



## **Penataan Ruang Parkir pada Kawasan Komersial (Studi Kasus: Jalan Trunojoyo, Kabupaten Pamekasan)<sup>1</sup>**

*Parking Placement in Commercial Area (Case Study : Trunojoyo Street, Pamekasan Regency)*

Riyana Aleyda Ayu<sup>a</sup>, Akhmad Hasanuddin<sup>b</sup>, Rindang Alfiah<sup>c, 2</sup>

<sup>a</sup> Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember, Jl. Kalimantan 37 Jember

<sup>b</sup> Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember, Jl. Kalimantan 37 Jember

### **ABSTRAK**

Jalan Trunojoyo merupakan kawasan komersial di Kabupaten Pamekasan yang mampu menarik banyak pengunjung. Permasalahan di Jalan Trunojoyo terletak pada parkir badan jalan yang menempati dua sisi badan jalan. Hal tersebut tidak sesuai dengan kebijakan dalam Peraturan Bupati Kabupaten Pamekasan Nomor 22 Tahun 2011 yang menyebutkan bahwa parkir badan jalan berada disatu sisi jalan, yaitu sisi sebelah barat. Selain itu, permasalahan meningkat saat jam puncak, yaitu kemacetan di beberapa titik. Sehingga diperlukan rekomendasi penataan parkir pada kawasan komersial Jalan Trunojoyo untuk meminimalisir permasalahan parkir dan mampu mendukung fungsi kawasan sebagai kawasan komersial. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting parkir, menghitung kebutuhan parkir, dan merumuskan rekomendasi penataan parkir di Jalan Trunojoyo. Rumusan rekomendasi penataan parkir berasal dari 3 hasil analisis, yaitu dari analisis kondisi eksisting dengan hasil terdapat ketidaksesuaian ruang parkir pada kondisi eksisting badan jalan dengan ketentuan larangan parkir yang tertuang dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir seperti pada jarak ke persimpangan, jarak ke jembatan, jarak ke jalur penyeberangan jalan, dan risiko kemacetan. Indeks parkir menunjukkan kebutuhan ruang parkir mobil lebih besar daripada kapasitas parkir yang ada, sehingga rekomendasi penataan mengarah pada penyesuaian dengan pedoman parkir dan petak parkir disesuaikan dengan penghitungan kapasitas parkir. Selanjutnya yaitu dari analisis preferensi pengunjung dalam memilih lokasi parkir menggunakan analisis faktor dalam SPSS dengan hasil 3 faktor yang menjadi prioritas pengunjung dalam memilih lokasi parkir, yaitu faktor ketersediaan, kedekatan, dan kenyamanan. Selanjutnya yaitu hasil penghitungan kebutuhan parkir yaitu 1124 m<sup>2</sup> yang menjadi dasar dalam menentukan lokasi parkir alternatif yaitu di segmen 1 dan segmen 2.

*Kata kunci: Kawasan Komersial Jalan Trunojoyo, Parkir Badan Jalan, Rekomendasi Penataan Parkir*

### **ABSTRACT**

Trunojoyo Street is a commercial area in Pamekasan Regency which is able to attract many visitors. The problem on Trunojoyo Street lies in the on-street parking which occupies two sides of the road. This is not in accordance with the policy in the Regulation of the Regent of Pamekasan Regency No. 22 of 2011 which states that road parking is on one side of the road, namely the west side. In addition, the problem increases during peak hours, namely congestion at several points. So it is necessary to recommend parking arrangements in the commercial area of Trunojoyo Street to minimize parking problems and be able to support the function of the area as a commercial area. This study aims to determine the condition of the existing parking lot, calculate parking requirements, and formulate recommendations for parking arrangements on Trunojoyo Street. The

<sup>1</sup> Info Artikel: Received: Desember 2021, Accepted: Juni 2022

<sup>2</sup> E-mail: [riyanaaleyda08@gmail.com](mailto:riyanaaleyda08@gmail.com), [damha\\_sipilunej@yahoo.co.id](mailto:damha_sipilunej@yahoo.co.id), [rindangalfiah@unej.ac.id](mailto:rindangalfiah@unej.ac.id)

formulation of parking structuring recommendations comes from 3 analysis results, namely from the analysis of existing conditions with the results that there is a mismatch of parking spaces on the existing condition of the road body with the provisions of the parking prohibition contained in the Technical Guidelines for the Implementation of Parking Facilities such as the distance to the intersection, the distance to the bridge, the distance to the parking lot, pedestrian paths, and the risk of congestion. The parking index shows the need for car parking space is greater than the existing parking capacity, so that the structuring recommendations lead to adjustments to parking guidelines and parking plots are adjusted to the calculation of parking capacity. Furthermore, from the analysis of visitor preferences in choosing a parking location using factor analysis in SPSS with the results of 3 factors that become a priority for visitors in choosing a parking location, namely the availability, proximity, and convenience factors. Furthermore, namely the results of a calculation that the parking needs of 1124 m<sup>2</sup> that became the basis for determining which alternative parking locations in segment 1 and segment 2.

