

**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI
HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM**

KERTAS KERJA WAJIB



DIAJUKAN OLEH :

MAYANG ABNI PITALOKA

19.02.209

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MAJANEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2022

**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI
HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



Diajukan Oleh :

MAYANG ABNI PITALOKA

NOTAR : 19.02.209

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD

PROGRAM STUDI DIPLOMA III

MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN

BEKASI

2022

KERTAS KERJA WAJIB

**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI
HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM**

Yang Diperiapkan dan Disusun Oleh :

MAYANG ABNI PITALOKA

Nomor Taruna : 19.02.209

Telah Disetujui Oleh :

PEMBIMBING I



WIDORISNOMO, MT

Tanggal : 30 Juli 2022

PEMBIMBING II



URIANSAH PRATAMA, MM

Tanggal : 29 Juli 2022

KERTAS KERJA WAJIB

**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI
HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Oleh :

MAYANG ABNI PITALOKA

Nomor taruna : 19.02.209

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 9 AGUSTUS 2022
DAN DI NYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

PEMBIMBING I



WIDORISNOMO. MT

NIP.19580110 197809 1 001

Tanggal : 9 Agustus 2022

PEMBIMBING II



URIANSAH PRATAMA. MM

NIP.19860814 200912 1 002

Tanggal : 9 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB

**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI
HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

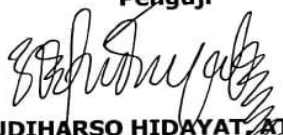
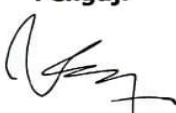
MAYANG ABNI PITALOKA

NOTAR: 19.02.209

TELAH DIPERTAHKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI

PADA TANGGAL 9 AGUSTUS 2022

**DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT
DEWAN PENGUJI**

Penguji  <u>BUDI HARSO HIDAYAT, MT</u> NIP. 19661120B199203 1 002	Penguji  <u>NOMIN, S.Ag, M.Pd</u> NIP. 19680613 198903 1 001
--	--

Penguji  <u>WIDORI SNOMO, MT</u> NIP. 19580110 197809 1 001

MENGETAHUI,

KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN


RACHMAT SADILI, MT
NIP. 19840208 200604 1 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : MAYANG ABNI PITALOKA

Notar : 1902209

adalah Taruna/I jurusan Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM

adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila di kemudian hari diketahui bahwa isi Naskah Skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

BEKASI, 16 AGUSTUS 2022

Yang membuat pernyataan,



MAYANG ABNI PITALOKA

1902209

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : MAYANG ABNI PITALOKA

Notar : 1902209

menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI HAMID (SEGMENT 5) DI KOTA PAGAR ALAM

untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI-STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang-Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

BEKASI, 17 AGUSTUS 2022

Yang membuat pernyataan,



MAYANG ABNI PITALOKA

1902209



Untuk Bapak, Ibu dan Adikku tersayang

Untuk bapak, terimakasih untuk perhatian, kerja keras, dan perlindunganmu untuk keluarga kecil kita. Candaan mu dirumah membuat suasana rumah yang paling aku rindukan. Seorang bapak selalu menjadi panutan bagi anak-anaknya, tetapi bapak juga teman baik sepanjang hidupku

Untuk ibu, terimakasih atas doa, cinta dan kasih sayang yang selalu diberikan, terimakasih telah menjadi ibu, teman, dan sahabat untuk kami dirumah. Aku merasa menjadi anak yang paling beruntung karena memiliki sosok seorang ibu seperti dirimu

Untuk adikku, maaf karena belum menjadi kakak yang terbaik, maaf karna sering marah dan jail. Tapi didalam hati kakak sangat sayang dan peduli kepadamu

Aku sangat berterimakasih kepada kalian, dan aku sangat bangga bisa dilahirkan dengan keluarga yang sangat hebat, maaf jika aku belum bisa membahagiakan kalian. Dan aku hanya ingin mengucapkan aku sayang kalian.

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran ALLAH SWT, karena dengan rahmat dan hidayah serta kekuatan-Nya sehingga bisa menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW). Kertas Kerja Wajib ini merupakan tugas akhir yang wajib diselesaikan pada akhir perkuliahan program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan di Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Dengan penuh rendah hati, untuk menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu baik dalam penelitian sampai penyusunan Kertas Kerja Wajib ini. Oleh karena itu, ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Orang tua, adik dan keluarga besar yang selalu mendukung, memotivasi dan memberikan doa untuk kelancaran Pendidikan dengan penuh kasih sayang.
2. Bapak Ahmad Yani, ATD, MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD beserta Staf
3. Bapak Rachmat Sadili, S.SiT, MT selaku ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan beserta dosen-dosen yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
4. Bapak Widorisnomo, MT dan Bapak Uriansah Pratama, MM, sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
5. Rekan Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XLI

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga laporan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Bekasi, 30 Juli 2022

