

Evaluasi Kinerja Ruas Jalan dan Penataan Area Parkir di Pasar Tradisional : (Studi Kasus Pasar Baru Atambua)

Performance Evaluation of Road Sections and Arrangement of Parking Areas in Traditional Markets : (Case Study of Atambua New Market)

Elena S. J. Fernandes¹, John H. Frans², Remigildus Cornelis^{3*}

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

²Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

³Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Kupang 65145, Indonesia

Article info:

Kata kunci:

Pasar Tradisional, Evaluasi Kinerja Ruas Jalan, Karakteristik Parkir

Keywords:

Traditional Market, Performance Evaluation of Road Sections, Parking Characteristics

Article history:

Received: 28-01-2024

Accepted: 28-05-2024

*Koresponden email:

ellenasifernandes2001@gmail.com

johnhendrikfrans@gmail.com

remi@staf.undana.ac.id

Abstrak

Pasar merupakan elemen sentral dalam kehidupan ekonomi masyarakat, namun seiring berkembangnya suatu kota dan peningkatan jumlah kendaraan telah menimbulkan tantangan signifikan, terutama di kawasan Pasar Baru Atambua. Peneliti ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja ruas jalan dan penataan area parkir di ruas jalan kawasan Pasar Baru. Data penelitian mencakup parameter derajat kejenuhan untuk kinerja lalu lintas dan karakteristik area parkir. Hasil evaluasi kinerja ruas jalan menunjukkan bahwa ketiga ruas jalan di Pasar Baru memiliki tingkat pelayanan yang baik. Ruas Jl. Vetor Lidak memiliki derajat kejenuhan sebesar 0.41, ruas Jl. Adam Malik sebesar 0.53, dan ruas Jl. Pramuka sebesar 0.49. Meskipun tingkat pelayanan baik, masalah parkir muncul dan mempengaruhi kinerja ruas jalan. Parkir *on-street* yang tidak teratur dan variasi pola parkir menyebabkan kemacetan pada jam tertentu. Data juga menunjukkan bahwa meskipun *turnover* parkir baik, indeks parkir yang melebihi 100% kapasitas maksimum dapat mengurangi tingkat pelayanan.

Abstract

The market is a central element in people's economic life, but the development of a city and the increase in the number of vehicles has posed significant challenges, especially in the Atambua New Market area. This researcher aims to evaluate the performance of road sections and the arrangement of parking areas on roads in the Pasar Baru area. The research data includes parameters of the degree of saturation for traffic performance and parking area characteristics. The results of the performance evaluation of road sections show that the three road sections in Pasar Baru have a good level of service. Jl. Vetor Lidak section has a saturation degree of 0.41, Jl. Adam Malik section of 0.53, and Jl. Pramuka section of 0.49. Despite the good level of service, parking problems arise and affect the performance of road sections. Irregular on-street parking and variations in parking patterns cause congestion at certain hours. Data also shows that even if parking turnover is good, a parking index that exceeds 100% maximum capacity can reduce service levels.

1. Pendahuluan

Pasar tradisional, sebagai pusat kegiatan ekonomi masyarakat, dibangun dan dikelola oleh berbagai pihak seperti Pemerintah, Pemerintah Daerah, Swasta, dan BUMN/BUMD. Pasar ini melibatkan pedagang kecil, menengah, swadaya masyarakat, atau koperasi dengan skala kecil, modal kecil, dan proses jual-beli melalui tawar menawar (Peraturan Presiden No. 112 Tahun 2007, Pasal 2). Meskipun berperan penting dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari, Pasar Baru Atambua, seperti banyak pasar lainnya, menghadapi tantangan lalu lintas. Kepadatan arus, kesulitan mencari parkir, dan masalah lainnya dapat mengganggu kenyamanan dan aktivitas perdagangan. Aktivitas pasar juga menyebabkan masalah seperti parkir di badan jalan, bongkar muat barang, dan lapak pedagang di ruas jalan, menyebabkan kemacetan di sepanjang ruas jalan. Analisis kinerja ruas jalan di sekitar pasar dilakukan dengan menggunakan parameter derajat kejenuhan yang mengacu pada PKJI 2014, analisis berbagai karakteristik parkir. Evaluasi kinerja ruas jalan dan penataan area parkir di sekitar Pasar Baru Atambua diperlukan untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jalan dan pengunjung pasar.