*Keywords: Trunojoyo Street Commercial Area, Roadside Parking, Parking Arrangement Recommendation.*

## **PENDAHULUAN**

Wilayah perkotaan Pamekasan merupakan wilayah yang berkembang dalam sektor komersial dan merupakan penyumbang PDRB terbesar kedua untuk Kabupaten Pamekasan. Kawasan komersial yang terluas yaitu berada di Kecamatan Pamekasan (RPJMD Kabupaten Pamekasan Tahun 2018-2023), salah satunya yaitu berada di Jalan Trunojoyo. Jalan Trunojoyo merupakan koridor komersial yang berkembang masif dalam kegiatan komersial dan termasuk jalan arteri primer (RTRW Kabupaten Sumenep Tahun 2013-2033). Perkembangan koridor sejalan dengan aktivitas yang ada didalamnya dan berpotensi untuk menimbulkan kepadatan lalu lintas sehingga menuntut tersedianya sarana/fasilitas transportasi yang memadai, termasuk pada pengaturan tata parkir yang tepat.

Keadaan parkir di Jalan Trunojoyo yaitu *on street parking* yang ditempatkan pada satu sisi jalan, yaitu sisi sebelah barat dan telah masuk dalam Peraturan Bupati Nomor 22 Tahun 2011. *On street parking* terjadi karena sebagian besar pertokoan di koridor Jalan Trunojoyo tidak memiliki lahan khusus parkir. Namun, dengan berkembangnya kegiatan komersial menyebabkan bertambahnya jumlah kebutuhan parkir di koridor Jalan Trunojoyo sehingga wilayah parkir berkembang menempati 2 sisi badan jalan sekaligus. Hal tersebut berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas karena lebar jalan efektif termakan oleh ruang parkir 2 sisi.

Wilayah *on street parking* pada jam puncak kurang bisa mewartahi kebutuhan parkir sehingga pengunjung parkir di pedestrian. Pedestrian di kawasan komersial tersebut beralih fungsi dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas salah satunya yaitu memberi prioritas keselamatan dan kenyamanan dari pejalan kaki. Kenyamanan dari pejalan kaki dapat dilakukan dengan pengoptimalan fungsi pedestrian untuk pejalan kaki, bukan sebagai tempat parkir kendaraan.

Berdasarkan permasalahan diatas dan berdasar pada muatan dalam Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir Tahun 1998, yang menyebutkan bahwa mengendalikan jumlah kendaraan keluar dan masuk parkir akan meningkatkan fungsi, kelancaran lalu lintas, dan keselamatan lalu lintas, maka penelitian mengenai penataan parkir di koridor komersial Jalan Trunojoyo diperlukan untuk mendukung fungsi kawasan sebagai kawasan komersial perkotaan Kabupaten Pamekasan.

## TUJUAN PENELITIAN

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting tata parkir di koridor komersial Jalan Trunojoyo Kabupaten Pamekasan
2. Mengetahui jumlah kebutuhan parkir di koridor komersial Jalan Trunojoyo Kabupaten Pamekasan
3. Menentukan rekomendasi penataan yang tepat pada ruang parkir di koridor komersial Jalan Trunojoyo Kabupaten Pamekasan

## METODE PENELITIAN

Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan *Mixed Method yang* merupakan gabungan antara pendekatan kualitatif dengan kuantitatif. Pendekatan kualitatif yang digunakan yaitu secara deduktif, dengan diawali teori dan outputnya untuk mendapatkan kebenaran tentang fenomena yang terjadi di lapangan (Sugiyono, 2013 dalam Haqie, Fauzi Nuraninda, dkk, 2017). Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini berkaitan dengan penghitungan rumus-rumus dan penghitungan skoring.

Metode penentuan jumlah sampel menggunakan *Linier Time Function* dengan populasi yaitu pengunjung pada kawasan komersial Jalan Trunojoyo dan termasuk pada ukuran populasi tak hingga.