Penulis,

MAYANG ABNI PITALOKA

19.02.209

DAFTAR ISI

GAMBAR

Gambar II. 1	Peta Administrasi Kota Pagar Alam.....	5
Gambar II. 2	Peta Jaringan Jalan Kota Pagar Alam.....	7
Gambar II. 3	Kondisi Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)	8
Gambar II. 4	Potret Parkir saat ini di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5). 10	
Gambar II. 5	Kondisi Parkir saat ini di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) 11	
Gambar III. 1	Pola parkir sudut 0° / parallel	26
Gambar III. 2	Pola parkir sudut 30°	26
Gambar III. 3	Pola parkir sudut 45°	27
Gambar III. 4	Pola parkir sudut 60°	27
Gambar III. 5	Pola parkir sudut 90°	28
Gambar IV. 1	Bagan Alir Penelitian	43
Gambar V. 1	Durasi Parkir Mobil di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid	55
Gambar V. 2	Durasi parkir Sepeda Motor di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5).....	56
Gambar V. 3	Komposisi Parkir Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)... 59	
Gambar V. 4	Rekomendasi Sudut Parkir Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5).....	70

DAFTAR RUMUS

Rumus IV. 1	47
--------------------------	----

Rumus IV. 2.....	47
Rumus IV. 3.....	48
Rumus IV. 4.....	48
Rumus IV. 5.....	49
Rumus IV. 6.....	49
Rumus IV. 7.....	50
Rumus IV. 8.....	50

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Pagar Alam merupakan salah satu kota yang terdapat pada Provinsi Sumatera Selatan yang masih dalam masa pengembangan dimana masih sangat diperlukan adanya penataan dan kajian dalam berbagai hal, salah satunya adalah dalam bidang transportasi. Kota Pagar Alam memiliki luas sebesar 633,66 km². Kota Pagar Alam selalu mengalami kenaikan jumlah penduduk yang cukup meningkat awalnya pada tahun 2017 jumlah penduduknya hanya 142.500 jiwa. Jumlah itu pun pada lima tahun kemudian menjadi lebih kurang 147.640 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 20,26%. Semakin meningkat dan berkembangnya kegiatan dalam suatu perkotaan, maka tentunya hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain peningkatan jumlah penduduk, jumlah pengguna angkutan pribadi dan angkutan umum yang semakin meningkat. Berdasarkan pada Analisa di lapangan penataan parkir merupakan bagian penting yang perlu dilakukan studi mengingat tingginya kepadatan lalu lintas yang dapat menyebabkan menurunnya kinerja pada ruas jalan khususnya di titik jalan Prof.Dr Bakri Hamid (Segmen 5)

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96). Parkir merupakan fasilitas umum yang sangat penting untuk menunjang kegiatan-kegiatan yang ada di jalan. Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) memiliki fasilitas parkir di badan jalan (*on street*) sebagai fasilitas pemberhentian kendaraan yang berhenti di Kawasan jalan tersebut. Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) mempunyai hambatan samping tinggi

dikarenakan terdapat Lapangan merdeka dimana Kawasan tersebut memiliki salah satu tempat kuliner, pertokoan, kantor dan hotel.

Penataan parkir di badan jalan (*on street*) yang tidak sesuai dengan sudut parkir dapat mengganggu kelancaran lalu lintas pada Jalani Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) karena adanya parkir di pinggir jalan yang tidak tertata mengakibatkan terjadinya konflik antara kendaraan yang parkir dengan kendaraan yang melintasi, sehingga kecepatan kendaraan yang melintas menjadi rendah, dan menyebabkan menurunnya kinerja ruas jalan. Untuk itu perlu adanya pengaturan sudut parkir yang tepat di ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) yang digunakan untuk tempat parkir di badan jalan agar tidak mengurangi kapasitas jalan, kecepatan, kepadatan yang berpengaruh terhadap kinerja lalu lintas.

Dari kondisi tersebut, perlu adanya kajian terhadap penataan parkir yang efektif di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 agar dapat meningkatkan kinerja arus lalu lintas. Berdasarkan permasalahan tersebut maka dilakukan suatu penelitian dengan judul "**PENATAAN PARKIR PADA RUAS JALAN PROF. DR. BAKRI HAMID (Segmen 5) DI KOTA PAGAR ALAM** "

1.2 Identifikasi Masalah

1. Pemilihan sudut parkir yang kurang tepat pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)
2. Terdapat konflik antara kendaraan yang parkir dengan kendaraan yang melintas di ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)
3. Terdapat parkir di badan jalan yang tidak tertata sehingga menyebabkan menurunnya kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi parkir *on street* saat di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)?
2. Bagaimana dampak yang ditimbulkan dari parkir *on street* terhadap kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)?

3. Bagaimana rekomendasi pemecahan masalah yang timbul akibat adanya parkir *on street* di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)?

1.4 Maksud dan tujuan

Maksud dari penelitian Kertasi Kerjai Wajibi ini yaitu untuk melakukan penataan terhadap kondisi parkir saat ini di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) Tujuan penulis Kertasi Kerjai Wajibi ini adalah :

1. Mengidentifikasi kondisi parkir *on street* saat ini yang ada di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)
2. Mengidentifikasi kinerja ruas jalan yang terjadi akibat penataan parkir *on street* di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)
3. Memberikan rekomendasi dan usulan mengenai penataan parkir di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) agar dapat meningkatkan kinerja ruas jalan

1.5 Batasan Masalah

Batasan pembahasan dalam penulisan kertasi kerjai wajibi (KKW) ini dibuat untuk menentukan lingkup bahasan guna membatasi luasan kegiatan kajian. Adapun Pembahasan masalah dalam penulisan ini adalah

1. Kajian penataan parkir berfokus pada kondisi saat ini pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) Di Kota Pagar Alam
2. Analisis kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) yang terdiri dari kapasitas, V/C ratio, kecepatan, kepadatan.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Geografis