2. Bahan dan Metode

Lokasi penelitian di kawasan Pasar Baru Atambua, tepatnya di ruas Jl. Vetor Lidak, Jl. Adam Malik dan Jl. Pramuka. Penelitian dilakukan selama satu minggu dimulai pada pukul 08.00-10.00 WITA; 12.00-14.00 WITA; dan 17:00-19.00 WITA. Sumber data yang digunakan berupa data primer, meliputi data geometri ruas jalan, volume lalu lintas, karakteristik parkir, dan data perilaku pengunjung pasar serta data sekunder berupa, data penduduk dan peta lokasi. Analisis kinerja ruas jalan menggunakan parameter derajat kejenuhan yang mengacu pada PKJI 2014 sedangkan analisis parkir dihitung dengan berbagai karakteristik parkir.

2.1 Ruas Jalan

Menurut PP No. 34 Tahun 2006, , Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bagian pelengkap yang dibutuhkan oleh lalu lintas yang berada di permukaan tanah dan permukaan air, terkecuali jalan kabel, jalan kereta api dan jalan lori.

2.2 Kinerja Ruas Jalan berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014

Untuk mengetahui kinerja jalan berdasarkan perhitungan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014 diperlukan volume lalu lintas, kapasitas dan derajat kejenuhan. Penentuan tingkatan kinerja ruas jalan ditentukan berdasarkan tingkat pelayanan jalan atau *Level Of Service (LOS)* sehingga dapat diketahui karakteristik suatu ruas jalan.

2.2.1 Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas yang digunakan adalah saat arus mencapai volume jam puncak, yaitu ketika waktu jumlah kendaraan yang melewati suatu titik pada ruas jalan selama satu jam saat arus lalu lintas mengalami jumlah kendaraan bermotor terbesar dalam satu hari. Dalam analisis perhitungan arus lalu lintas dengan mengacu pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014 menggunakan ekr atau ekuivalensi kendaraan ringan. Berikut ekuivalen kendaraan ringan untuk jalan terbagi pada Tabel 1.

Tabel 1. Ekuivalen Kendaraan Ringan untuk Jalan Terbagi

Tipe Jalan	Arus Lalu Lintas per total dua arah (kend/jam)	ekr		
		KB	SM	
			Lebar jalur lalu-lintas, L_{Jalur}	
			$\leq 6\text{ m}$	$\geq 6\text{ m}$
2/2TT	<3700	1,3	0,5	0,40
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25

Analisis volume lalu lintas dilakukan dalam satuan skr/jam (Q_{skr}) dengan melakukan konversi volume lalu lintas hasil survei lapangan dalam satuan kend/jam (Q_{kend}) menggunakan faktor ekr tiap jenis kendaraan bermotor.

$$Q = [(ekr_{KR} \times KR) + (ekr_{KB} \times KB) + (ekr_{SM} \times SM)] \tag{1}$$

Keterangan :

Q : Jumlah arus atau volume kendaraan (skr/jam)

ekr : Nilai ekuivalensi kendaraan ringan

- KR : Notasi kendaraan ringan (kend)
- KB : Notasi kendaraan berat (kend)
- SM : Notasi sepeda Motor (kend)

2.2.2 *Kapasitas Ruas Jalan*

Kapasitas didefinisikan sebagai arus lalu lintas maksimum dalam satuan ekr/jam yang dapat dipertahankan sepanjang segmen jalan tertentu dalam kondisi tertentu. Dalam perhitungan kapasitas digunakan persamaan berikut.

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HA} \times FC_{UK} \tag{2}$$

Keterangan :

- C : Kapasitas (skr/jam)
- C₀ : Kapasitas Dasar (skr/jam)
- FC_{LJ} : Faktor penyesuaian lebar jalan
- FC_{PA} : Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya untuk jalan tak terbagi)
- FC_{HA} : Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan
- FC_{UK} : Faktor penyesuaian ukuran kota

2.2.3 *Derajat Kejenuhan*

Derajat kejenuhan (DJ) didefinisikan sebagai rasio arus jalan atau volume kendaraan terhadap kapasitas, yang digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Dalam perhitungan derajat kejenuhan digunakan persamaan berikut.

$$D_j = \frac{Q}{C} \tag{3}$$

Keterangan :

- D_J : Derajat Kejenuhan
- Q : Volume Arus Lalu Lintas (skr/jam)
- C : Kapasitas (skr/jam)