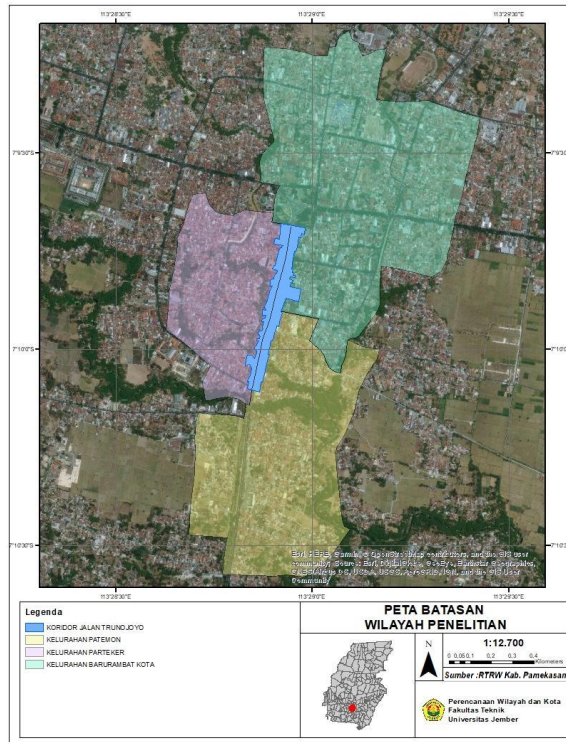
Penelitian ini menggunakan 5 analisis, yaitu analisis karakteristik parkir, analisis kesesuaian dengan pedoman parkir, analisis kebutuhan parkir, analisis kriteria lokasi parkir menurut preferensi pengunjung, dan analisis penentuan lokasi parkir alternatif.

## PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Jalan Trunojoyo yang merupakan koridor perkotaan. Jalan Trunojoyo termasuk dalam kecamatan Pamekasan di 3 kelurahan, yaitu Kelurahan Parteker, Kelurahan Patemon, dan Kelurahan Barurambat Kota. Lokasi penelitian memiliki batas wilayah dengan :

- Barat : Berbatasan dengan Jalan Cokroatmojo
- Timur : Berbatasan dengan Jalan Niaga dan Jalan Purba
- Utara : Berbatasan dengan Jalan Jenderal Sudirman
- Selatan : Berbatasan dengan Jalan Raden Abdul Azis dan Jalan Trunojoyo

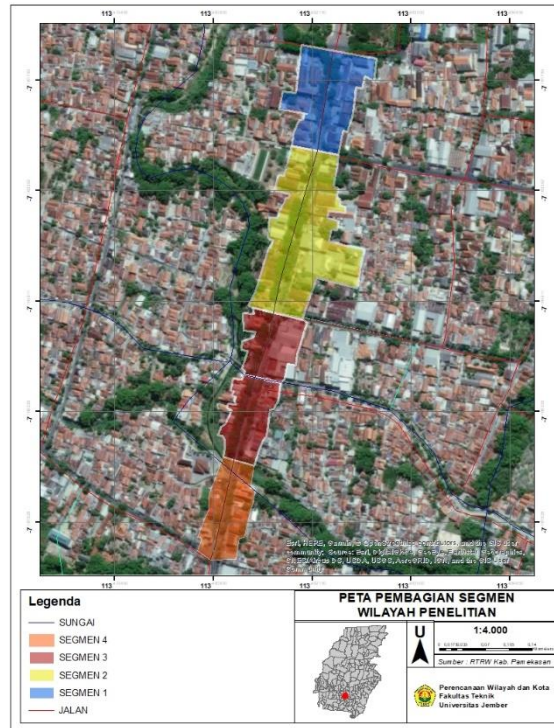


**Gambar 1.** Peta Batasan Wilayah Penelitian  
Sumber : RTRW Kabupaten Pamekasan Tahun

### Permasalahan

Perkembangan koridor komersial yang terjadi di Jalan Trunojoyo membuat kebutuhan ruang parkir semakin bertambah. Hal tersebut juga sejalan dengan besarnya resiko untuk terjadi kemacetan jalan apabila kegiatan parkir kurang terkontrol. Dalam Peraturan Bupati Kabupaten Pamekasan Nomor 22 Tahun 2011 menyebutkan bahwa kegiatan parkir badan jalan ditempatkan pada satu sisi badan jalan, yaitu pada sisi sebelah barat. Namun hal tersebut tidak sesuai dengan kondisi eksisting kawasan yang memiliki tata parkir di dua badan jalan dan kurang terkontrol sehingga menimbulkan beberapa masalah baru dalam koridor.

Dalam penelitian ini, lokasi penelitian dibagi menjadi 4 segmen yaitu Segmen 1 (Kawasan sekitar Toserba Apollo), Segmen 2 (Kawasan sekitar Kantor Telkom), Segmen 3 (Kawasan sekitar Restaurant Putri), dan Segmen 4 (Kawasan sekitar kantor cabang BRI Pamekasan). Pembagian segmen tersebut berdasar pada karakteristik masing-masing segmen dan permasalahan yang berbeda pada setiap segmen di Jalan Trunojoyo.