Dari segi geografis, Kotai Pagari Alami sebagai salah satu Kotai di Provinsi Sumatera Selatan terletak antara $03^{\circ}59'08''$ sampai $04^{\circ}15'45''$ Lintang Selatan dan $103^{\circ}07'00''$ sampai $103^{\circ}27'26''$ Bujur Timur. Kota Pagari Alami berbatasan dengan Kecamatan Jarai (Kabupaten Lahat), Kecamatan Tanjung Sakti (Kabupaten Lahat), Kabupaten Empat Lawang, Kabupaten Muara Enim dan Provinsi Bengkulu. Kota Pagar Alam menempati area seluas $633,66 \text{ km}^2$. Kecamatan Dempo Selatan sebagai kecamatan terluas yaitu $243,86 \text{ km}^2$ sedangkan Kecamatan Pagar Utara sebagai kecamatan terkecil yaitu $55,47 \text{ km}^2$.

Kotai Pagari Alami berbatasan dengan Kecamatan-Kecamatan yang ada dalam Kabupaten Lahat Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Bengkulu, dengan batasi-batasi :

Sebelah Utara : Kabupaten Lahat

Sebelah Selatan : Provinsi Bengkulu

Sebelah Timur : Kabupaten Lahat dan Kabupaten Muara Enim

Sebelah Barat : Kabupaten Lahat dan Kabupaten Empat Lawang

2.2 Wilayah Administratif

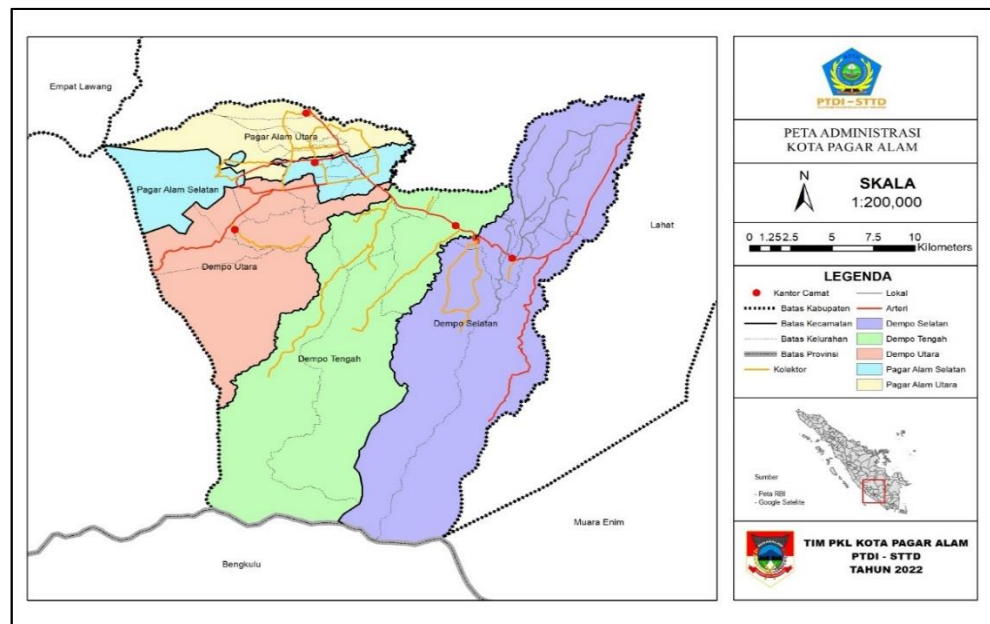
Luas Wilayah Keseluruhan dari Kota Pagar Alam adalah $\pm 633,66 \text{ km}^2$, dengan pembagian luas tiap kecamatan sebagai berikut :

Tabel II. 1 Luas Wilayah per Kecamatan Kota Pagar Alam 2022

No	Nama Kecamatan	Luas Wilayah	Jumlah Kelurahan
1	Kecamatan Pagar Alam Utara	55.47	10
2	Kecamatan Pagara Alam Selatan	61.17	8
3	Kecamatan Dempo Utara	127.11	7
4	Kecamatan Dempo Selatan	243.86	5
5	Kecamatan Dempo Tengah	144.05	5

Sumber : Dinas Kependudukan dan pencatatan Sipil Kota Pagar Alam

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar peta wilayah administrasi berikut :



Sumber : Tim PKL Kota Pagar Alam

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kota Pagar Alam

2.3 Kondisi Demografi

Secara Demografi, berdasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Disdukcapil) Kota Pagar Alam, berikut merupakan jumlah penduduk Kota Pagar Alam dalam 5 tahun terakhir.

