 m sebagai tempat pedagang kaki lima berjualan. Dimana pemamfaatan fasilitas jalan untuk umum merupakan salah satu bentuk vandalisme atau pengerusakan terhadap fasilitas publik karena penggunaan jalan sebagai lapak dagang mampu mengganggu kelancaran lalu lintas dan merusak prasarana jalan, tidak hanya itu dengan adanya pedagang kaki lima di badan jalan dapat mengurangi ruang untuk pejalan kaki sendiri, yang seharusnya terdapat ruang untuk pejalan kaki namun malah dimanfaatkan sebagai lokasi berjualan. Untuk menangani pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalan perlu adanya penertiban dengan memberlakukan jam operasional terutama saat jam puncak lalu lintas terjadi karena pada saja jam puncak tidak hanya kendaraan pribadi yang melintas Jalan Niaga sendiri merupaka rute dari angkutan umum yang ada di Kabupaten Situbondo. Untuk pembatasan jam operasi yaitu mulai dari jam 06:00-16:00 WIB.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Pada lokasi kajian yaitu Jalan Niaga Pasar Besuki 1 Kabupaten Situbondo pola sudut yang dipergunakan dan panjang lokasi parkir yang tersedia belum mampu menampung volume kendaraan parkir terutama saat jam puncak parkir terjadi. Berdasarkan analisis kinerja parkir kapasitas statis untuk sepeda motor sebesar 80 SRP belum mampu menampung permintaan parkir pada jam puncak sebesar 89 permintaan untuk ruang parkir. Untuk mobil/pick up memiliki kapasitas statis sebesar 17 SRP namun di jam puncak juga masih belum bisa menampung permintaan parkir dengan jumlah permintaan sebesar 20 SRP. Lebar efektif jalan yang dipergunakan sebagai lokasi parkir dan lokasi pedagang kaki lima membuat lebar efektif Jalan Niaga berkurang sehingga berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan tersebut. Tingkat pendapatan yang diperoleh dari hasil survei yaitu sebesar Rp. 447.000.
2. Dari hasil analisis pendapatan yang diperoleh dengan melakukan perbandingan antara pendapatan konvensional yang disetorkan oleh juru parkir, pendapatan pendapatan yang di analisis dari hasil survei, dan pendapatan yang menjadi target PAD Kabupaten Situbondo terkhusus ruas Jalan Niaga didapatkan data bahwa pendapatan yang paling tinggi didapat dari pendapatan analisis hasil survei dengan pendapatan per tahunnya sebesar Rp. 163.155.000, pendapatan yang disetorkan juru parkir ke Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo per tahunnya sebesar Rp. 23.360.000 dan target yang menjadi PAD sebesar 48.910.000. Dari perbandingan pendapatan didapatkan bahwa pendapatan yang disetorkan juru parkir belum mampu memenuhi target PAD pada ruas Jalan Niaga di Pasar Besuki 1 Kabupaten Situbondo.
3. Untuk menyelesaikan permasalahan parkir baik itu dari kinerja parkir maupun meningkatkan pendapatan parkir maka diberikan beberapa alternatif yang dapat diterapkan. Alternatif yang dapat dilakukan antara lain yaitu pengubahan pola sudut parkir, dimana dalam kondisi eksisting dengan sudut parkir motor 90^0 dan mobil dengan pola sudut 45^0 namun dengan pola sudut eksisting parkir yang ada di ruas Jalan Niaga belum mampu menampung kendaraan terutama pada saat jam puncak parkir terjadi jadi alternatif yang dapat diberikan yaitu perubahan pola sudut parkir mobil/pick up menjadi pola sudut 60^0 sehingga kapasitas statis parkir makin bertambah dengan adanya perubahan sudut yang diterapkan. Namun dengan adanya perubahan sudut belum dapat menampung kendaraan sepenuhnya maka diterapkan usulan kedua berupa perubahan pola sudut disertai dengan penambahan panjang jalan yang digunakan sebagai lokasi parkir, dimana pada kondisi eksisting panjang jalan yang digunakan sebagai lokasi parkir sepanjang 60 meter untuk sepeda motor dan 50 meter untuk mobil/pick up. Dengan adanya penambahan panjang jalan untuk parkir motor sepanjang 80 meter dan penambahan panjang lokasi mobil sepanjang 70 meter mampu menampung volume kendaraan parkir terutama saat jam puncak terjadi. Alternatif berikutnya yaitu dengan penambahan lokasi parkir *on street* baru, dimana penambahan jalan di lakukan di ruas Jalan Letnan Sunardi. Alternatif yang dapat diberikan selanjutnya yaitu dengan pemberlakuan pembatasan jam operasional pasar bagi pedagang yang memanfaatkan badan jalan sebagai lokasi berjualan. Alternatif berikutnya yaitu dengan melakukan penetapan target setoran yang harus disetorkan juru parkir kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo dimana selama ini belum terdapat target yang semestinya disetorkan oleh juru parkir. Dan perlu adanya evaluasi target PAD yang disesuaikan dengan kondisi eksisting dilapangan.

