

Studi Kapasitas Parkir Di Jalan Ahmad Jakfar Dalam Penerapan Parkir On Street Progresif

Study of Parking Capacity on Ahmad Jakfar Street in the Implementation of Progressive On-Street Parking

Nurullah Isabella ¹⁾, Taufan Abadi ²⁾, Irawati ³⁾

¹Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Jember
email: nurullaisabela@gmail.com

²Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember
email: taufan.abadi@unmuhjember.ac.id

³Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jember
email: irawati@unmuhjember.ac.id

Abstrak

Seiring meningkatnya aktivitas di kawasan perkotaan, persoalan transportasi menjadi tantangan yang dihadapi hampir seluruh kota, termasuk kebutuhan akan fasilitas parkir. Parkir kendaraan, baik yang dilakukan di badan jalan (on-street parking) maupun di luar badan jalan (off-street parking), perlu dikelola dengan baik mengingat tingginya mobilitas masyarakat yang membutuhkan kemudahan akses menuju lokasi aktivitas mereka. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja jalan dan kapasitas parkir. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah observasi langsung di lapangan dengan mencatat kendaraan yang melewati ruas Jl. Ahmad Jakfar. Mengetahui kapasitas parkir serta menentukan bentuk pola parkir yang tepat dalam penerapan parkir progresif, dilakukan pencatatan terhadap kendaraan yang memanfaatkan satuan ruang parkir (SRP) pada ruas jalan tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, derajat kejenuhan (DJ) lalu lintas di ruas Jalan A. Jakfar Situbondo tercatat sebesar 0,38 pada hari Senin dan 0,21 pada hari Sabtu. Kapasitas lahan parkir untuk pola parkir sudut 30 derajat adalah 35 SRP pada segmen 1 dan 43 SRP pada segmen 2. Sementara itu, untuk pola parkir paralel, kapasitasnya adalah 29 SRP di segmen 1 dan tetap 43 SRP di segmen 2. Dari penerapan sistem tarif parkir progresif, diperoleh estimasi pendapatan sebesar Rp170.000 ribu pada hari Senin dan Rp130.000 ribu pada hari Sabtu. Maka parkir progresif sangat diperlukan untuk mengatasi masalah parkir on street yang ada di Jl. Ahmad Jakfar.

Kata Kunci : Jalan Ahmad Jakfar, Kapasitas Parkir, Parkir On Street Progresif.

Abstract

With the increasing activity in urban areas, transportation issues have become challenges faced by almost every city, including the need for parking facilities. Vehicle parking, whether conducted on the roadway (on-street parking) or off the roadway (off-street parking), needs to be well managed considering the high mobility of the public, who require convenient access to their activity locations. This study aims to evaluate road performance and parking capacity. The method used for data collection was direct field observation by recording vehicles passing along Ahmad Jakfar Street. To determine parking capacity and identify the appropriate parking pattern for the implementation of progressive parking, observations were made of vehicles utilizing parking space units (SRP) along the street segment. The results of the study showed that the traffic saturation degree (DJ) on Ahmad Jakfar Street, Situbondo, was recorded at 0.38 on Monday and 0.21 on Saturday. The parking capacity for a 30-degree angled parking pattern was 35 SRP in segment 1 and 43 SRP in segment 2. Meanwhile, for the parallel parking pattern, the capacity was 29 SRP in segment 1 and remained 43 SRP in segment 2. From the application of a progressive parking tariff system, the estimated revenue was IDR 170,000 on Monday and IDR 130,000 on Saturday. Therefore, progressive parking is deemed necessary to address the existing on-street parking problems on Ahmad Jakfar Street.

Keywords: Ahmad Jakfar Street, Parking Capacity, Progressive On-Street Parking

1. PENDAHULUAN

Peran masyarakat dalam studi perkotaan sangat penting, terutama seiring meningkatnya aktivitas di wilayah perkotaan yang seringkali menimbulkan berbagai persoalan transportasi (Fahmi, 2021). Salah satu isu utama adalah kebutuhan akan fasilitas parkir, Baik yang berlokasi di sepanjang badan jalan (*on-street parking*) maupun di area di luar badan jalan (*off-street parking*). Pengelolaan parkir menjadi krusial karena aktivitas masyarakat yang tersebar di berbagai lokasi menuntut kemudahan akses, termasuk ketersediaan tempat parkir yang memadai (Arifin, 2022).