Tabel II. 2 Jumlah Penduduk Kota Pagar Alam dalam 5 Tahun Terakhir

Nama Kecamatan	2017	2018	2019	2020	2021
Pagar Alam Utara	41.944	43.558	43.729	44.481	44.85
PagarAlam Selatan	50.402	50.554	50.652	50.699	50.803
Dempo Utara	22.829	23.399	23.437	23.35	23.454
Dempo Selatan	12.831	13.021	13.177	13.193	13.292
Dempo Tengah	14.494	15.017	15.133	15.166	15.241
Jumlah	142.500	145.549	146.128	146.889	147.64

Sumber : Dinas Kependudukan dan pencatatan Sipil Kota Pagar Alam

Tabel II. 3 Pertumbuhan Kota Pagar Alam

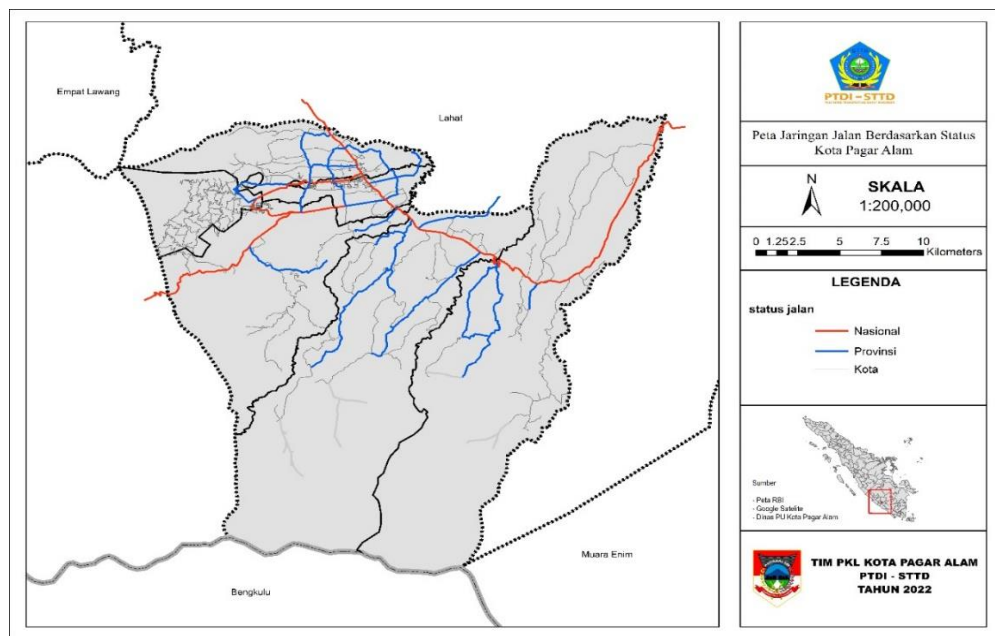
TAHUN	JUMLAH	PRESENTASE
2017	142500	19.56%
2018	145549	19.97%
2019	146128	20.05%
2020	146889	20.16%
2021	147640	20.26%
Jumlah	728706	

Dari tabel diatas terlihat jelas setiap tahunnya Kota Pagar Alam mengalami peningkatan penduduk yang semakin bertambah. Dimana pada tahun 2021 jumlah penduduk Kota Pagar Alam berjumlah 147.640 jiwa dengan jumlah KK (Kartu Keluarga) sebanyak 40.783.

2.4 Kondisi Transportasi

2.4.1 Kondisi Jaringan Jalan

Jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas system jaringan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkir. Jaringan jalan di Kota Pagar Alam terbagi aras 43 segen ruasi jalani Nasional. 13 segmeni ruasi ijalan Provinsi dani 44 segmeni ruasi jialan kota.



Sumber : Tim PKL Kota Pagar Alam 2022

Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Kota Pagar Alam

2.4.2 Arusi Lalui Lintasi

Sistem arusi lalui lintasi di Kota Pagar Alam terdiri dari dua arah yang salah satunya, yaitu jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) sedangkan penerapan sistem satu arah hanya terdapat pada ruas Jalan Trip Yunus, Jalan Peltu Menalis, Jalan Lettu Hamid, dan Jalan Serma Wanar

2.4.3 Sarana dan Prasarana Angkutan Umum Yang Tersedia

Di Kota Pagar Alam memiliki 2 (dua) terminal angkutan umum yaitu Terminal Nendagung dan Terminal Pagar Gading. Terminal Nendagung merupakan terminal tipe C yang melayani angkutan Antar Kota, Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan beberapa Angkutan Perkotaan (Angkot). Terminal Pagar Gading merupakan Terminal tipe C, akan tetapi sesuai kondisi eksisting terminal ini tidak melayani angkutan umum yang ada di Kota Pagar alam.

2.5 Kondisi Wilayah Kajian

2.5.1 Lokasi Wilayah Kajian



Sumber : Google Maps, 7 Juli 2022

Gambar II. 3 Kondisi Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Lokasi Wilayah kajian yang dijadikan obyek penelitian yaitu pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) yang terletak di kelurahan pagar alam utara kota pagar alam utara. Untuk ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 yang menjadi kajian parkir *on street* memiliki tata guna lahan seperti lapangan merdeka atau disebut alun-alun utara kota pagar alam, terdapat pertokoan, sekolah, kantor, dan hotel. Ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) memiliki panjang jalan 300 meter dengan panjang jalani yang digunakan untuk parkir kendaraan jenis sepeda motor dan mobil penumpang sepanjang 200 meter. Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) Lebar jalan 11 meter dengan lebar jalan efektif 5 meter, tipe

jalan 2/2 UD, tipe perkerasan aspal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pada ruas jalan tersebut mengalami peningkatan hambatan samping yang disebabkan oleh parkir *on street*. Berikut merupakan inventarisasi ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Tabel II. 4 Inventarisasi Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas Jalan(m)	Panjang Ruas Parkir(m)	Lebar Lajur	Lebar Lajur Efektif (m)	Tipe Jalan
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	300	200	11	5	2/2 UD