**Gambar 2.** Peta Pembagian Segmen di Jalan Trunojoyo  
 Sumber : RTRW Kabupaten Pamekasan Tahun 2012-2032

Berdasarkan hasil wawancara pada petugas parkir di koridor Jalan Trunojoyo, jam puncak bagi pengunjung di kawasan komersial Jalan Trunojoyo yakni sekitar pukul 9 pagi hingga pukul 12 siang. Permasalahan parkir semakin terlihat saat jam puncak seperti penggunaan parkir yang menempati 2 sisi badan jalan sehingga berpotensi menurunkan kinerja jalan. Upaya dari Dinas Perhubungan salah satunya yaitu menempatkan separator jalan di sisi jalan sebelah timur, namun kegiatan parkir masih tetap terjadi di sisi sebelah timur, tepatnya di segmen 1. Selain itu, pengunjung lebih memilih parkir di torotoar sehingga torotoar beralih fungsi. Permasalahan parkir pada jam puncak juga terjadi pada dekat persimpangan, padahal di dekat persimpangan dilarang adanya kegiatan parkir. Permasalahan tersebut terjadi di hampir seluruh segmen di Jalan Trunojoyo.



**Gambar 3.** Permasalahan Parkir di Jalan Trunojoyo  
 Sumber : Survei Primer, 2021

### Analisis Karakteristik Parkir

#### Volume Parkir

Volume parkir merupakan penghitungan antara jumlah kendaraan masuk dengan jumlah kendaraan yang parkir diwaktu sebelum survei dilakukan. Penghitungan volume parkir yaitu

jumlah kendaraan yang masuk ditambah dengan kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei.

**Tabel 1.** Volume Parkir di Jalan Trunojoyo

Segmen	Volume Parkir	
	Week day	Weekend
1	115 Kendaraan	118 Kendaraan
2	72 Kendaraan	76 Kendaraan
3A	71 Kendaraan	59 Kendaraan
3B	48 Kendaraan	38 Kendaraan
4	41 Kendaraan	51 Kendaraan

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel di atas, volume parkir di lokasi penelitian dibedakan berdasarkan waktu saat *weekday* dan saat *weekend*. Masing-masing segmen memiliki perbedaan jumlah volume parkir. Pada segmen 3A dan 3B memiliki volume parkir lebih sedikit saat *weekend* karena tarikan yang mampu menarik pengunjung tidak beroperasi saat *weekend*.

### Durasi Parkir

Durasi parkir merupakan rentang waktu kendaraan yang parkir dalam satuan menit atau jam. Berikut penghitungan durasi parkir pada masing-masing segmen berdasarkan pada data primer yang dikumpulkan saat *weekday* dan *weekend* pada pukul 10.00-11.00.

**Tabel 2.** Durasi Parkir Pengunjung di Jalan Trunojoyo

	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3A	Segmen 3B	Segmen 4
<b>Weekday</b>	21 menit	24 menit	9,6 menit	29,4 menit	33 menit
<b>Weekend</b>	27 menit	19 menit	12,1 menit	22 menit	38,4 menit

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel di atas, durasi kendaraan yang parkir di lokasi parkir badan jalan menunjukkan bahwa pengunjung memiliki durasi <1 jam pada semua segmen.

### Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir dapat dihitung berdasarkan panjang area parkir dibagi dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk motor dan persamaan sudut parkir mobil untuk mencari kapasitas mobil. Pada lokasi peneltiian, sudut parkir mobil memiliki besar 45° dengan persamaan :

$$N = \frac{L - 1,77}{3,54} \quad (1)$$

L = panjang jalan, dan N = jumlah mobil yang dapat parkir

**Tabel 3.** Kapasitas Parkir Badan Jalan di Jalan Trunojoyo

Segmen	Luas Area Parkir Motor (m)	Luas Area Parkir Mobil (m)	SRP Motor	Sudut Parkir Mobil	Kapasitas Parkir	
					Motor	Mobil
Segmen 1	50	70	0,75	45°	66	13
Segmen 2	100	70	0,75	45°	133	19
Segmen 3A	40	40	0,75	-	-	-
Segmen 3B	20	70	0,75	45°	26	22
Segmen 4	35	35	0,75	-	-	-

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dalam penghitungan kapasitas parkir tersebut, ruang parkir untuk motor dan mobil memiliki batas ruangnya sendiri kecuali pada segmen 3A dan segmen 4 yang pada kondisi eksisting belum memiliki petak dan batas ruang parkir yang jelas.