Kota Situbondo, masih banyak lokasi yang tidak memiliki kapasitas parkir yang memadai, oleh karena itu banyak pengendara terpaksa memarkir kendaraannya di bahu jalan. Untuk itu, pemanfaatan lahan parkir perlu dioptimalkan guna memastikan para pengguna memperoleh kenyamanan dan kemudahan (Munawar, 2021). Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah sistem manajemen parkir progresif, di mana tarif parkir akan meningkat seiring lamanya kendaraan diparkir. Sistem ini sudah banyak diterapkan di kota besar.

Kajian kelayakan penerapan tarif parkir progresif berbasis waktu, diharapkan dapat membantu memperlancar arus lalu lintas—terutama di Jl. A. Jakfar yang dikenal memiliki tingkat kepadatan lalu lintas tinggi—serta membantu menertibkan parkir (Efendi, 2023)

Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini mencakup hubungan antara kelayakan fungsi jalan dan kinerja jalan terhadap keberadaan parkir on-street di ruas Jalan Ahmad Jakfar. Selain itu, penelitian ini juga membahas kapasitas parkir on-street yang tersedia pada ruas jalan tersebut. Permasalahan lainnya adalah terkait pencarian solusi untuk mengatasi dampak negatif dari keberadaan parkir on-street, khususnya dalam hal kelancaran lalu lintas dan pemanfaatan ruang jalan yang optimal.

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan acuan serta memberikan masukan bagi instansi terkait dalam merumuskan kebijakan untuk mengatasi kepadatan lalu lintas akibat parkir on-street, serta dalam menentukan kelayakan tarif parkir. Selain itu, penelitian ini

juga memberikan manfaat akademis, yaitu menambah wawasan dan pengalaman peneliti dalam mengidentifikasi karakteristik parkir on-street dan memperkirakan kebutuhan parkir di kawasan bisnis, khususnya pada ruas Jalan Ahmad Jakfar. (Majid,A.2022)

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Parkir

Parkir merupakan kegiatan meletakkan kendaraan di suatu lokasi secara sementara, di mana kendaraan tersebut ditinggalkan oleh pengemudinya. Berdasarkan definisi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. parkir ialah kondisi berhentinya kendaraan di suatu tempat, baik di tempat yang sudah diberi tanda rambu lalu lintas maupun yang belum, dan bukan hanya untuk keperluan menaikkan atau menurunkan penumpang atau barang.

B. Jenis – Jenis Parkir

Pengendara hendaknya memarkirkan kendaraannya dengan rapi agar tidak mengganggu pengendara lain. Berdasarkan cara penempatannya parkir terbagi menjadi dua kategori, yaitu parkir di dalam badan jalan dan parkir di luar badan jalan.

C. Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir ialah atribut dasar yang berkontribusi dalam menilai kualitas pelayanan serta permasalahan parkir di lokasi studi. Unsur-unsur yang termasuk dalam karakteristik parkir yaitu :

1. Volume Parkir

Volume ini bisa ditentukan dengan rumus berikut:

$$\text{Volume Parkir} = E_i + X \dots\dots\dots(1)$$

Keterangan :

E_i = Entry

X = Kendaraan yang sudah ada

2. Akumulasi Parkir

Data akumulasi parkir ini berguna sebagai dasar perencanaan kebutuhan ruang parkir di suatu lokasi, serta sebagai acuan dalam penerapan kebijakan pengendalian parkir.

$$A_c = E_i - E_x + x \dots\dots\dots(2)$$

Dengan :

$E_i = \text{Entry}$

$E_x = \text{Keluar}$ (kendaraan yang keluar pada lokasi parkir)

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

3. Durasi Waktu Parkir

Lama parkir ini bisa dihitung menggunakan rumus tertentu:

Durasi = $Extime - Entime$(3)

Dengan :

$Extime$ = waktu keluar kendaraan

$Entime$ = waktu masuk kendaraan

4. Indeks Parkir

Perhitungan indeks ini menggunakan rumus sebagai berikut:

$$IP = \frac{\text{akumulasi parkir}}{\text{ruang parkir tersedia}} \times 100\% \dots \dots \dots (4)$$

5. Turn Over

Nilai ini dapat dihitung menggunakan rumus berikut:

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{volume parkir}}{\text{ruang parkir tersedia}} \dots \dots \dots (5)$$

6. Kapasitas Statis

Perhitungan kapasitas statis bisa dilakukan menggunakan rumus berikut:

$$KS = \frac{L}{X} \dots \dots \dots (6)$$

Dengan :