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2002

Permasalahan yang terjadi di ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) tidak memiliki lahan untuk kendaraan parkir *off street*, sehingga menyebabkan kendaraan melakukan parkir di badan jalan (*on street*) dan hal tersebut menimbulkan kecepatan kendaraan yang melintas pada ruas jalan tersebut menjadi menurun. Kondisi seperti ini sering terjadi karena penataan sudut parkir kendaraan yang kurang tepat. Upaya untuk mengoptimalkan hal tersebut dapat dilakukan suatu penanganan berupa penataan parkir yang bertujuan untuk melancarkan arus lalu lintas pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

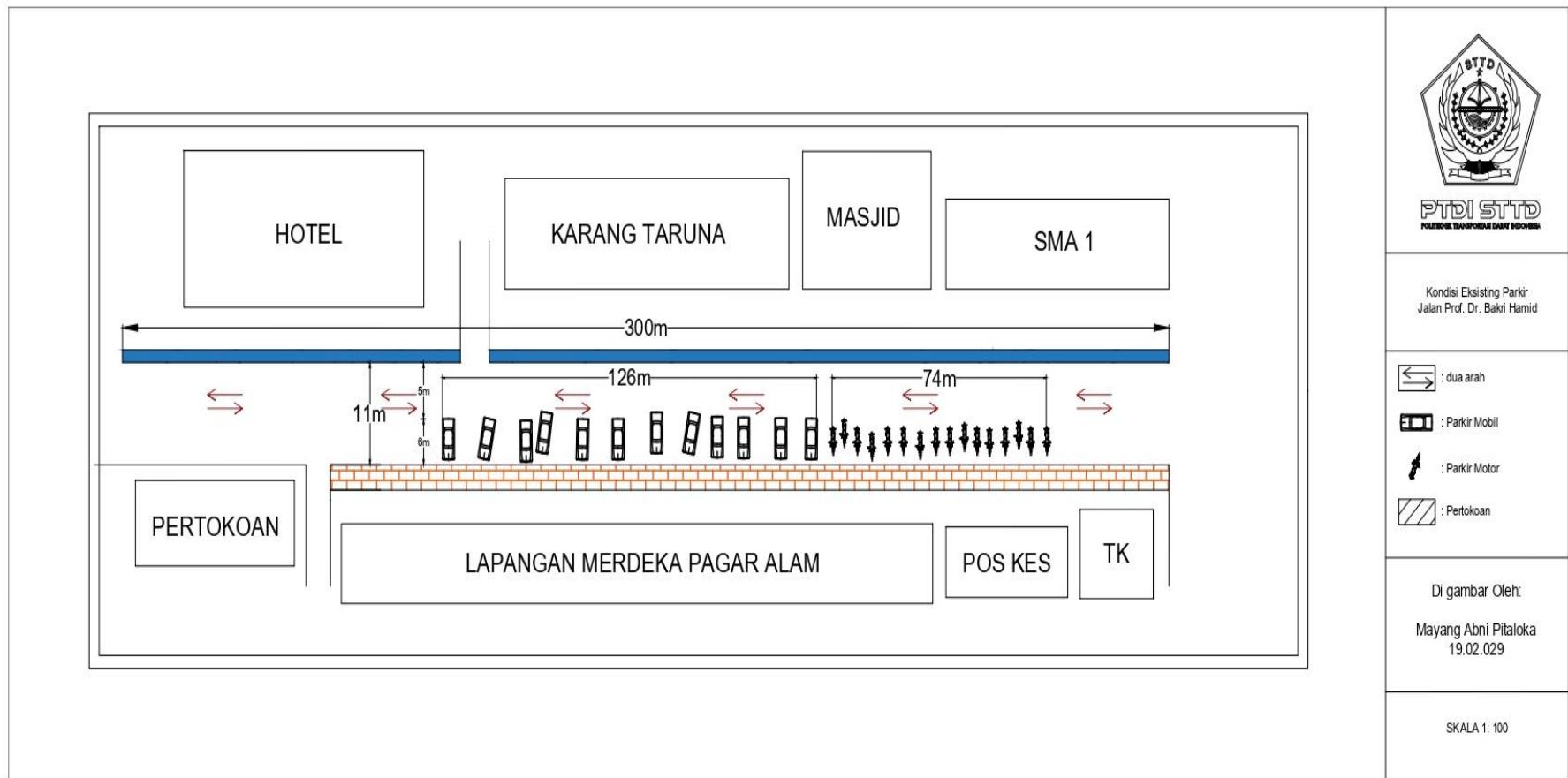
2.5.2 Kondisi Parkir Kendaraan Saat Ini

Pada ruas jalan Prof Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) memiliki kondisi hambatan samping tinggi dimana Kawasan tersebut terdapat lapangan merdeka atau biasa disebut alun-alun utara kota pagar alam. Kawasan tersebut memiliki salah satu tempat kuliner, pertokoan, kantor, dan hotel. Kondisi parkir yang cukup padat dikarenakan terdapat kendaraan yang berhenti di Kawasan tersebut memarkirkan kendaraan di bahu jalan, dengan posisi parkir yang tidak teratur menyebabkan konflik antara kendaraan yang melintas dengan kendaraan yang parkir sehingga mengakibatkan turunnya kecepatan perjalanan. Kendaraan yang parkir di jalan Prof Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) yaitu sepeda motor dan mobil. Dengan adanya parkir di ruas jalan Prof Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) tentunya mempengaruhi kinerja ruas jalan.



