

PENATAAN PARKIR *ONSTREET* PADA RUAS JALAN LUKMAN HAKIM DAN MOJOPAHIT DI KABUPATEN TUBAN

ONSTREET PARKING ARRANGEMENT ON LUKMAN HAKIM AND MOJOPAHIT STREETS IN TUBAN REGENCY

Shakila Dwi Larasati^{1*}, Erlina Indriasari², dan Dita Rama Insiyanda³

^{1,2,3}Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520

*E-mail: sakiladwilarasati@gmail.com

ABSTRACT – Tuban Regency has high vehicle usage. Each vehicle use requires an adequate parking lot to carry out a particular activity or purpose. For this reason, facilities that can support these needs are needed in the form of parking facilities. The number of vehicles that park irregularly on the Mojopahit road section results in the need for parking arrangements, there is no organized pattern of on-street parking angles on Lukman Hakim and Mojopahit roads. There are no signs and markings on onstreet parking on Lukman Hakim and Mojopahit roads which results in irregular parking. Based on the existing conditions and the results of the analysis of the Lukman Hakim and Mojopahit road sections, it is possible to make or make parking markings and signs so that drivers can park their vehicles neatly and orderly. Based on the results of the analysis, problem solving recommendations are given, namely recommendations in the form of optimizing the parking angle on Jalan Lukman Hakim for motorbikes with an angle position of 90°, because in terms of space effectiveness, the 90° angle position is the most profitable and still meets the demand for motorcycle supply. As for passenger car vehicles in the inbound direction with the recommendation to widen the length of the parking space for cars to 46 m for the outbound direction to remain 50 m long and optimize the parking angle from 30° to 0° Based on the results of the analysis of the performance of the road section for existing conditions on Jalan Lukman Hakim, the capacity value has a capacity of 2095 smp / hour, Saturation Degree of 0.64 speed 34 km / hour, and density of 39.2 smp / km.

Keywords: Capacity, Traffic Volume, Speed, Density, V/C ratio, On street parking.

ABSTRAKS – Kabupaten Tuban memiliki penggunaan kendaraan yang cukup tinggi. Setiap penggunaan kendaraan membutuhkan tempat parkir yang memadai untuk melakukan suatu kegiatan atau keperluan tertentu. Untuk itu diperlukan fasilitas yang dapat menunjang kebutuhan tersebut berupa fasilitas parkir. Banyaknya kendaraan yang parkir dengan tidak teratur pada ruas jalan Mojopahit mengakibatkan perlunya Penataan parkir, Belum tertatanya pola sudut parkir on street yang ada pada ruas jalan Lukman Hakim dan Mojopahit Belum tersedia rambu dan marka pada parkir *onstreet* ruas jalan lukman hakim dan mojopahit yang mengakibatkan parkir tidak teratur. Berdasarkan Kondisi eksisting dan hasil analisis ruas jalan Lukman Hakim dan Mojopahit dapat dilakukannya pembuatan atau pembuatan marka dan rambu – rambu parkir supaya para pengendaraan dapat memarkirkan kendaraan dengan rapih dan tersusun. Berdasarkan hasil analisis maka diberikan rekomendasi pemecahan masalah, yaitu rekomendasi berupa optimalisasi sudut parkir pada ruas Jalan Lukman Hakim untuk sepeda motor dengan posisi sudut 90°, karena dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° paling menguntungkan dan masih memenuhi permintaan terhadap penawaran sepeda motor. Sedangkan untuk kendaraan mobil penumpang arah masuk dengan rekomendasi pelebaran panjang ruang parkir untuk mobil menjadi 46 m untuk arah keluar tetap sepanjang 50 m dan optimalisasi sudut parkir dari 30° menjadi 0° Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan untuk kondisi eksisting pada ruas Jalan Lukman Hakim didapatkan nilai kapasitas memiliki kapasitas sebesar 2095 smp/jam, Derajat Jenuh sebesar 0,64 kecepatan 34 km/jam, dan kepadatan 39,2 smp/km

Kata kunci: Kapasitas, Volume Lalu Lintas, Kecepatan, Kepadatan, V/C ratio, Parkir *on street*.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan proses pemindahan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain menggunakan kendaraan yang dioperasikan oleh manusia atau mesin. Fungsi transportasi adalah untuk memperlancar aktivitas masyarakat sehari-hari dan terbagi menjadi tiga jenis yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam menjaga kelancaran aktivitas masyarakat sehari-hari. Apabila unsur-unsur transportasi seperti penumpang, barang, sarana dan prasarana berinteraksi dengan baik dan ideal maka dapat terbentuk suatu sistem transportasi yang menyeluruh, efisien dan efektif. Dengan demikian, diharapkan transportasi dapat berfungsi secara optimal dalam suatu kawasan perkotaan.