KS = Kapasitas Statis

L = Panjang efektif lahan

X = Satuan Ruang Parkir(SRP) yang digunakan

7. Kapasitas Dinamis

Rumus perhitungan :

$$P = \frac{K_s \times T}{D} \times F \dots \dots \dots (7)$$

Dengan :

K_s = Kapasitas Statis, (SRP)

T = Lamanya pengamatan di lahan parkir

D. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP), menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, adalah ukuran luas efektif yang diperlukan untuk memarkir satu unit kendaraan. Ukuran ini sudah

termasuk ruang bebas yang mengelilingi kendaraan tersebut. Dengan kata lain, SRP adalah standar minimum ruang yang dibutuhkan agar satu kendaraan dapat diparkir dengan nyaman dan aman tanpa mengganggu kendaraan lain. serta lebar untuk membuka pintu kendaraan. SRP digunakan sebagai satuan standar dalam menentukan kebutuhan ruang parkir berdasarkan jenis kendaraan dan bentuk penyediaan fasilitas parkirnya.

E. Pola Parkir

Jenis-jenis pola parkir yang umumnya diterapkan ialah sebagai berikut (Direktorat Jendral Perhubungan Darat,): Pola parkir paralel, pola parkir 30° 45° 60°, dan pola parkir 90° .

F. Derajat Kejenuhan

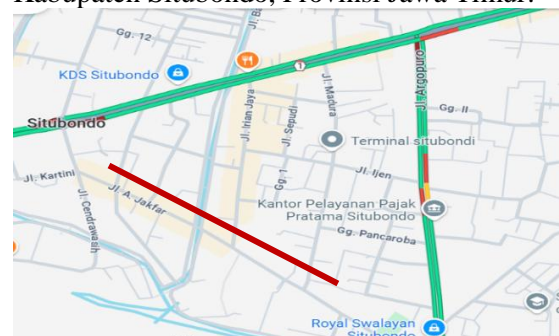
Nilai DJ dapat menunjukkan tingkat permasalahan atau kejenuhan lalu lintas yang terjadi di lokasi tersebut.

$$DJ = \frac{\text{Derajat kejenuhan}}{\text{Kapasitas Jalan}}$$

3. METODOLOGI

A. Lokasi Penelitian

Wilayah penelitian berada di ruas Jalan Ahmad Jakfar, Kelurahan Dawuhan, Kecamatan Situbondo, yang merupakan bagian dari wilayah pusat bisnis Kota Situbondo, Kabupaten Situbondo, Provinsi Jawa Timur.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
Sumber: Google Maps, 2025

B. Pengumpulan Data

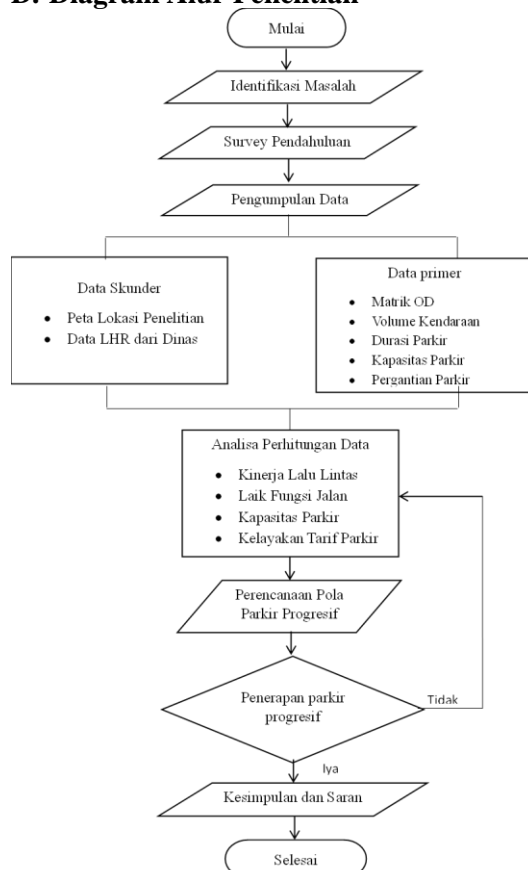
Pengumpulan data memegang peranan krusial dalam suatu studi, karena kelengkapan data yang diperoleh akan berpengaruh langsung terhadap tingkat akurasi hasil analisis. Data

yang dikumpulkan harus mampu merepresentasikan kondisi nyata di lapangan. Data yang diperlukan terdiri dari data primer dan data sekunder.