Saran yang dapat di ajukan antara lain yaitu:

1. Dalam penerapan pola sudut parkir 45^0 menjadi pola sudut 60^0 atau penambahan lokasi parkir *on street* tambahan perlu dilakukan pengawasan agar pemecahan permasalahan terhadap permintaan parkir dapat berjalan dengan baik.
2. Perlu adanya kejelasan terkait pemungutan parkir konvensional dan berlangganan tentang bagaimana semestinya penerapannya dilapangan.

3. Dalam penetapan tarif yang harus disetorkan oleh juru parkir di Kabupaten Situbondo perlu pengawasan agar target yang ditetapkan bisa dilampaui.
4. Dalam penerapan jam operasional pasar terkhusus pedagang yang berdagang disepanjang Jalan Niaga diperlukan pengawasan dan sosialisasi dari pemerintah.
5. Pemerintah perlu melakukan pemindahan pasar yang telah melebar ke badan jalan karena dengan aktivitas pasar di badan jalan tentunya akan mengganggu lalu lintas dan kapasitas ruas Jalan Niaga namun pemindahan yang dilakukan pemerintah alangkah baiknya tidak menghilangkan mata pencaharian dari masyarakat itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

_____.2004, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang Jalan, Pemerintah Republik Indonesia, Jakarta. ,2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.

_____.2011, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekrutasi, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.

_____.2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.

_____.2014, Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.

_____.1996, Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

_____.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.

_____.2023,Peraturan Daerah Kabupaten Situbondo Nomor 7 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Situbondo.

Munawar, Ahmad, 2004, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan, Beta Offset, Yogyakarta.

(Maulidya et al., 2021)Maulidya, I., Kurniati, N. L. W. R., & Andari, T. (2021). PENATAAN PARKIR DI BADAN JALAN KOTA PAYAKUMBUH. Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 23(1), 37–54. <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i1.1686>

(Fanggidae & Kapioru, n.d.) Fanggidae, F. O., & Kapioru, D. C. (n.d.). ANALISIS POTENSI PENERIMAAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA KUPANG.

(Yudijai Kurniawan et al., n.d.) Yudijai Kurniawan, B., Hidayati, N., Rum Harnaeni, S., Magister Teknik Sipil, P., Teknik, F., Muhammadiyah Surakarta Jl Yani Tromol Pos I Pabelan Kartasura, U. A., & Tengah Indonesia, J. (n.d.). Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil 2022.

(Sembiring1 et al., 2024) Sembiring1, Y. F., Tjendani, H. T., & Rizkiardi, A. (2024). Call for papers dan Seminar Nasional Sains dan Teknologi Ke-3 2024 Fakultas Teknik, Universitas Pelita Bangsa. 3(1), 527.

(Nauval et al., n.d.) Nauval, D., Wirawan, M., Kota Batu, A., Jawa, P., Program, T., & Publik, S. K. (n.d.).
OPTIMALISASI RETRIBUSI PARKIR DI TEPI JALAN UMUM DALAM MENINGKATKAN
PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA BATU PROVINSI JAWA TIMUR.