Kabupaten Tuban memiliki penggunaan kendaraan yang cukup tinggi. Setiap penggunaan kendaraan memerlukan tempat parkir yang cukup untuk melakukan aktivitas atau kebutuhan tertentu. Untuk itu perlu adanya fasilitas yang mampu memenuhi kebutuhan tersebut berupa lahan parkir. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Tempat Parkir Umum, yang dimaksud fasilitas parkir untuk umum adalah fasilitas parkir di luar badan jalan berupa gedung parkir atau taman parkir yang diusahakan sebagai kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan menyediakan jasa pelayanan parkir untuk umum.

Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Ada dua jenis fasilitas parkir, yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Parkir merupakan fasilitas umum yang sangat penting untuk menunjang aktivitas di kawasan komersial atau perbelanjaan di Kabupaten Tuban.

Ruas Jalan Lukman Hakim dan Mojopahit adalah salah satu ruas jalan yang menjadi kegiatan jual beli setiap harinya. Ruas Jalan Lukman Hakim dan Mojopahit terdiri dari tempat ibadah toko atau kios, rumah makan dan Perkantoran. Pada ruas ini memiliki parkir (*On street*) yang kurang tertata karena tidak memiliki garis parkir serta kendaraan yang bercampur antara sepeda motor dan mobil. yang mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan pada ruas jalan lukman hakim, Karena parkir mobil yang ada menggunakan sudut 30°. Selain itu rata-rata

indeks parkir tertinggi untuk kendaraan mobil per jam yang ada di ruas jalan Lukman hakim sebesar 89 % untuk kendaraan motor 81 % untuk kendaraan sepeda motor dan rata-rata indeks parkir pada ruas jalan Lukman hakim arah keluar sebesar 78 % untuk kendaraan mobil dan 74 % untuk kendaraan sepeda motor maka dari itu perlu adanya suatu penataan parkir di ruas jalan Lukman Hakim dan Mojopahit karena dengan adanya suatu penataan parkir yang efektif.

METODE PENELITIAN

1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian berada di Ruas Jalan Lukman Hakim dan Mojopahit Kabupaten Tuban. Penelitian dilakukan setelah mengambil permasalahan yang didapat setelah melakukan Praktek Kerja Lapangan yaitu mengenai Optimalisasi Kinerja Ruas Jalan Lukman Hakim dan mojopahit Kabupaten Tuban

Pada kesempatan kali ini peneliti mengkaji permasalahan terkait penataan parkir pada Ruas Jalan Lukman Hakim dan Mojopahit Kabupaten Tuban Penjadwalan untuk melakukan pengumpulan data terkait kondisi parkir yaitu pada 23-26 Mei 2024.

Sedangkan, untuk lokasi penelitian yang dilakukan yaitu berada di Ruas Jalan Lukman Hakim dan Mojopahit Kabupaten Tuban yang dilaksanakan pada pukul 06.00 – 18.00 WIB. Pelaksanaan pengumpulan data ini dimulai dengan melakukan inventarisasi ruas jalan dan inventarisasi parkir serta dilanjutkan dengan survei patroli parkir.

2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dimaksud untuk menghindari permasalahan dalam pengaturan dan penataan parkir yang akan dilakukan. Dalam pengumpulan data ini, dikenal dua jenis data sekunder dan data primer. Kedua data tersebut yang akan menjadi dasar penelitian untuk memperoleh pemecahan masalah dari permasalahan parkir yang ada. Data tersebut adalah.

1. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban dan instansi lain yang berwenang dalam memperoleh data mengenai kondisi parkir di Ruas Jalan Lukman Hakim

2. Data primer diperoleh melalui pengamatan secara langsung di lapangan melalui pelaksanaan survei.

Adapun survei-survei yang dilakukan antara lain.

a) Survei Inventarisasi Parkir

Survei ini bertujuan untuk melakukan pengukuran terhadap kawasan parkir yang dijadikan daerah penelitian. Survei ini dilakukan pada saat malam hari agar memudahkan untuk melakukan pengukuran dan tidak mengganggu arus lalu lintas disekitar daerah penelitian

Target data yang dihasilkan dalam survei inventarisasi adalah :

- a) Lokasi Parkir;
- b) Lebar Jalan;
- c) Panjang Jalan;
- d) Kapasitas Parkir;
- e) Peruntukan Parkir

Alat yang digunakan dalam survei inventarisasi adalah :

- a) Walking measure
- b) Rol meter
- c) Alat tulis
- d) Formulir

b) Survei Patroli Parkir

Survei ini dilakukan untuk mengetahui apakah kondisi parkir secara langsung baik jumlah kendaraan, lama parkir, dan pengaruh parkir terhadap arus lalu lintas. Alasan dalam melakukan patroli parkir adalah sebagai berikut:

- (1) Merencanakan sistem pengendalian parkir yang selektif di jalan, dalam efisiensi penggunaan lahan untuk ruang parkir;
- (2) Pengumpulan data sebagai dasar memperkirakan permintaan terhadap ruang parkir dan merencanakan kebijakan parkir.

Target data yang dihasilkan dalam survei Patroli Parkir adalah:

- (1) Akumulasi Parkir;
- (2) Volume Parkir;
- (3) Lamanya Parkir (Durasi Parkir);
- (4) Penggunaan Parkir (Indeks Parkir);
- (5) Pergantian Parkir (Turn Over)

Alat yang digunakan dalam survei patroli parkir

- (1) Pencatat waktu;
- (2) Alat tulis;
- (3) Kamera;

- (4) Clip board;
- (5) Formulir survei patrol parkir

Penelitian dilakukan terhadap kondisi parkir di badan Jalan Lukman Hakim serta pengaruhnya terhadap kinerja ruas jalan. Kondisi parkir dan kinerja ruas jalan yang dianalisis adalah selama 12 jam (06.00-18.00 WIB).

3. Teknik Analisis Data

Data Setelah memperoleh data, langkah selanjutnya adalah pengolahan data atau analisis. Sebelum ditentukan alternatif usulan pemecahan masalah, harus diketahui terlebih dahulu kondisi saat ini dari pengaturan parkir yang ada. Data yang dianalisis adalah data parkir pada waktu penelitian yaitu pukul 06.00-18.00 WIB selama 12 jam.

- 1) Kajian Parkir
 - a) Akumulasi Parkir;
Menghitung jumlah kendaraan yang parkir di wilayah kajian pada waktu tertentu.
 - b) Kapasitas Statis;
Menghitung jumlah kendaraan maksimum yang dapat dilayani oleh lahan parkir pada wilayah kajian selama waktu pelayanan.
 - c) Durasi Parkir;
Menghitung rentang waktu (lamanya) kendaraan yang parkir.
 - d) Kapasitas Dinamis;
Menhitung kemampuan ruang parkir secara maksimum untuk menampung kendaraan yang parkir.
 - e) Volume Parkir;
Menghitung jumlah keseluruhan yang menggunakan fasilitas parkir yang dihitung dalam kendaraan yang parkir selama waktu survei.
 - f) Kebutuhan Ruang Parkir;
Menghitung jumlah ruang yang dibutuhkan pada wilayah kajian.
 - g) Indeks Parkir;
Menghitung persentase jumlah kendaraan parkir yang menempati area parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia pada wilayah kajian.
 - h) Tingkat Pergantian Parkir;
Menghitung berapa kali bergantinya suatu kendaraan yang parkir dalam satuan waktu tertentu pada wilayah kajian.
 - i) Permintaan Terhadap Penawaran
Menghitung permintaan ruang parkir terhadap ruang parkir yang ditawarkan
- 2) Kajian pengaruh parkir terhadap kinerja ruas dengan menggunakan indikator unjuk kerja:
 - a) Kapasitas jalan;
Untuk mendapatkan kapasitas ruas jalan yaitu dengan menghitung kapasitas dasar, faktor penyesuaian lebar efektif ruas jalan, faktor penyesuaian pemisah arah, faktor penyesuaian hambatan samping, dan faktor penyesuaian ukuran kota.
 - b) Dj Ruas Jalan;
Untuk mendapatkan nilai Dj Ruas Jalan yaitu dengan cara membagi volume lalu lintas ruas jalan kajian dengan kapasitas ruas jalan yang didapatkan.
 - c) Kecepatan;
Diambil dari data laporan umum wilayah kajian praktek kerja lapangan.
 - d) Kepadatan.
Diambil dari data laporan umum wilayah kajian praktek kerja lapangan.
- 3) Usulan Penyelesaian Masalah
Memberikan pemecahan masalah untuk meningkatkan kinerja ruas jalan yang dikaji. Indikator kinerja ruas jalan tersebut adalah Dj Ruas Jalan, Kecepatan dan Kepadatan. Hal ini berkaitan dengan usulan sudut parkir yang akan diterapkan sesuai dengan hasil perhitungan dan juga usulan tambahan yang dapat mengoptimalkan kinerja ruas jalan tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Optimalisasi sudut parkir