C. Analisa Data

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis data yang diperoleh berdasarkan survei, yang mencakup kebutuhan parkir dan karakteristik parkir mencakup beberapa aspek yaitu: volume parkirakumulasi parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, dan ketersediaan ruang parkir (*parking supply*). Data dianalisis melalui metode deskriptif kuantitatif, dengan cara mengolah data numerik yang telah dikumpulkan secara sistematis. Proses analisis dilakukan menggunakan perangkat lunak Microsoft Excel untuk mempermudah pengolahan dan interpretasi data.

D. Diagram Alur Penelitian



Gambar 2. Gambar Alur Penelitian
[Sumber: Laporan Penelitian 2025]

4. ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Penelitian

Jalan yang diamati merupakan jalan kolektor dengan status jalan provinsi yang berlokasi di wilayah perkotaan. Jalan ini bertipe 2/2 tidak terbagi (2/2 TT), yaitu memiliki dua lajur untuk dua arah, tanpa pemisah median di tengah. Lebar total jalan adalah 11,05 meter, dengan lebar efektif badan jalan sebesar 10 meter. Masing-masing arah memiliki satu lajur. Lajur kiri (arah satu) memiliki lebar penuh sebesar 5,00 meter, sedangkan lajur kanan (arah sebaliknya) secara geometrik juga memiliki lebar 5,00 meter. Namun, fungsi lajur kanan ini terganggu oleh keberadaan parkir on-street di sisi kanan jalan, dengan lebar area parkir sebesar 2,55 meter.

B. Data Geometrik

Data geometrik yakni data kondisi di lapangan yang berupa panjang jalan dan lebar jalan maupun hambatan samping seperti lebar trotoar pada segmen jalan yang menjadi objek penelitian, informasi diperoleh melalui survei langsung terhadap kondisi geometrik di lapangan. Data tersebut menggambarkan karakteristik geometrik pada ruas Jalan A. Jakfar.

1. Ruas 1 dari pertigaan Jl. Madura sampai pada pertigaan Jl. Irian Jaya

Tabel 1. Geometrik ruas 1

Tipe Jalan	2/2 TT
Panjang Jalan	254 Meter
Lebar Jalan	11,5 Meter
Lebar Trotoar	2 Meter
Panjang Lahan Parkir	174 Meter
Pola Parkir	90

[Sumber: Hasil Penelitian, 2025]

2. Ruas 2 dari pertigaan Jl. Irian Jaya sampai pada persimpangan dapan warung pojok.

Tabel 2. Geometrik ruas 1

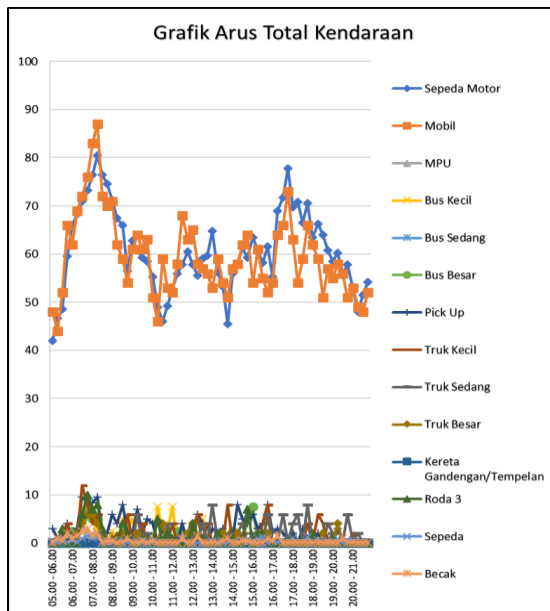
Tipe Jalan	2/2 TT
Panjang Jalan	480 Meter
Lebar Jalan	11,5 Meter
Lebar Trotoar	2 Meter
Panjang Lahan Parkir	216 Meter
Pola Parkir	90

[Sumber: Hasil Penelitian, 2025]

Jalan A. Jakfar memiliki pola parkir *on street* paralel yaitu sudut 90° . Pada segmen 1 mempunyai panjang jalan 254 meter dengan panjang lahan parkir 174 meter. Pada segmen 2 mempunyai panjang jalan 480 meter dengan panjang lahan parkir 216 meter.