2.2.4 *Tingkat Pelayanan (Level of Service)*

Tingkat pelayan atau *Level Of Service (LOS)* adalah ukuran kualitatif yang dapat menggambarkan persepsi pengemudi mengenai mutu berkendara pada suatu ruas jalan atau simpang jalan. Penilaian tingkat pelayanan jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 dapat diklasifikasikan pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Klasifikasi Tingkat Pelayanan

Tingkat Pelayanan	V/C Ratio	Karakteristik
A	0 – 0,20	Arus Bebas, Volume Kendaraan rendah dan Kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki, volume lalu lintas sekitar 30% dari kapasitas (600 skr/jam/lajur).
B	0,20 – 0,44	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya, volume lalu lintas sekitar 50% dari kapasitas (1000 skr/jam/lajur).
C	0,45 – 0,74	Arus stabil, kecepatan dapat dikontrol oleh lalu lintas, volume lalu lintas sekitar 75% dari kapasitas (1500 skr/jam/lajur).
D	0,75 – 0,84	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume mendekati kapasitas, volume lalu lintas sekitar 90% dari kapasitas (1800 skr/jam/lajur).
E	0,85 – 1,00	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbedabeda, volume mendekati kapasitas, volume lalu lintas pada tingkat kapasitas (2000 skr/jam/lajur).
F	>1,00	Arus terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang cukup lama.

2.2.5 Kelas Hambatan Samping

Menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014, hambatan samping adalah kegiatan di samping segmen jalan yang berpengaruh terhadap kinerja lalu lintas. Berikut pembobotan hambatan samping pada Tabel 3 dibawah ini.

Tabel 3. Pembobotan Hambatan Samping

Tipe Kejadian	Faktor Bobot
Pejalan kaki di badan jalan dan yang menyebrang	0,5
Kendaraan umum dan kendaraan lainnya yang berhenti	1,0
Kendaraan keluar/masuk sisi atau lahan samping jalan	0,7
Arus kendaraan lambat (kendaraan tak bermotor)	0,4

Kelas hambatan samping untuk jalan perkotaan berdasarkan jumlah bobot kejadian/jam dengan berbagai macam kondisi. Berikut Tabel 4 merupakan kriteria kelas hambatan samping.

Tabel 4. Kriteria Kelas Hambatan Samping

Kelas Hambatan Samping	Kode	Jumlah Bobot Kejadian/200m/jam	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	SR	< 100	Daerah permukiman, tersedia jalan lingkungan.
Rendah	R	100 – 299	Daerah permukiman, ada beberapa angkutan umum.
Sedang	S	300 – 499	Daerah industry, ada beberapa toko di sepanjang sisi jalan.
Tinggi	T	500 – 899	Daerah komersial, ada aktivitas sisi jalan yang tinggi.
Sangat Tinggi	ST	> 900	Daerah komersial, ada aktivitas pasar sisi jalan.

2.3 Aktivitas Pasar

Dikutip dari buku Pasar Tradisional dan Peran UMKN oleh Tulus Tambunan (2020), pasar tradisional adalah lokasi atau tempat bertemunya penjual dan pembeli dimana terjadi tawar menawar harga atas barang-barang yang dijual yang biasanya merupakan barang kebutuhan sehari-hari, hasil pertanian atau hasil laut.

2.4 Pengertian Parkir

Parkir adalah suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan disuatu tempat tertentu yang lamanya tergantung kepada selesainya keperluan dari pengendara tersebut (Hobbs, 1995). Menurut PP No. 43 tahun 1993 parkir didefinisikan sebagai kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan barang.

2.5 Karakteristik Parkir

Parkir merupakan salah satu unsur utama yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan (Ofyar Z. Tamin, 1997). Berdasarkan Undang Undang No 22 tahun 2009 Pasal 43, penyediaan parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang milik jalan sesuai dengan izin yang diberikan. Hal hal yang harus diperhatikan pada parkir di badan jalan, yaitu: lebar jalan, volume lalu lintas, karakteristik kecepatan, dimensi kendaraan, dan peranan jalan yang bersangkutan dan sifat peruntukan lahan.

2.5.1 Kapasitas Statis

Kapasitas statis parkir merupakan jumlah ruang yang disediakan ataupun tersedia untuk parkir. Persamaan untuk mencari kapasitas statis:

$$KS = \frac{L}{X} \tag{4}$$

dimana :

KS : Kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang tersedia

L : Panjang jalan efektif yang digunakan untuk parkir (m)

X : Panjang dan lebar parkir yang digunakan (m)

2.5.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah total jumlah kendaraan yang diparkir, di suatu daerah pada saat tertentu.