Gambar II. 4 Potret Parkir saat ini di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Parkir yang diterapkan pada jalan Prof Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) adalah parkir dengan sudut 90° . Maka secara langsung kondisi ini menyebabkan berkurangnya lebar efektif ruas jalan tersebut. Untuk mengoptimalkan hal tersebut dilakukan penanganan berupa penataan parkir yang bertujuan untuk melancarkan arus lalu lintas.



Gambar II. 5 Kondisi Parkir saat ini di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Dengan adanya penataan parkir di badan jalan (*on street parking*) yang tidak tertata, maka hal ini dapat menyebabkan kelancaran lalu lintas terganggu sehingga kapasitas ruas jalan menjadi terbatas, dan tingkat pelayanan pada ruas jalan menjadi kurang baik. Apabila hal ini diabaikan maka kinerja arus lalu lintas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) akan semakin menurun.

Berikut merupakan rincian kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) :

Tabel II. 5 Kinerja Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	1145.24	870	0.76	24.62	35.34

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Tabel diatas dapat dilihat bahwa jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) memiliki kapasitas 1145.25 smp/jam. V/C Ratio mencapai 0,76. Begitupun dengan rata-rata kecepatan kendaraan yang melintas pada jalan tersebut sangat terbatas dengan rata-rata kecepatan untuk jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 mencapai 24.62 km/jam. Dengan kepadatan 35.34 smp/km. Dengan Hasil kinerja ruasi jalani di atasi dapati diketahuui bahwai pada ruasi jalani Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) mengalami penurunan kinerja ruasi jalani yangi disebabkan oleh parkiir di badan jalani (*on Street*).

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Parkir

3.1.1 Pengertian Mengenai Parkir

1. Parkiri adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96)
2. Parkiri di badan jalan atau (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96)
3. Parkiri Paralel adalah kendaraan yang sedang berhenti di badan jalan yang sejajar dengan arah arus lalu lintas (Keputusan Direktori Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96)
4. Parkiri Sejajar adalah parkir yang diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. Parkir dilakukan sejajar dengan tepi jalan, baik di sisi kiri jalan atau sisi kanan atau kedua sisi bila hal itu memungkinkan (Manajemen Parkir di perkotaan Toolkit)
5. Parkir Menyudut adalah Parkir diatur dengan sudut tertentu terhadap tepi jalan (Manajemen Parkir di perkotaan Toolkit)
6. Fasilitas parkir pada badan jalan adalah fasilitas untuk parkir kendaraan dengan menggunakan sebagian badan jalan (Manajemen Parkir di perkotaan Toolkit)
7. Akumulasi Parkir adalah jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu, dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan (Munawar, 2006:81)

8. Angka Pergantian Parkir adalah tingkat penggunaan ruang parkir yang dihitung dari volume parkir untuk suatu periode waktu dibagi dengan jumlah ruang parkir (Keputusan Direktori Jendrali Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96)
9. Durasi Parkir adalah rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat (dalam satuan menit atau jam) (Munawar, 2006:81)
10. Pergantian Parkir (turn over parking) adalah tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang- ruang parkir untuk satu periode tertentu (Munawar, 2006:82)
11. Durasi Parkir adalah lamanya waktu kendaraan masih berada pada posisi parkir (Manajemen parkir di perkotaan Toolkit)
12. Indeks Parkir adalah ukuran untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam presentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir (Munawar, 2006:82)
13. Volume Parkir adalah jumlah kendaraan yang masuk di dalam wilayah parkir selama satu hari, dalam kendaraan per satuan hari, selama waktu yang ditentukan (Manajemen parkir di perkotaan Toolkit)
14. Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan (Munawar, 2006:89)
15. Satuan Ruang Parkir adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan satu buah kendaraan (Manajemen parkir di perkotaan Toolkit)
16. Kebutuhan Parkir adalah jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, tarif parkir (Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998)

3.1.2 Peraturan – Peraturan Yang Terkait Tentang Parkir :

Berikut ini merupakan peraturan-peraturan terkait perparkiran :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan sebagai berikut :
 - a. Pasal 1 angka 15 menjelaskan tentang :

Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya
 - b. Pasal 1 angka 16 menjelaskan tentang :

Berhenti adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.
 - c. Pasal 43 yang terdiri dari 4 ayat menjelaskan tentang :
 - (1) Penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan.
 - (2) Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa :
 - a. Usaha khusus perparkiran; atau
 - b. Penunjang usaha pokok.
 - (3) Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan.
 - (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pengguna Jasa fasilitas Parkir, perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan Parkir untuk umum diatur dengan peraturan pemerintah.
 - d. Pasal 44 menjelaskan tentang :

Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan :

 - (1) rencana umum tata ruang;
 - (2) analisis dampak lalu lintas; dan

(3) kemudahan bagi Pengguna Jasa.

e. Pasal 120 menjelaskan tentang :

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

2. Peraturan Pemerintah nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Jalan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan sebagai berikut

a. Pasal 100 yang terdiri dari 5 ayat menjelaskan tentang :

(1) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan dapat berupa taman parkir dan/ atau gedung parkir

(2) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor

(3) Fasilitas parkir sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.