Optimalisasi sudut parkir pada parkir on street mengutamakan indikator kapasitas efektif ruas jalan yang terdapat kendaraan parkir on street, dengan tujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan pada ruas jalan tersebut. Sebab jika kapasitas suatu ruas jalan bertambah maka kecepatan pada ruas jalan tersebut akan bertambah dan kepadatan perjalanan akan berkurang.

a. Manajemen kapasitas

Upaya pengelolaan kapasitas parkir pada lahan parkir on street dilakukan dengan memanfaatkan kapasitas seefisien mungkin, baik kapasitas jalan maupun kapasitas lahan parkir. Tujuannya adalah untuk

memberikan wawasan kepada pemerintah mengenai optimalisasi sudut parkir, yang diharapkan dapat menghasilkan umpan balik dalam bentuk peningkatan pelayanan.

1. Perubahan Kinerja Ruas Jalan

Perubahan sudut parkir menjadi lebih kecil dari status saat ini akan meningkatkan kapasitas jalan. Sementara itu, jika sudut parkir diperluas dibandingkan sudut parkir saat ini, maka kapasitas jalan akan berkurang.

Untuk rincian perhitungan kinerja ruas jalan berdasarkan sudut dapat dilihat dalam tabel di bawah ini

Table Kinerja ruas jalan eksisting lukman hakim

No	Sudut (x ⁰)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	Derajat Jenuh	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/jam)
1	30	2095	0,64	34	39,2

Table Kinerja ruas jalan alternatif ruas jalan lukman hakim

No	Sudut (x ⁰)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	Derajat Jenuh	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/jam)
1	0	3045	0,44	36,2	37,3
	30	2436	0,55	34,6	38,75
	45	2119	0,63	33,3	40,30
	90	2119	0,63	33,3	40,30

Hasil Analisis kinerja ruas jalan berdasarkan sudut parkir, maka sudut parkir yang paling baik diterapkan adalah sudut parkir 0° dengan kapasitas 3045 smp/jam, Dj 0.44, kecepatan 36,2 km/jam, serta kepadatan 37,3 smp/km karena dengan penggunaan sudut tersebut maka kinerja ruas jalan yang dihasilkan akan lebih baik dibandingkan dengan menggunakan sudut parkir lainnya.

2. Menetapkan pola sudut dan menambah panjang jalan yang digunakan sebagai area parkir

Konsep pengaturan pola sudut parkir 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.