C. Hasil Evaluasi Arus Lalu Lintas

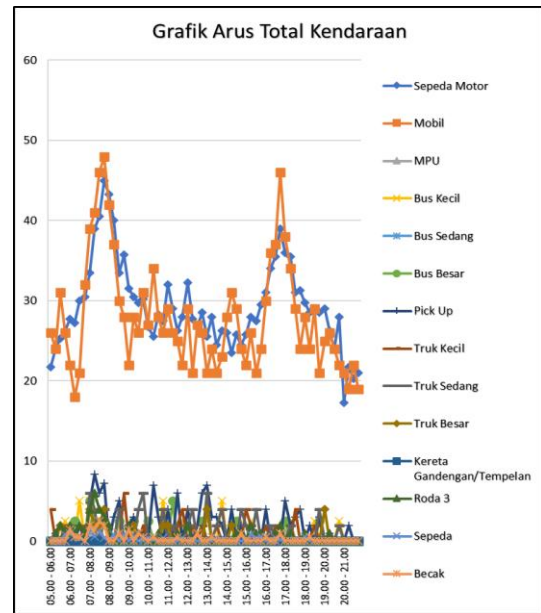
Penelitian ini memanfaatkan informasi arus kendaraan yang diperoleh pada ruas Jalan A. Jakfar. Data tersebut bersumber dari Dinas Perhubungan Kabupaten Situbondo. Seluruh volume lalu lintas dikonversi ke dalam satuan mobil penumpang (smp),



Gambar 3. Grafik Arus Total Kendaraan
Senin, 5 Mei 2025

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Tabel dan grafik yang telah disajikan, dapat diketahui bahwa volume lalu lintas tertinggi atau jam puncak pada ruas Jalan A. Jakfar terjadi pada hari Senin, 5 Mei 2025, yakni pada jam 06.30 – 07.30 dengan nilai sebesar 803,15 smp/jam.



Gambar 4. Grafik Arus Total Kendaraan
Sabtu, 10 Mei 2025

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Tabel dan grafik yang telah disajikan, dapat diketahui bahwa volume lalu lintas tertinggi atau jam puncak pada ruas Jalan A. Jakfar terjadi pada hari Sabtu, 10 Mei 2025, yakni pada jam 07.00 – 08.00 dengan nilai sebesar 442,1 smp/jam.

D. Perhitungan Kapasitas Jalan

Berikut adalah perhitungan kapasitas jalan dari pengurangan lebar jalan karena adanya parkir *on street*.

Tabel 3. Perhitungan Kapasitas Jalan

Kapasitas Dasar	Faktor Penyesuaian untuk kapasitas				Kapasitas C _{smp/jam}
	FCI	FC _{pa}	FC _h	FC _{uk}	
2800	1	1	0.79	0.94	2079

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas jalan yang telah dikurangi lebar efektifnya akibat adanya parkir di tepi jalan, diperoleh kapasitas sebesar 2.079 smp/jam pada ruas Jalan A. Jakfar, Situbondo. Selanjutnya, dilakukan analisis derajat kejenuhan untuk ruas jalan tersebut. Derajat kejenuhan sendiri merupakan rasio antara kapasitas jalan dan volume arus lalu lintas.

Berikut adalah penyajian hasil perhitungan tingkat kejenuhan lalu lintas pada ruas Jalan A. Jakfar.

Tabel 4. Perhitungan Derajat Kejenuhan

Hari	Q	C	DJ
Senin	803.15	2079	0.38632
Sabtu	442.1	2079	0.21265

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Derajat kejenuhan (DJ) didapat dari perhitungan Q/C, Q yaitu volume jam puncak dibagi nilai C atau kapasitas jalan. perhitungan derajat kejenuhan (DJ) pada senin di ruas Jalan A. Jakfar Situbondo di dapat nilai 0,38 dan pada hari sabtu di dapat nilai 0,21.

E. Kapasitas Lahan Parkir

Kapasitas parkir mengacu pada jumlah maksimal kendaraan yang dapat ditempatkan di suatu area parkir pada waktu tertentu. Penelitian ini, fokusnya adalah pada parkir di badan jalan, sehingga perhitungan kapasitas disesuaikan dengan pola parkir yang digunakan, yaitu pola parkir paralel dan pola parkir dengan sudut 30 derajat.

1. Durasi Parkir

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, durasi parkir kendaraan di Jalan A. Jakfar menunjukkan variasi pada dua hari Senin yang berbeda. Pada Senin, 19 Mei 2025, di Segmen 1, tercatat 67 kendaraan dengan rata-rata durasi parkir 57 menit, sementara di Segmen 2, ada 66 kendaraan dengan rata-rata durasi parkir lebih lama, yaitu 64 menit. Lima hari kemudian, pada Senin, 24 Mei 2025, jumlah kendaraan dan durasi parkir di kedua segmen cenderung menurun. Di Segmen 1, 59 kendaraan tercatat dengan rata-rata durasi 52 menit, sedangkan di Segmen 2, 62 kendaraan memiliki rata-rata durasi parkir 54 menit.