### **Akumulasi Parkir**

Penghitungan akumulasi parkir yaitu penjumlahan antara jumlah kendaraan yang ada sebelum waktu survei (X) dengan jumlah kendaraan masuk (Ei) kemudian dikurangi dengan kendaraan keluar (Ex) dari lokasi parkir badan jalan.

**Tabel 4.** Akumulasi Parkir Tertinggi di Jalan Trunojoyo

Segmen	Akumulasi Tertinggi	
	Motor	Mobil
1	49	14
2	42	19
3A	24	9
3B	16	26
4	28	9

Sumber : Hasil Analisis, 2021

### **Indeks Parkir**

Penghitungan indeks parkir berguna untuk mengetahui jumlah kapasitas parkir yang telah terisi pada lokasi parkir. Terdapat ketentuan dalam indeks parkir yaitu :

- Indeks parkir < 1 : Kapasitas parkir mampu menampung kebutuhan ruang parkir.
- Indeks parkir = 1 : Kapasitas parkir sama dengan kebutuhan ruang parkir.
- Indeks parkir >1 : Kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir.

**Tabel 5.** Indeks Parkir di Jalan Trunojoyo

Segmen	Jenis Kendaraan	Akumulasi Tertinggi	Kapasitas Parkir	Indeks Parkir	Keterangan
1	Motor	49	66	0,74	Mampu menampung kebutuhan parkir
	Mobil	14	12	1,07	Tidak mampu menampung kebutuhan parkir

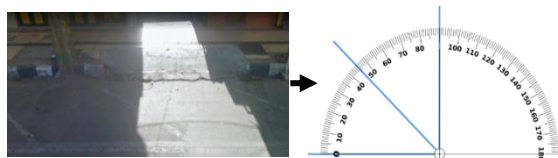
Segmen	Jenis Kendaraan	Akumulasi Tertinggi	Kapasitas Parkir	Indeks Parkir	Keterangan
2	Motor	42	133	0,31	Mampu menampung kebutuhan parkir
	Mobil	19	12	1	Kapasitas parkir sama dengan kebutuhan parkir
3A	Motor	24	-	-	-
	Mobil	9	-	-	-
3B	Motor	16	26	0,61	Mampu menampung kebutuhan parkir
	Mobil	26	12	1,18	Tidak mampu menampung kebutuhan parkir
4	Motor	28	-	-	-
	Mobil	9	-	-	-

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil penghitungan indeks parkir pada setiap segmen, dapat disimpulkan bahwa kapasitas parkir diatas menunjukkan sebagian besar ruang parkir mobil memiliki hasil indeks parkir  $>1$ , artinya kebutuhan ruang parkir mobil lebih besar dibandingkan dengan ketersediaan ruang parkir. Maka dari itu, arah rekomendasi penataan berkaitan dengan penyesuaian wilayah ruang parkir dengan penghitungan kapasitas parkir di lokasi penelitian.

### Sudut Parkir

Sebagian sudut parkir pada petak parkir mobil memiliki sudut parkir sebesar  $45^\circ$ , yaitu pada segmen 1, 2, dan 3B. Sedangkan untuk parkir sepeda motor pemilihan sudut parkirnya sebesar  $90^\circ$  pada semua segmen. Pada segmen 3A dan 4 tidak terdapat sudut parkir karena belum terdapat petak parkir mobil yang tersedia.



Gambar 4. Sudut Parkir Mobil  $45^\circ$

Sumber : Survei Primer



Gambar 5. Sudut Parkir Motor  $90^\circ$

Sumber : Survei Primer

### Analisis Kesesuaian dengan Pedoman Parkir

Pada lokasi penelitian, terdapat ketidaksesuaian kegiatan ruang parkir badan jalan di Jalan Trunojoyo dengan ketentuan larangan parkir badan jalan menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996, diantaranya :

#### *6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki*

Pada kondisi eksisting di segmen 1, *zebra cross* berada ditempat dan digaris yang sama dengan garis parkir badan jalan seperti pada gambar di bawah berikut :



Gambar 6. Kondisi Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki di Segmen 1

Sumber : Survei Primer, 2021



### **50 meter sebelum dan sesudah jembatan**

Pada kondisi eksisting di segmen 4, jarak ruang parkir dengan jembatan hanya berjarak 25 meter, sedangkan menurut pedoman harus ada jarak 50 meter sebelum dan sesudah jembatan.



**Gambar 7.** Kondisi Parkir Dekat Jembatan di Segmen 4

*Sumber : Survei Primer, 2021*

### **25 meter sebelum dan sesudah persimpangan**

Pada segmen 1 dan segmen 4, parkir badan jalan hampir tidak berjarak dengan persimpangan, hanya memiliki jarak sekitar 5 meter saja. Padahal dalam ketetapan Dirjen Hubdar jarak sebelum maupun sesudah persimpangan yaitu berjarak 25 meter.