Persamaan untuk mencari akumulasi parkir:

$$\text{Akumulasi parkir} = E_i - E_x \quad (5)$$

Apabila sebelum pengamatan sudah ada kendaraan yang parkir, maka persamaannya menjadi:

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \quad (6)$$

dimana :

E_i : Kendaraan yang masuk lokasi parkir atau entry

E_x : Kendaraan yang keluar lokasi parkir atau exit

X : Jumlah kendaraan yang sudah parkir sebelum pengamatan

2.5.3 Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah seluruh kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir.

Persamaan untuk mencari volume parkir:

$$\text{Volume parkir} = E_i + X \quad (7)$$

dimana :

E_i : Masuk (Kendaraan yang masuk)

X : Jumlah kendaraan sebelumnya

2.5.4 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah persentase jumlah tempat parkir tersedia dengan jumlah kendaraan parkir yang menempati. Persamaan untuk mencari indeks parkir:

$$\text{Indeks parkir} = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang Tersedia}} \times 100\% \quad (8)$$

2.5.5 Tingkat Turnover

Tingkat *Turnover* adalah tingkat penggunaan ruang parkir. Persamaan untuk mencari tingkat *turnover*:

$$\text{Turnover} = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang Tersedia}} \quad (9)$$

2.5.6 Kebutuhan Ruang Parkir

Persamaan untuk mencari kebutuhan ruang parkir:

$$Z = \frac{Y \times D}{T} \quad (10)$$

dimana :

Z : Ruang parkir yang dibutuhkan

Y : Jumlah kendaraan parkir dalam satu waktu

D : Rata rata durasi (jam)

T : Lama survei (jam)

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kondisi Geometrik Jalan

Berdasarkan survey langsung di lapangan pada tiga ruas jalan di kawasan Pasar Baru Atambua, diperoleh kondisi geometrik ruas jalan yang dapat dilihat pada Tabel 5 dibawah ini.

Tabel 5. Kondisi Geometrik Ruas Jalan pada Kawasan Pasar Baru Atambua

No.	Nama Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalur Total (m)	Lebar Jalur Efektif (m)	Lebar Bahu Jalan (m)	
					Kiri	Kanan
1	Jl. Vetor Lidak	2/2 TT	8	5	1.30	0.75
2	Jl. Adam Malik	2/2 TT	8	5	1.30	1.07
3	Jl. Pramuka	2/2 TT	7.8	5	3.70	2.00

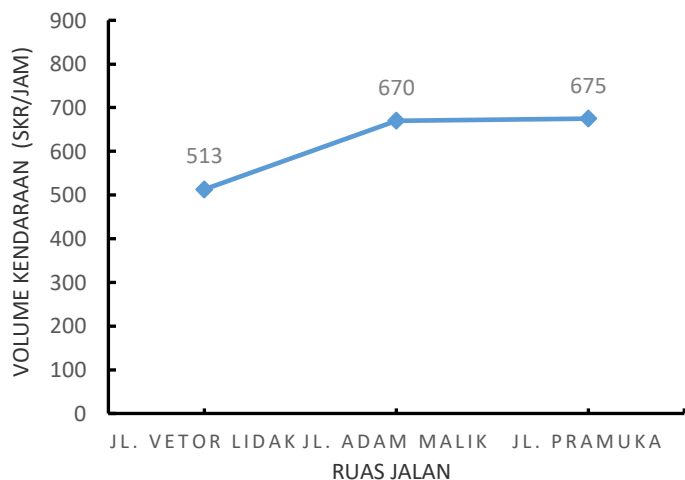
3.2 Volume Lalu Lintas

Hasil analisis volume lalu lintas harian di ruas jalan kawasan Pasar Baru yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 6 dibawah ini.

Tabel 6. Rekapitulasi Total Volume Lalu Lintas Ruas Jalan Pasar Baru

Nama Jalan	Waktu Pengamatan		Volume Kendaraan (skr/jam)			Total Volume Puncak (skr/jam)
	Hari	Jam Puncak	SM	KR	KB	
Jl. Vetor Lidak	Sabtu	17.00-18.00	407	98	8	513
Jl. Adam Malik	Minggu	18.00-19.00	540	116	14	670
Jl. Pramuka	Minggu	17.00-18.00	417	236	22	675

Dengan demikian diperoleh grafik fluktuasi dari ketiga ruas jalan seperti Gambar 1. di bawah ini.