Table Pola sudut eksisting arah masuk

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis	Permintaan	Permintaan terhadap penawaran
Lukman Hakim (Masuk)	45	0	5	9	8	1
		30	5	9	8	1
		45	3,7	0	8	-8
		60	3	0	8	-8
		90	2,5	0	8	-8

Table Pola sudut alternatif arah masuk

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis	Permintaan	Permintaan terhadap penawaran
Lukman Hakim (Masuk)	50	0	5	10	8	2
		30	5	10	8	2
		45	3,7	0	8	-8
		60	3	0	8	-8
		90	2,5	0	8	-8

Berdasarkan dari hasil analisis diatas direkomendasikan penambahan panjang parkir on street untuk mobil penumpang sepanjang meter 5 meter untuk Parkir mobil pada Jalan lukman hakim arah masuk sehingga kapasitas statis menjadi lebih besar

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis	Permintaan	Permintaan terhadap penawaran
Lukman Hakim (Masuk)	47	0	6	8	8	0
		30	5	9	8	1
		45	3,7	0	8	-8
		60	3	0	8	-8
		90	2,5	0	8	-8

Table Pola sudut eksisitng arah keluar

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis	Permintaan	Permintaan terhadap penawaran
Lukman Hakim (Keluar)	50	0	6	8	7	1
		30	5	10	7	3
		45	3,7	0	7	-7
		60	3	0	7	-7
		90	2,5	0	7	-7

Table Pola sudut alternatif arah keluar

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x ⁰)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis	Permintaan	Permintaan terhadap penawaran
Lukman Hakim (Keluar)	50	0	6	8	7	1
		30	5	10	7	3
		45	3,7	0	7	-7
		60	3	0	7	-7
		90	2,5	0	7	-7

Berdasarkan data dalam tabel di atas, rekomendasi pengaturan pola sudut parkir untuk kendaraan mobil penumpang (MP) adalah 0°, sementara untuk sepeda motor (MC) tetap dengan sudut 90°, sudut parkir ini telah disesuaikan dengan keadaan jalan yang ada untuk memastikan kapasitas parkir yang Lokasi Parkir Panjang Jalan Parkir (m) Lebar Kaki Ruang Parkir (m) Kapasitas Statis (SRP) Permintaan Permintaan Terhadap Penawaran memadai sesuai permintaan. Permintaan yang dimaksud diambil dari akumulasi tertinggi pada 12 jam survei yang telah dilakukan sedangkan untuk penawaran diambil dari kapasitas statis pada masing-masing jalan.

3. Penambahan marka dan rambu

Dalam mengubah sudut parkir yang direncanakan maka memerlukan marka parkir dan rambu parkir. Hal ini bertujuan dibuat untuk memudahkan orang yang parkir di jalan untuk menemukan tempat parkir dan mencegah kekacauan di tempat parkir. Oleh karena itu, rambu dan marka parkir sangat berguna untuk membantu pengguna menemukan jalan ke fasilitas parkir. Rambu – rambu yang terdapat pada ruas Jalan Mojopahit dan Lukman Hakim dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

TableRambu yang digunakan dalam perubahan sudut parkir

Rambu	Arti	Titik Koordinat	Jumlah
	Perintah Parkir Mobil	- 6.9023295509661144, -6.902378663304773, -6.904127242245917, -6.903864960365893,	4 buah
	Perintah Parkir Motor	-6.902318750992618, -6.902298114527798, - 6.9039913575196845, -6.903947505947906,	4 buah

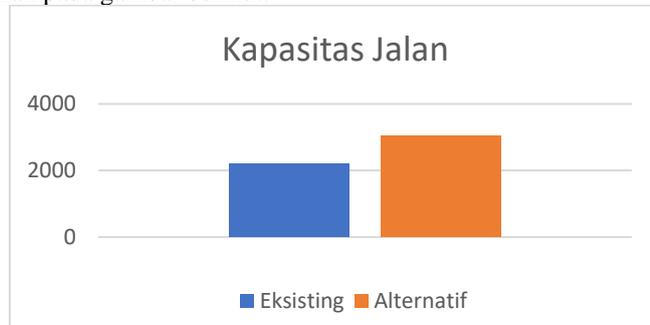
2. Perbandingan kinerja ruas jalan

Kinerja ruas jalan setelah pemecahan masalah harus dibandingkan dengan kondisi sebelumnya untuk menentukan rekomendasi terbaik. Untuk melihat perbandingan ini, kita akan melihat kinerja ruas jalan masing-masing dengan menggunakan perbandingan derajat kejenuhan, kecepatan, dan kepadatan. Perbandingan kinerja ruas jalan untuk masing-masing jalur dapat dilihat dalam tabel berikut.:

Table perbandingan kinerja ruas jalan

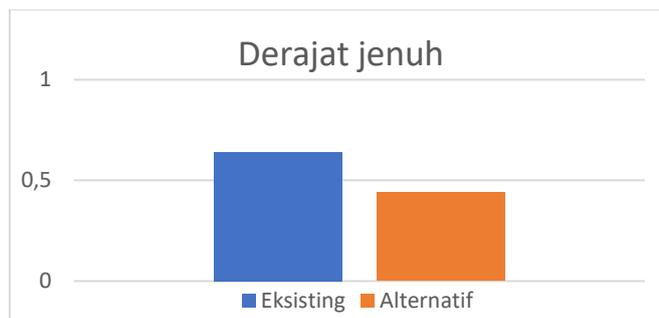
Kondisi	Lukman Hakim			
	Kapasitas (smp/jam)	Derajat jenuh	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/jam)
Eksisting	2192	0,61	34	39,2
Alternatif	3045	0,44	36	37,2

Perbandingan kinerja ruas jalan pada masing-masing ruas jalan yang dikaji disajikan dalam bentuk grafik, seperti yang ditunjukkan pada gambar berikut:



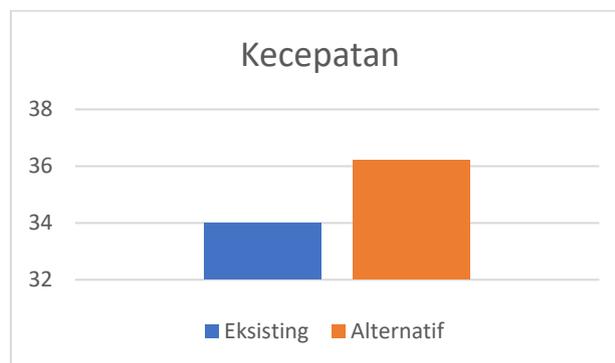
Gambar diagram batang perbandingan kapasitas jalan lukman hakim

Dari gambar di atas menunjukkan peningkatan nilai Kapasitas jalan dengan diterapkannya rekomendasi pemecahan masalah. Dengan penerapan penataan sudut maka Kapasitas jalan mengalami peningkatan dari kondisi eksisting.



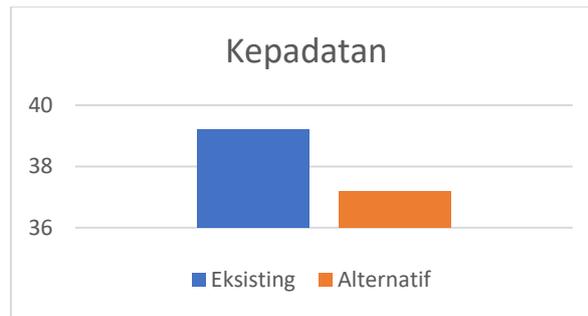
Gambar diagram batang perbandingan Derajat jenuh lukman hakim

Dari gambar di atas menunjukkan penurunan nilai Derajat jenuh, dengan diterapkannya rekomendasi pemecahan masalah. Dengan penerapan penataan sudut maka Derajat jenuh mengalami penurunan dari kondisi eksisting.



Gambar diagram batang perbandingan Kecepatan lukman hakim

Dari gambar di atas menunjukkan adanya perubahan pada kecepatan dengan diterapkannya penataan sudut parkir. Dengan penataan sudut parkir maka kecepatan pada ruas Jalan Lukman Hakim mengalami penambahan dari 34 km/jam menjadi 36 km/jam.