**Gambar 8.** Kondisi Parkir Dekat Persimpangan

*Sumber : Survei Primer, 2021*

### **Harus tidak menimbulkan kemacetan dan bahaya**

Titik yang berpotensi menimbulkan kemacetan yaitu terjadi di segmen 1 dan 3B. Pada Segmen 1 memiliki laju sirkulasi perparkiran yang padat dan kurangnya ruang parkir untuk menampung kebutuhan parkir pada jam puncak. Sedangkan pada segmen 3B kemacetan terjadi karena mobil barang yang parkir dengan durasi cukup lama sehingga area lebar jalan efektif termakan oleh kegiatan parkir tersebut.



**Gambar 9.** Ruang Parkir yang berpotensi menimbulkan kemacetan

*Sumber : Survei Primer, 2021*

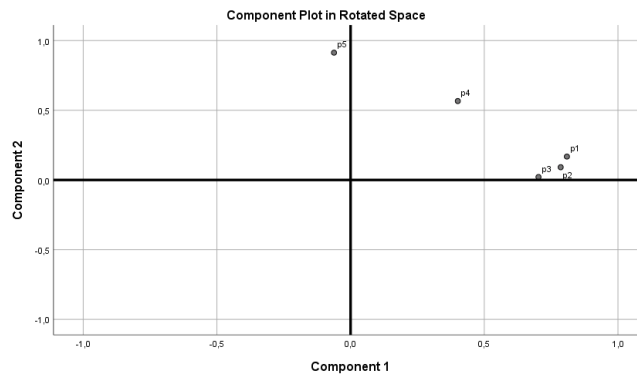
### **Analisis Pemilihan Lokasi Parkir menurut Preferensi Pengunjung**

Analisis ini menggunakan Analisis Faktor yang diproses dalam SPSS dengan menggunakan 6 variabel. Yaitu variabel Ketersediaan, Kedekatan, Kenyamanan, Biaya Parkir, Keamanan, dan Kondisi torotoar. Pada proses pertama, terdapat hasil nilai MSA masing-masing variabel yaitu yaitu Ketersediaan (0,636), Kedekatan (0,642), Kenyamanan (0,741), Biaya (0,439), Keamanan (0,741), dan Kondisi Torotoar (0,632). Dari hasil output nilai MSA di atas, variabel Biaya memiliki nilai MSA < 0,50 yaitu variabel biaya tidak layak untuk dijadikan faktor. Sehingga harus mengulang proses analisis hanya pada variabel yang memiliki nilai MSA > 0,50. Pada proses kedua, hasil nilai MSA pada variabel ketersediaan sebesar 0,644,

Kedekatan sebesar 0,661, Kenyamanan sebesar 0,755, Keamanan sebesar 0,763, dan Kondisi Torotoar sebesar 0,627 yang berarti nilai MSA masing-masing variabel > 0,50. Maka, kelima variabel tersebut layak untuk dilakukan analisis faktor. Analisis dilanjutkan sampai pada output Component maka dapat diketahui faktor apa yang menjadi prioritas pengunjung dalam memilih lokasi parkir. Faktor tersebut terbagi menjadi faktor 1 dan faktor 2, dengan keterangan :

Faktor 1 : Prioritas (Ketersediaan, Kedekatan, dan Kenyamanan).

Faktor 2 : Non Prioritas (Keamanan dan Kondisi Torotoar).



**Gambar 10.** Component Plot in Rotated Space

Sumber : *Statistical Product and Service Solutions (SPSS)*

### Analisis Kebutuhan Parkir

Kebutuhan parkir pada lokasi penelitian yaitu Jalan Trunojoyo dihitung dari hasil penghitungan perkalian antara akumulasi parkir tertinggi pada setiap segmen dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) sesuai dengan jenis kendaraannya. Total kebutuhan parkir untuk lokasi penelitian di koridor Jalan Trunojoyo yaitu seluas 1.124 m<sup>2</sup>.