Gambar 1. Grafik Fluktuasi Volume Lalu Lintas Total Ruas Jalan Pasar Baru

3.3 Hambatan Samping

Hasil analisis kelas hambatan samping harian dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 7 berikut ini.

Tabel 7. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping Ruas Jalan Pasar Baru

Nama Jalan	Waktu Pengamatan		Hambatan Samping (kejadian)				Total Kejadian
	Hari	Jam Puncak	PED	PSV	EEV	SMV	
Jl. Vetor Lidak	Minggu	17.00-18.00	282	161	274	0	717
Jl. Adam Malik	Minggu	18.00-19.00	217	131	147	2	535
Jl. Pramuka	Senin	18.00-19.00	124	112	525	0	761

Berdasarkan hasil analisis diatas diketahui bahwa ketiga ruas jalan sama-sama berada di kelas hambatan samping Tinggi (T) dengan kondisi khusus yaitu ruas jalan dengan daerah komersial dimana ada aktivitas sisi jalan yang tinggi.

3.4 *Kapasitas Ruas Jalan*

Hasil analisis kapasitas dari masing-masing ruas jalan diperoleh:

Nilai Kapasitas ruas Jl. Vetor Lidak dan Jl. Adam Malik

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \\
 &= 2900 \times 0.56 \times 1.00 \times 0.86 \times 0.90 \\
 &= 1257 \text{ skr/jam}
 \end{aligned}$$

Nilai Kapasitas ruas Jl. Pramuka

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \\
 &= 2900 \times 0.56 \times 1.00 \times 0.95 \times 0.90 \\
 &= 1389 \text{ skr/jam}
 \end{aligned}$$

3.5 *Derajat Kejenuhan*

Hasil analisis derajat kejenuhan dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 8 dibawah ini.

Tabel 8. Derajat Kejenuhan di Ruas Jalan Pasar Baru

No.	Nama Jalan	Volume	Kapasitas	Derajat
		(skr/jam)	(skr/jam)	Kejenuhan
		Q	C	Q/C
1.	Jl. Vetor Lidak	513	1257	0.41
2.	Jl. Adam Malik	670	1257	0.53
3.	Jl. Pramuka	675	1389	0.49

3.6 *Tingkat Pelayanan (Level of Service)*

Berdasarkan derajat kejenuhan, ruas Jl. Vetor Lidak tergolong dalam kelas Tingkat Pelayanan B, yang berarti ruas jalan ini memiliki arus stabil, kecepatan sedikit terbatas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatan dan volume lalu lintas sebesar 50% dari kapasitas jalan tersebut. Sementara itu, ruas Jl. Adam Malik (0.53) dan ruas Jl. Pramuka (0.49) dikategorikan dalam kelas Tingkat Pelayanan C. Hal ini menunjukkan bahwa kedua ruas jalan memiliki arus yang stabil kecepatan dapat dikontrol dan volume lalu lintas sendiri sekitar 75% dari kapasitas jalan yang tersedia.

3.7 *Karakteristik Area Parkir Saat Ini di Pasar Baruu Atambua*

3.7.1 *Kapasitas Statis*

Hasil analisis kapasitas statis dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 9 berikut ini.

Tabel 9. Kapasitas Statis di Ruas Jalan Pasar Baru

Nama Jalan	Luasan Parkir (m ²)	Satuan Ruang Parkir (m ²)			Kapasitas Statis (SRP)		
		Jenis Kendaraan			SM	KR	KB
		SM	KR	KB			
Jl. Vetor Lidak	144				96	12	3
Jl. Adam Malik	90	0.75 x	2.50 x	3.40 x	60	7	2
Jl. Pramuka	153.80	2.00	5.00	12.50	103	12	4

Kapasitas statis parkir ini menunjukkan bahwa di di ruas Jl. Pramuka, memiliki kapasitas untuk menampung kendaraan lebih banyak pada saat yang bersamaan dibandingkan dengan kedua ruas jalan yang lain.