2. Kapasitas Statis

Kapasitas Statis sudut 30°

Panjang Lahan Parkir Segmen 1 = 174 meter

Panjang Lahan Parkir Segmen 2 = 216 meter

Lebar Ruang Parkir = 5 meter

Segmen 1

$$K_s = \frac{\text{Panjang}}{\text{lebar}} \\ = \frac{174}{5} \\ = 35 \text{ SRP}$$

Segmen 2

$$K_s = \frac{\text{Panjang}}{\text{lebar}}$$

$$= \frac{216}{5}$$

$$= 43 \text{ SRP}$$

Kapasitas Statis Pola Paralel

Panjang Lahan Parkir Segmen 1 = 174 meter

Panjang Lahan Parkir Segmen 2 = 216 meter

Lebar Ruang Parkir = 5 meter

Kapasitas Lahan Parkir = 6

Segmen 1

$$K_s = \frac{\text{Panjang}}{\text{lebar}} \\ = \frac{174}{6}$$

$$= 29 \text{ SRP}$$

Segmen 2

$$K_s = \frac{\text{Panjang}}{\text{lebar}} \\ = \frac{216}{6} \\ = 36 \text{ SRP}$$

3. Kapasitas Dinamis

Kapasitas dinamis dengan sudut 30 °

Segmen 1

Hari Senin

$$KD = \frac{35 \times 9}{\frac{57}{60}} 0,85$$

$$= 281 \text{ kendaraan}$$

Segmen 2 Hari Senin

$$KD = \frac{43 \times 9}{\frac{64}{60}} 0,85$$

$$= 308 \text{ kendaraan}$$

Segmen 1 Hari Sabtu

$$KD = \frac{35 \times 7}{\frac{52}{60}} 0,85$$

$$= 240 \text{ kendaraan}$$

Segmen 2 Hari Sabtu

$$KD = \frac{43 \times 7}{\frac{54}{60}} 0,85$$

$$= 284 \text{ kendaraan}$$

Kapasitas dinamis dengan pola paralel

Segmen 1 Hari Senin

$$KD = \frac{29 \times 9}{\frac{57}{60}} 0,85$$

$$= 233 \text{ kendaraan}$$

Segmen 2 Hari Senin

$$KD = \frac{36 \times 9}{\frac{64}{60}} 0,85$$

$$= 258 \text{ kendaraan}$$

Segmen 1 Hari Sabtu

$$KD = \frac{29 \times 7}{\frac{52}{60}} = 0,85$$

= 199 kendaraan

Segmen 2 Hari Sabtu

$$KD = \frac{36 \times 7}{\frac{54}{60}} = 0,85$$

= 238 kendaraan

F. Turn Over

Nilai turn over menggambarkan frekuensi pemanfaatan setiap petak parkir, yang didapat dengan membagi total kendaraan yang menggunakan parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia. Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh

Angka Turn Over Pola Parkir Sudut 30°

Senin, 19 Mei 2025

Segmen 1

$$= \frac{67}{35 \times 9}$$

= 0,21 Kendaraan

Segmen 2

$$= \frac{66}{43 \times 9}$$

= 0,17 Kendaraan

Sabtu, 24 Mei 2025

Segmen 1

$$= \frac{59}{35 \times 7}$$

= 0,24 Kendaraan

Segmen 2

$$= \frac{62}{43 \times 7}$$

= 0,20 Kendaraan

Angka Turn Over Pola Parkir Sudut Paralel

Senin, 19 Mei 2025

Segmen 1

$$= \frac{67}{29 \times 9}$$

= 0,25 Kendaraan

Segmen 2

$$= \frac{66}{36 \times 9}$$

= 0,203 Kendaraan

Sabtu, 24 Mei 2025

Segmen 1

$$= \frac{59}{29 \times 7}$$

= 0,29 Kendaraan

Segmen 2

$$= \frac{62}{36 \times 7}$$

= 0,24 Kendaraan

G. Perhitungan Parkir Progresif

Penerapan tarif parkir menjadi salah satu alat kebijakan yang dimanfaatkan untuk mengendalikan pergerakan lalu lintas pada area tertentu, sekaligus berfungsi sebagai mekanisme pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di area yang padat. Di samping itu, penerapan kebijakan ini berperan sebagai peningkatan (PAD).