**Tabel 6.** Kebutuhan Parkir di Jalan Trunojoyo

Segmen	Jenis Kendaraan	Akumulasi Tertinggi	Standar SRP	Kebutuhan Parkir (m <sup>2</sup> )
1	Motor	49	0,75 × 2,00	73,5
	Mobil	14	2,30 × 5,00	161
2	Motor	42	0,75 × 2,00	63
	Mobil	19	2,30 × 5,00	218,5
3A	Motor	24	0,75 × 2,00	36
	Mobil	9	2,30 × 5,00	103,5
3B	Motor	16	0,75 × 2,00	24
	Mobil	26	2,30 × 5,00	299
4	Motor	28	0,75 × 2,00	42
	Mobil	9	2,30 × 5,00	103,5
Total Kebutuhan Parkir				1124

Sumber : *Hasil Analisis, 2021*

### Analisis Penentuan Lokasi Parkir Alternatif

Lokasi parkir yang berpotensi menjadi lokasi parkir *Off Street* alternatif terdapat pada segmen 1 dan segmen 2 karena ketersediaan lahan. Lokasi parkir alternatif 1 berada di bangunan kosong yang berada dekat dengan tarikan utama pada segmen 1. Lokasi ini memiliki luas 380 m<sup>2</sup>. Lokasi parkir alternatif 2 berada di bangunan dan lahan kosong yang berada di segmen 2. Lokasi ini memiliki luas 789,5 m<sup>2</sup>. Maka total luasnya yaitu 1124 m<sup>2</sup> sesuai dengan hasil penghitungan jumlah kebutuhan parkir.



**Gambar 11.** Lokasi Parkir Alternatif

Sumber : Survei Primer, 2021

Berdasarkan hasil skoring, lokasi parkir alternatif keduanya memiliki skor 11 dari penilaian masing-masing parameternya. Kelemahan pada kedua lokasi ini yaitu kepemilikan lahan yang masih bersifat kepemilikan pribadi. Kedua lokasi ini diharapkan mampu menampung kebutuhan parkir pada segmen 1 dan segmen 2 yang memiliki tarikan lebih masif.

**Tabel 7.** Skoring Lokasi Parkir Alternatif 1 dan 2

No	Variabel	Indikator	Parameter	Skor Lokasi Alternatif 1	Skor Lokasi Alternatif 2
1.	Rencana umum tata ruang daerah	Kesesuaian dengan rencana tata ruang	Lokasi terletak pada kawasan budidaya	2	2
			Lokasi terletak pada kawasan lindung	-	-
2	Keamanan terhadap lalu lintas	Frekuensi dan jenis kejadian kriminal pada kawasan	Low risk facilities	2	2
			High risk facilities	-	-
			Jarak dari persimpangan jalan utama >25 meter	2	2
			0-25 meter	-	-
3	Tersedia tata guna lahan	Kemampuan luas lahan dan atau luas ruang	Lahan dan atau ruang mampu memenuhi kebutuhan parkir dalam 1 lantai luas lahan	2	2
			Lahan dan atau ruang mampu memenuhi	-	-

No	Variabel	Indikator	Parameter	Skor Lokasi Alternatif 1	Skor Lokasi Alternatif 2
			kebutuhan parkir dalam >1 lantai luas lahan		
4.	Jarak berjalan	Standar jangkauan jarak berjalan kak	0-400 meter >400 meter	2 -	2 -
5.	Kepemilikan lahan	Lahan milik negara Lahan milik perorangan/pribadi		- 1	- 1
<b>Total Skor :</b>				<b>11</b>	<b>11</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2021*

### **Rekomendasi Penataan Parkir**

Rekomendasi penatan parkir yang dapat diterapkan pada seluruh segmen diantaranya :

1. Mempertimbangkan faktor yang menjadi prioritas pengunjung dalam memilih tempat parkir, yaitu faktor ketersediaan, kedekatan, dan kenyamanan dalam menata ruang parkir
2. Pengaturan biaya parkir badan jalan (Tamin, O.Z. 2000) yang diharapkan mampu menjadi pertimbangan pengunjung dalam memilih parkir di badan jalan
3. Kegiatan parkir badan jalan yang melanggar aturan dikenakan denda. hal tersebut sesuai dengan kebijakan parkir menurut Tamin, O.Z. 2000. Namun harus ada upaya pengedukasian atau peringatan terhadap pengunjung sebelum diberlakukan denda.

Sedangkan rekomendasi yang dapat diterapkan pada masing-masing segmen, yaitu :

1. Penyesuaian dengan ketentuan larangan parkir badan jalan di titik persimpangan dengan jarak 25 meter dan dekat jalur penyeberangan pejalan kaki dengan jarak 6 meter di segmen 1.
2. Menambah petak parkir untuk mobil dengan ketentuan sudut 45° dan memberi petak untuk motor dengan sudut 90° dengan lebar sesuai dengan ketentuan SRP motor pada segmen 3A
3. Memberi petak parkir dengan sudut 90 °untuk motor dengan ketentuan lebar sesuai dengan SRP motor. Pemilihan sudut parkir yang tepat untuk mobil yaitu 30° sesuai dengan lebar jalan di segmen 3B yang lebih sempit dari segmen lainnya, yaitu selebar 7,8 meter
4. Memberi jarak parkir badan jalan di tempat sebelum dan sesudah jembatan sepanjang 50 meter. Selain pemberian batas, bisa dengan memberi rambu larangan parkir pada jarak < 50 meter di sebelum dan sesudah jembatan
5. Menambah batas ruang parkir badan jalan dan batas ruang parkir mobil dan motor, menambah petak parkir pada motor dengan ketentuan sudut 90° dan lebar sesuai dengan ketentuan SRP motor. Menambah petak parkir pada mobil dengan ketentuan sudut 45° pada segmen 4.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