3.7.2 Akumulasi Parkir

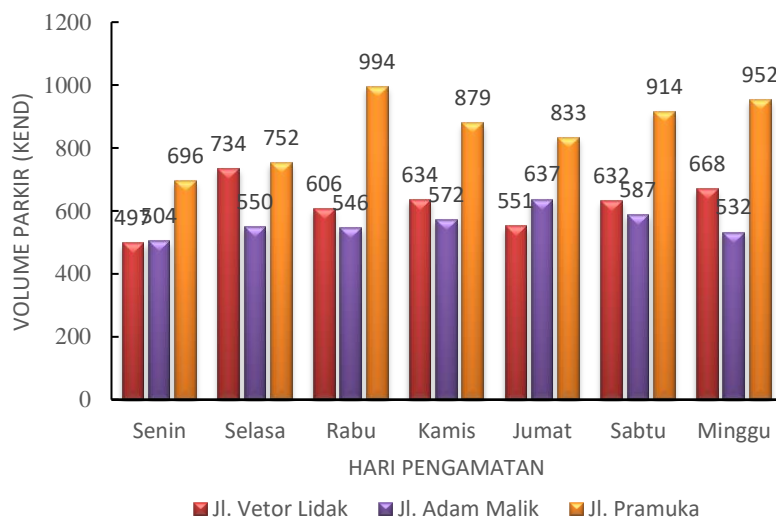
Hasil analisis akumulasi parkir dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 10 dibawah ini.

Tabel 10. Akumulasi Parkir di Ketiga Ruas Jalan

Hari	Total Akumulasi Parkir		
	Jl. Vetor Lidak	Jl. Adam Malik	Jl. Pramuka
Senin	86	68	92
Selasa	82	70	89
Rabu	74	64	98
Kamis	79	63	85
Jumat	81	78	75
Sabtu	98	77	79
Minggu	89	79	84
Rata-rata	84	71	86

3.7.3 Volume Parkir

Hasil analisis volume parkir dari ketiga ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Gambar 2 dibawah ini.



Gambar 2. Grafik Volume Parkir di Ketiga Ruas Jalan Pasar Baru

3.7.4 Tingkat Pergantian Parkir (Turnover)

Hasil analisis *turnover* dari masing-masing ruas jalan diperoleh pada Tabel 11-13 dibawah ini.

Tabel 11. Turnover parkir di Ruas Jl. Vetor Lidak

Hari	Turnover SM (kend/SRP)	Turnover KR (kend/SRP)	Turnover KB (kend/SRP)
Senin	4	9	4
Selasa	6	11	4
Rabu	5	11	5
Kamis	5	8	6
Jumat	5	8	6
Sabtu	5	11	3
Minggu	6	8	4
Rata-rata	5	9	5

Tabel 12. *Turnover parkir di Ruas Jl. Adam Malik*

Hari	<i>Turnover SM</i> (kend/SRP)	<i>Turnover KR</i> (kend/SRP)	<i>Turnover KB</i> (kend/SRP)
Senin	8	5	3
Selasa	9	5	2
Rabu	8	7	7
Kamis	8	9	4
Jumat	9	12	8
Sabtu	8	11	3
Minggu	7	11	5
Rata-rata	8	9	5

Tabel 13. *Turnover parkir di Ruas Jl. Pramuka*

Hari	<i>Turnover SM</i> (kend/SRP)	<i>Turnover KR</i> (kend/SRP)	<i>Turnover KB</i> (kend/SRP)
Senin	6	9	2
Selasa	5	19	3
Rabu	7	23	2
Kamis	6	19	5
Jumat	6	18	2
Sabtu	6	24	2
Minggu	6	29	4
Rata-rata	6	20	3

3.7.5 Indeks Parkir

Hasil analisis indeks parkir dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 14 – Tabel 17 dibawah ini.

Tabel 14. Indeks parkir di Ruas Jl. Vetor Lidak

Hari	Indeks Parkir SM (%)	Indeks Parkir KR (%)	Indeks Parkir KB (%)
Senin	61.46	200	100
Selasa	62.50	158.33	100
Rabu	45.83	216.67	133.33
Kamis	60.42	150	100
Jumat	60.42	141.67	200
Sabtu	79.17	150	133.33
Minggu	72.92	133.33	100
Rata-rata	63.25	164.29	123.81

Tabel 15. Indeks parkir di Ruas Jl. Adam Malik

Hari	Indeks Parkir SM (%)	Indeks Parkir KR (%)	Indeks Parkir KB (%)
Senin	100	100	50
Selasa	96.67	142.86	100
Rabu	81.67	185.71	100
Kamis	86.67	100	200
Jumat	98.33	185.71	300
Sabtu	118.33	71.43	50
Minggu	108.33	171.43	100
Rata-rata	98.57	136.73	128.57