(4) Penempatan lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada (3) harus memperhatikan

(a) Rencana umum tata ruang ;

(b) Analisis dampak lalu lintas ;

(c) Kemudahan bagi pengguna jasa ; dan

(d) Kelestarian fungsi lingkungan hidup ;

(5) Lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan oleh :

(a) Gubernur untuk lokasi parkir yang berada di wilayah Provinsi ;

(b) Bupati untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi Kabupaten.

(c) Walikota untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi Kota.

b. Pasal 101 terdapat 4 ayat yang menjelaskan :

(1) Penyediaan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib memiliki izin.

(2) Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga Negara Indonesia atau badan hukum

Indonesia berupa :

- (a) Usaha khusus perpajakan; atau
- (b) Penunjang usaha pokok.

(3) Izin penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh :

- (a) Gubernur untuk fasilitas parkir yang berada di wilayah provinsi
- (b) Bupati untuk fasilitas parkir yang berada di wilayah administrasi kabupaten; dan
- (c) Walikota untuk fasilitas parkir yang berada pada wilayah administrasi kota

c. Pasal 102 terdapat 6 ayat menyebutkan :

(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib :

- (a) Menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan ;
- (b) Melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, waktu ketersediaan ruang parkir, dan informasi fasilitas parkir khusus ;
- (c) Memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir dengan aman, selamat, dan memprioritaskan kelancaran lalu lintas ;
- (d) Menjaga keamanan kendaraan yang di jalan parkir
- (e) Memberikan tanda bukti dan tempat parkir ; dan

(2) Dalam hal penggunaan jasa parkir telah memasuki area parkir dan tidak mendapatkan tempat parkir, dibebaskan dari biaya parkir

(3) Standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi :

- (a) Kebutuhan parkir;
- (b) Persyaratan satuan ruang parkir;
- (c) Komposisi peruntukan
- (d) Kemiringan;
- (e) Ketersediaan fasilitas pejalan kaki;

- (f) Alat penerangan;
 - (g) Sirkulasi kendaraan;
 - (h) Fasilitas pemadam kebakaran; dan
 - (i) Fasilitas keselamatan.
- (4) Selain memenuhi standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3), fasilitas parkir di dalam Gedung harus memenuhi persyaratan :
- (a) Kontruksi bangunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - (b) Ramp up dan rampdown;
 - (c) Sirkulasi udara;
 - (d) Radius putar;
 - (e) Jalur keluar darurat.
- (5) Dalam pembangunan fasilitas parkir, penyelenggaraan fasilitas parkir harus mendapatkan rekomendasi atas pemenuhan persyaratan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan/atau ayat (4).
- (6) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diberikan oleh:
- (a) Menteri untuk Gedung parkir yang berada di jalan nasional;
 - (b) Gubernur untuk Gedung parkir yang berada di jalan provinsi; dan
 - (c) Bupati/walikota untuk Gedung parkir yang berada di jalan kabupaten/kota
- d. Pasal 105 terdiri dari ayat mengenai :
- (1) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas dan/atau marka jalan
 - (2) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.
 - (3) Fasilitas parkir di dalam ruang memiliki jalan sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan :

- (a) Palingi sedikit memiliki 2(dua) lajur per arah untuk jalan kabupaten/kota dan memiliki 2(dua) lajur khusus dalam desa;
- (b) Dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
- (c) Mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
- (d) Kelestarian fungsi lingkungan hidup; dan
- (e) Tidak memanfaatkan fasilitas pejalan kaki

e. Pasal 106 menyebutkan :

Parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 105 dilarang dilakukan di :

- (1) Tempat penyebrangan pejalan kaki atau tempat penyebrangan sepeda yang telah ditentukan;
- (2) Jalur khusus pejalan kaki;
- (3) Tikungan;
- (4) Jembatan;
- (5) Terowongan;
- (6) Tempat yang mendekati perlintasan sebidang;
- (7) Tempat yang mendekati persimpangan/kaki simpang;
- (8) Muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;
- (9) Tempat yang menutupi rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas;
- (10) Berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; atau
- (11) Pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.

f. Pasal 107 terdiri dari 2 ayat yang menyebutkan :

- (1) Lokasi fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 ditetapkan oleh:
 - (a) gubernur untuk jalan kota yang berada di wilayah provinsi;
 - (b) bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
 - (c) walikota untuk jalan kota.
- (2) Penetapan lokasi parkir sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) dilaksanakan forum lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan tingkatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

g. Pasal 108 terdiri dari 4 ayat mengenai :

(1) Penyediaan fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 105 dapat dipungut tarif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

(2) Penyelenggara parkir di dalam ruang milik jalan wajib :

(a) menyediakan tempat parkir yang sesuai standar teknis yang ditentukan;

(b) melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, dan waktu

(c) memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir yang aman dan selamat dengan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;

(d) menjaga keamanan kendaraan yang diparkir; dan

(e) mengganti kerugian kehilangan atau kerusakan kendaraan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

(3) Pengguna parkir di dalam ruang milik jalan wajib :

(a) mematuhi ketentuan tentang tata cara parkir dan tata cara berlalu lintas; dan

(b) mematuhi tata tertib yang dikeluarkan oleh penyelenggara parkir.