1. Kondisi eksisting ruang parkir di lokasi penelitian yang memiliki permasalahan pada setiap segmennya dan terdapat ketidaksesuaian antara kondisi eksisting dengan pedoman penyediaan fasilitas parkir.
2. Kebutuhan parkir di lokasi penelitian berdasarkan akumulasi tertinggi parkir dengan standar ruang parkir masing-masing jenis kendaraan yaitu seluas 1124 m<sup>2</sup>.
3. Rekomendasi penataan parkir yang dapat diterapkan dalam lokasi penelitian yang bersumber dari 3 hasil analisis, yaitu hasil analisis kondisi eksisting dengan rekomendasi penataan yaitu harus menyesuaikan dengan pedoman penyelenggaraan fasilitas parkir, dan jumlah petak tersedia mengikuti jumlah kapasitas parkir. Rekomendasi parkir kedua berasal dari analisis lokasi yang berpotensi menjadi lokasi parkir alternatif yaitu berada pada segmen 1 dan segmen 2. Rekomendasi penataan ketiga yaitu hasil dari analisis pengunjung dalam memilih lokasi parkir, sehingga dalam upaya mengoptimalkan penggunaan ruang parkir baik yang sudah ada atau akan direncanakan yaitu dengan memperhatikan faktor : kedekatan, kenyamanan, dan ketersediaan.

### **Saran**

1. Bagi penelitian selanjutnya, diharapkan dapat mengkaji permasalahan dari dua sisi, yaitu dari sisi permasalahan parkir dan dari sisi kinerja jalan sesuai dengan jenis jalannya karena setiap jenis jalan memiliki fungsinya tersendiri.
2. Bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Pamekasan, diharapkan penelitian ini mampu menjadi salah satu pertimbangan dalam menyusun kebijakan ruang parkir sehingga permasalahan kemacetan dan permasalahan ruang parkir dapat diminimalisir.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi Edisi Kedua*. ITB, Bandung.

### **Jurnal**

Burhani, Yudana, dan Rahayu. 2019. Potensi Gangguan Area *On Street Parking* Terhadap Kinerja Jalan Di Kawasan Komersial (Kasus : Jalan Pemuda Kota Magelang). *Jurnal Desa-Kota*. Volume 01, Nomor 2, Halaman 177-189. Surakarta.

Cahyani dan Rahdriawan. 2017. Arah Pengendalian Parkir Badan Jalan Pada Kawasan Komersial Di Jalan Kolonel Abundjani Kota Jambi. *Jurnal PWK* Volume 6(4), Halaman 267-276. Semarang.

Haqie, Soedwihajono, dan Nurhadi. 2019. Analisis Penentuan Lokasi Parkir Pada Kawasan Perdagangan Singosaren Kota Surakarta Berdasarkan Preferensi Pengunjung. *Jurnal Desa-Kota*. Volume 01, Nomor 2, Halaman 96-107. Surakarta.

Kusuma dan Suwandono. 2019. Karakteristik dan Preferensi Pengguna Dalam Pemilihan Lokasi Parkir di Koridor Jalan Pemuda, Klaten. *Jurnal PWK*. Volume 5 Nomor 1, Halaman 11-19. Semarang.

Syariah dan Widiastuti. 2017. Strategi Penataan Aktivitas Parkir dan Pedagang Kaki Lima pada Koridor Komersial Kota Studi Kasus pada Koridor Jalan Gajah Mada, Sidoarjo. *Jurnal Arsitektur*. Volume 3 Nomor 1. Surabaya.

**Pedoman dan Standar**

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1998.

SNI 03-1733-2004 Tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan.

**Undang-undang dan Kebijakan**

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perbup Nomor 22 Tahun 2011 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perda Nomor 6 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan Retribusi Tempat Khusus Parkir

Perda Kabupaten Pamekasan Nomor 16 Tahun 2012 tentang RTRW Kabupaten Pamekasan Tahun 2012-2032.

Perda Kabupaten Pamekasan Nomor 9 Tahun 2019 tentang RPJMD Kabupaten Pamekasan Tahun 2018-2023.