Tabel 16. Indeks parkir di Ruas Jl. Pramuka

Hari	Indeks Parkir SM (%)	Indeks Parkir KR (%)	Indeks Parkir KB (%)
Senin	71.84	141.67	25
Selasa	35.92	416.67	50
Rabu	66.99	225	50
Kamis	51.46	233.33	100
Jumat	56.31	133.33	25
Sabtu	50.49	216.67	25
Minggu	62.14	141.67	75
Rata-rata	56.45	215.48	50

3.7.6 Kebutuhan Ruang Parkir

Hasil analisis kebutuhan ruang parkir dari masing-masing ruas jalan yang diperoleh dapat dilihat pada Tabel 14 – Tabel 19 dibawah ini.

Tabel 17. Kebutuhan Ruang Parkir di Ruas Jl. Vetor Lidak

Hari	Kebutuhan Ruang Parkir SM (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KR (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KB (m ²)
Senin	88.5	300	127.5
Selasa	90	237.5	127.5
Rabu	66	325	170
Kamis	87	225	127.5
Jumat	87	212.5	255
Sabtu	114	225	170
Minggu	105	200	127.5
Rata-rata	91.1	246.4	157.9

Tabel 18. Kebutuhan Ruang Parkir di Ruas Jl. Adam Malik

Hari	Kebutuhan Ruang Parkir SM (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KR (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KB (m ²)
Senin	90	87.5	42.5
Selasa	87	125	85
Rabu	73.5	162.5	85
Kamis	78	87.5	170
Jumat	88.5	162.5	255
Sabtu	106.5	62.5	42.5
Minggu	97.5	150	85
Rata-rata	88.7	119.6	109.3

Tabel 19. Kebutuhan Ruang Parkir di Ruas Jl. Pramuka

Hari	Kebutuhan Ruang Parkir SM (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KR (m ²)	Kebutuhan Ruang Parkir KB (m ²)
Senin	111	212.5	42.5
Selasa	55.5	625	85
Rabu	103.5	337.5	127.5
Kamis	79.5	350	127.5
Jumat	87	200	85
Sabtu	78	325	42.5
Minggu	96	212.5	85
Rata-rata	87	323.2	85

2. Kesimpulan

Berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilakukan, maka disimpulkan bahwa kinerja ruas jalan menunjukkan fluktuasi lalu lintas yang signifikan terdeteksi di sekitar pasar, terutama pada jam sibuk operasi pasar. Ketiga ruas jalan (Jl. Vektor Lidak, Jl. Adam Malik, dan Jl. Pramuka) mengalami peningkatan volume lalu lintas pada akhir pekan, terutama menjelang sore hari. Meskipun tingkat pelayanan stabil, masih terjadi kemacetan pada saat tertentu, disebabkan oleh aktivitas parkir on-street yang tidak teratur. Untuk penataan area parkir menunjukkan tingkat pelayanan yang baik, namun masalah parkir terjadi, memengaruhi kinerja ruas jalan. Parkir padat, terutama pada hari tertentu, dengan indeks parkir melebihi kapasitas maksimum. Sedangkan hasil analisis regresi linear berganda menyoroti pengaruh signifikan hambatan samping dan penataan area parkir terhadap derajat kejenuhan di ruas jalan. Tiap ruas jalan menunjukkan karakteristik unik dalam interaksi variabel independen terhadap derajat kejenuhan.

Daftar Pustaka

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1998. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta.
- Direktorat Jendral Bina Marga. 2014. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Hobbs, F.D. 1995. *Traffic and Engineering*, Second Edition. Terjemahan oleh Suprpto TM dan Waldjono. Penerbit Gajah Mada Press. Yogyakarta.

- Indonesia. 2007. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 112 Tahun 2007 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pasar Tradisional, Pusat Perbelanjaan Dan Toko Modern*. Sekretariat Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- Indonesia. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*. Sekretariat Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- Indonesia. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Sekretariat Negara Republik Indonesia. Jakarta.
- Indonesia. P. R. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Indonesia. 2006. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia PP No.34 Tentang *Jalan*. Unissula. Semarang.
- Munawar Ahmad., 2009. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Penerbit BETA OFFSET, Jogjakarta.
- Tambunan, T. 2020. *Pasar Tradisional dan Peran UMKM*. PT Penerbit IPB Press.
- Tamin, O. Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.