Gambar diagram batang perbandingan Kepadatan lukman hakim

Dari gambar di atas menunjukkan adanya perubahan pada kepadatan dengan diadakannya penataan sudut parkir. Dengan penataan sudut parkir maka kepadatan pada ruas Jalan Lukman Hakim berkurang dari 39,2 smp/km menjadi 36,8 smp/km.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting pada ruas Jalan Lukman Hakim waktu puncak parkir pada pukul 13.00 – 13.45. pola parkir eksisting menggunakan sudut 60° untuk jenis kendaraan sepeda motor dan sudut 30° untuk jenis kendaraan mobil penumpang merupakan parkir dua sisi.. Untuk ruas jalan Mojopahit waktu puncak rentan pukul 10-14.00. Pola parkir eksisting menggunakan sudut 90° untuk jenis kendaraan sepeda motor dan sudut 0° untuk jenis kendaraan mobil penumpang merupakan parkir dua sisi. Dikarenakan pada jam tersebut para pembeli ingin mendapatkan produk yang masih segar serta persiapan untuk memulai kerja kembali
2. Berdasarkan hasil analisis maka diberikan rekomendasi pemecahan masalah, yaitu rekomendasi berupa optimalisasi sudut parkir pada ruas Jalan Lukman Hakim untuk sepeda motor dengan posisi sudut 90° , karena dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° paling menguntungkan dan masih memenuhi permintaan terhadap penawaran sepeda motor. Sedangkan untuk kendaraan mobil penumpang arah masuk dengan rekomendasi pelebaran panjang ruang parkir untuk mobil menjadi 46 m untuk arah keluar tetap sepanjang 50 m dan optimalisasi sudut parkir dari 30° menjadi 0°
3. Berdasarkan Kondisi eksisting dan hasil analisis ruas jalan Lukman Hakim dan Mojopahit dapat dilakukannya pembuatan atau pembuatan marka dan rambu – rambu parkir supaya para pengendaran dapat memarkirkan kendaraan dengan rapih dan tersusun
4. Berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan untuk kondisi eksisting pada ruas Jalan Lukman Hakim didapatkan nilai kapasitas memiliki kapasitas sebesar 2095 smp/jam, Derajat Jenuh sebesar 0,64 kecepatan 34 km/jam, dan kepadatan 39,2 smp/km.
5. Berdasarkan perbandingan kinerja ruas jalan dari kondisi eksisting dengan kondisi setelah dilakukan perbandingan kinerja ruas jalan dengan kondisi setelah dilakukan pemecahan masalah. Maka Perbandingan dilihat dari segi kinerja Derajat jenuh, kecepatan dan kepadatan. Dengan Derajat jenuh pada saat kondisi eksisting 0,64 dan setelah optimalisasi sudut menjadi 0,44. Maka diketahui Derajat jenuh, kecepatan dan kepadatan pada ruas Jalan Lukman Hakim menjadi lebih baik saat penerapan optimalisasi sudut parkir. Dengan optimalisasi sudut parkir maka kapasitas jalan akan semakin besar karena lebar efektif jalan bertambah dan hambatan sampingnya berkurang. Bertambahnya kapasitas jalan menyebabkan tingkat pelayanan ruas jalan semakin baik

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 0° untuk kendaraan jenis mobil penumpang pada Jalan Mojopahit dan Lukman Hakim
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. Memberikan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya tertib parkir dan peraturan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2015 Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1996, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan fasilitas Parkir, Jakarta.
- _____, 1023, Pedoman Kapasitas Jalan, Direktorat jenderal Bina Marga, Jakarta.
- _____, 2023, Pola Umum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Tuban, PKL Taruna/i Angkatan XLIII.
- Gea, M. S., & Harianto, J. (2011). Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Parkir Pada Badan Jalan. Universitas Sumatera Utara, 1, 1-10.*
- Purbanto, I. G. R. (2012). Karakteristik Parkir Pinggir Jalan (on Street Parking) Dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Pada Ruas Jalan Sutoyu Denpasar). Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 16(2), 167-176.*
- Putra, F. R. N. (2019). Penataan Parkir Badan Jalan (On Street) Pasar Baru Lamongan (Doctoral dissertation, ITN Malang).*
- Sulistiani, S., & Munawar, A. (2018). Analisis Fasilitas Parkir Dan Aksesibilitas Obyek Wisata Goa Gong, Pacitan. Jurnal Riset Rekayasa Sipil, 1(2), 71-81.*
- Tripoli, B., & Djamaluddin, R. (2019). Analisis karakteristik parkir kendaraan bermotor. Jurnal Teknik Sipil dan Teknologi Konstruksi, 5(2), 82-91.*