Tabel 5. Perhitungan Tarif Parkir Senin

Lokasi	Jumlah Kendaraan Parkir	Tarif Tetap	Tarif Progresif	Pendapatan
Segmen 1	67	Rp134.000	Rp208.000	Rp74.000
Segmen 2	66	Rp132.000	Rp228.000	Rp96.000
			Jumlah	Rp170.000

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Estimasi penerimaan dari tarif parkir progresif dalam 9 jam operasional di ruas 1 mencapai Rp 74.000 ribu, sedangkan pada ruas 2 mencapai Rp 96.000 ribu. Secara keseluruhan, pendapatan pengelola parkir di ruas Jalan A. Jakfar diperkirakan mencapai Rp 170.000 ribu.

Tabel 6. Perhitungan Tarif Parkir Sabtu

Lokasi	Jumlah Kendaraan Parkir	Tarif Tetap	Tarif Progresif	Pendapatan
Segmen 1	59	Rp118.000	Rp180.000	Rp62.000
Segmen 2	62	Rp124.000	Rp192.000	Rp68.000
			Jumlah	Rp130.000

[Sumber : Hasil Perhitungan, 2025]

Estimasi penerimaan dari tarif parkir progresif dalam 7 jam operasional di ruas 1 mencapai Rp 62.000 ribu, sedangkan pada ruas 2 mencapai Rp 68.000 ribu. Secara keseluruhan, pendapatan pengelola parkir di ruas Jalan A. Jakfar diperkirakan mencapai Rp 130.000 ribu..

H. Solusi

Penerapan tarif parkir progresif adalah cara untuk meningkatkan (PAD) melalui biaya parkir yang berdasar pada lamanya waktu parkir. Dalam kondisi Jalan A. Jakfar yang memiliki ruas jalan yang tidak begitu lebar, dikarenakan banyaknya pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir. Ini membuat pengendara harus mengambil sebagian jalan untuk digunakan sebagai parkir.

Oleh karena itu, penerapan parkir progresif diharapkan dapat menjadi pertimbangan para

pengendara yang akan parkir dalam waktu lama untuk parkir sesuai dengan lama keperluannya bukan hanya menumpang parkir untuk hal yang tidak sesuai keperluan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Jl. Ahmad Jakfar memiliki fungsi jalan kolektor dengan kapasitas jalan 2079. Dengan analisa DJ pada ruas Jalan Ahmad Jakfar didapat nilai tertinggi dari perhitungan DJ di hari senin di dapat nilai 0,38 dan pada hari sabtu di dapat nilai 0,21.
2. Kapasitas area parkir on street dengan desain sudut 30° di ruas Jalan Ahmad Jakfar didapatkan nilai sebesar 35 satuan ruang parkir (SRP) di segmen 1 dan 43 SRP di segmen 2. Satuan parkir dengan desain paralel di dapat 29 satuan ruang parkir (SRP) di segmen 1 dan 36 SRP di segmen 2. Oleh karena itu, pola parkir menyudut 30° lebih efektif dibandingkan desain parkir paralel seperti kondisi sekarang ini.
3. Parkir yang diterapkan pada Jl. Ahmad Jakfar sangat mengganggu lalu lintas. Terutama pengendara yang sering parkir di badan jalan dalam berlalu lintas, sehingga mengganggu arus kendaraan. Parkir progresif sangat diperlukan untuk mengatasi masalah parkir on street yang ada di Jl. Ahmad Jakfar.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Hipotesis penulis bahwa beban kemacetan di Jalan A. Jakfar akan dibebankan pada para pengendara sepeda motor dan mobil yang di parkir di badan jalan.
2. Penyediaan fasilitas parkir (*off street parking*), sehubungan dengan terbatasnya lahan kosong di ruas jalan A. Jakfar, maka alternatif yang dapat di rencanakan yaitu jalan satu arah.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, R. A., & Suryanto, D. (2022). Analisis kebutuhan parkir on-street di kawasan pusat perdagangan. *Jurnal Transportasi Kota*, 10(2), 115–124.
- B. Setiawan, “Analisis kebutuhan dan penataan lahan parkir di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal,” *Rev. Civ. Eng.*, vol. 5, no. 1, pp. 22–28, 2021.
- Bupati Situbondo. (2020). Peraturan Daerah Kabupaten Situbondo Nomor 1 Tahun 2020. 1965(6), 1–116. https://dokum.jemberkab.go.id/upload/14/Pengundangan_perda_NO_1_TH_2020_Ret_Jasa_Umum_Eval.pdf
- Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. (2023). *Laporan Tahunan Retribusi Parkir Tahun 2023*. : Dinas Perhubungan Jawa Timur
- Efendi, I. R. (2023). Evaluasi Kinerja Jalan Jendral Ahmad Yani Depan Pasar Kosambi Bandung Tan LieIng [1] , Indra Rachman Efendi [2]. 3(April 2007), 54–74.
- Fahmi, Muhammadiyah Yoza Wildan, Hamduwibawa, Rofi Budi, Abadi, T. (2021). Analisa Kinerja Simpang Jl.Gajah Mada Dan Jl.Sentot Prawiradirjo Akibat Bangkitan Perjalanan Masjid Roudhotul Muchlisin Dengan Metode PKJI 2014. *Jurnal Hexagon Unmuh Jember*, Vol.6 No.1.
- Gea, Manunggal. Dan Harianto, J. 2011. Analisa Kapasitas Ruas Jalan Akibat Parkir Pada Badan Jalan (Study Kasus Pasar Dan Pertokoan Di Jalan Besar Dei Tua). Medan: Jurnal Teknik Sipil Universitas Sumatra Utara
- Hadijah, Ida, Dan, Sriharyani, L. 2016. Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Study Kasus Jalan Imam Bonjol Kota Metro). Lampung: Jurnal Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Metro. Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016.
- Hidayati, Y. F., Kartika, L., & Widyastuti, H. (2019). Analisis Dampak Penerapan Sistem Satu Arah terhadap Kompensasi Finansial Supir Angkutan

- Kota di Kota Bogor. JABE (Journal of Applied Business and Economic), 5(2), 163.
<https://doi.org/10.30998/jabe.v5i2.2717>
- Hobbs, F. D. (1995). Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas. Gadjah Mada University Press.
- Isro Saputra; Sony Herdiana; Wahyupi Oktaviana. (2017). Penerapan Sistem Parkir Progresif (On Street dalam Mempengaruhi Efektivitas Transport Demand Management Studi Kasus: Pusat Kota Bandung. Reka Racana, 3(1), 1–9
- J. Asiiometri, “Analisis Karakteristik Parkir Terhadap Kebutuhan Tempat Parkir Pada Pasar Pusat Hamadi Kota Jayapura,” A. Numberi, P. Bahtiar, dan J. J. Numberi 10.35814/asiimetri.v3i1.1779. J. Ilm. Rekayasa Inov., jilid. 3, hlm.57–70, 2021.
- Kaswara Mhd Diga Lubis. (2018). Bentuk Parkir Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus Kawasan Jalan a.R. Haki)(Penelitian).
- Maisarah, M. (2020) Implementasi keputusan direktur No. 6287 Tahun 2017 tentang pemberlakuan system dan tarif parkir terhadap ketentuan parkir progresif di RSUD dr. Doris Sylvanus (Issue 6287).
<http://digilib.iainpalangkaraya.ac.id/id/eprint/3371%0Ahttp://digilib.iainpalangkaraya.ac.id/3371/1/Maisarah-1402130042.pdf>
- Majid, A., Hamduwibawa, R. B., & Kuryanto, T. D. (2022). Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Akibat Aktivitas Pasar Dan Alternatif 52 Solusinya. Jurnal Smart Teknologi, Vol. 4, No, Halaman 45 – 54.
- MKJI. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia.
- Munawar, A. (2021). Analisis Sistem Jaringan Transportasi Di Kampus UGM, MEDIA TEKN.
- Pradana, M. F., Bethary, R. T., & Nurhaesih, D. (2013). Evaluasi Parkir Di Badan Jalan /on Street Parkin (Studi Kasus Ruas Jl Jenderal Ahmad Yani– Cilegon). Fondasi : Jurnal Teknik Sipil, 2(2).
- Salma, D. N., Hariyani, S., & Waluyo, B. S. (2025). Kinerja Parkir Off Street dan Parkir On Street Pada Kawasan Stadion Gajayana Kota Malang. 01(03), 1– 10.
- Subianto, A. (2020). Analisis Dampak Parking On Street Terhadap Kinerja Lalu Lintas di Ruas Jalan Ahmad Yani Tegal. Angewandte Chemie International Edition, 6(11), 951–952., 5–24.
- Sutanto, C. P., Burhamtoro, B., & Marjono, M. (2021). Optimalisasi Parkir Terhadap Pendapatan Parkir Di Plaza Surabaya. Jurnal JOS-MRK, 2(3), 233– 238.