(4) Penyelenggara parkir sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dapat bekerjasama dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

h. Pasal 109 terdapat 2 ayat mengenai :

(1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 102 wajib menyediakan tempat parkir khusus untuk :

(a) penyandang cacat;

- (b) manusia usia lanjut; dan
 - (c) wanita hamil.
- (2) Tempat parkir khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memenuhi persyaratan:
 - (a) kemudahan akses menuju dari dan/atau ke bangunan/fasilitas yang dituju;
 - (b) tersedia ruang bebas yang memudahkan masuk dan keluar dari kendaraannya;
 - (c) dipasang tanda parkir khusus; dan
 - (d) tersedia ramp trotoar di kedua sisi kendaraan.
- i. Pasal 110 menyebutkan setiap penyelenggara parkir yang melanggar ketentuan dikenai sanksi administratif
- 3. Menurut Peraturan Pemerintah nomor 32 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
 - a. Pada pasal 72 yang terdiri dari 3 ayat menjelaskan tentang pembatasan ruang parkir yang dilakukan dengan cara:
 - (1) Luar ruang milik jalan.
 - (2) Luar ruang milik jalan.
 - b. Pada pasal 72 juga menjelaskan mengenai kriteria pembatasan ruang parkir paling sedikit:
 - (1) Memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh); dan
 - (2) Hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata jam puncak kurang dari 30 km/jam. Pemberlakuan pembatasan parkir selain memenuhi kriteria harus memperhatikan kualitas lingkungan.
 - c. Pada pasal 73 menjelaskan tentang pembatasan ruang parkir dapat dilakukan dengan pembatasan :
 - (1) Waktu parkir;
 - (2) Durasi parkir;
 - (3) Tarif parkir;
 - (4) Kouta parkir; dan/atau

(5) Lokasi parkir.

4. Keputusan Direktori Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96 mengenai pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir yaitu :

a. Penentuan ruang bebas dan lebar bukaan pintu

Parkir ruang kosong kendaraan disediakan di kendaraan lateral dan longitudinal. Ruang bebas lateral diatur pada posisi pintu kendaraan terbuka yang diukur dari ujung luar pintu ke tempat parkir tempat parkir di sampingnya. Ruang kosong ini diberikan sehingga tidak ada dampak antara pintu kendaraan yang diparkir di sebelahnya ketika penumpang turun dari kendaraan. Untuk memanjang ruang parkir diberikan di depan kendaraan untuk menghindari tabrakan dengan dinding atau kendaraan yang melewati gang. Besar bebas dari arah lateral diambil pada 5 cm dan arah longitudinal 30 cm. Lebar bukaan pintu kendaraan berdasarkan golongan tercantum pada Tabel III.1.

Tabel III. 1 Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Golongan	Jenis Bukaan pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir
I	Pintu depan / belakang terbuka minimal 55 cm	a. Karyawan/pekerja kantor b. Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.
II	Pintu depan / belakang terbuka minimal 75 cm	Hiburan, rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop.
III	Pintu dengan terbuka minimal dan ditambahkan untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat

Sumber : Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272/Hk.105/DRJD/96

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa lebar bukaan pintu kendaraan digolongkan berdasarkan tiga golongan beserta ketentuannya dan pengguna fasilitas parkir.

b. Penentuan besar Satuan Ruang Parkir (SRP)

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas 3 (tiga) jenis kendaraan dengan berdasarkan luas (lebar dikali panjang) adalah 29 sebagaimana terlihat pada Tabel III.2 sebagai berikut.

Tabel III. 2 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP)
1. Mobil Penumpang	
c. Golongan I	2,30 x 5,00 meter
d. Golongan II	2,50 x 5,00 meter
e. Golongan III	3,00 x 5,00 meter
2. Bus / Truk	3,40 x 12,50 meter
3. Sepeda Motor	0,75 x 2,00 meter

Sumber : Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: 272 /Hk.105 /DRJD/96

c. Larangan untuk parkir

- (1) Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- (2) Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter;
- (3) Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan;
- (4) Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang;
- (5) Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan;
- (6) Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung;
- (7) Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah hydrant/keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis;
- (8) Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan

bahaya.

d. Tata Cara Parkir

(1) Hal-hal yang harus diperhatikan dalam parkir :

- (a) Batasi parkir yang dinyatakan dengan markai jalani pembatasi.
- (b) Keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang remi.

(2) Tata cara parkir sesuai dengan fasilitasnya adalah sebagai berikut:

(a) Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir:

- 1. Dalam melakukan parkir, jurai parkir dapat memandu pengemudi kendaraan;
- 2. Jurai parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir;
- 3. Jurai parkir harus mengenakan seragam dan identitas.

(b) Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/keluar)

- 1. Pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tandai parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan);
- 2. Dengan idan tanpa jurai parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata cara parkir;
- 3. Pada pintu keluar, petugas harus memeriksa karcis tandai parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

e. Jaluri Sirkulasi

Jaluri Sirkulasi merupakan tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas

parkiir. Lebari minimumi jalani untuki parkiri padai berbagai suduti dapati dilihati dalami Tabeli III.3 sebagaii berikut.

Tabel III. 3 Lebari Minimumi Jalani Untuki Parkiri padai Berbagai Suduti

Kriteria Parkir						Satu Lajur		Dua Lajur	
Sudut Parkir	Lebar Ruang Parkir	Ruang Parkir Efektif	Ruang Mnufer	D + M	D + M - J	Lebar Jalan Efektif	Lebar Total Jalan	Lebar Jalan Efektif	Lebar Total Jalan
0	2,3	2,3	3	5,3	2,8	3,5	6,3	7	9,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	8,4	7	11,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3,5	9,8	7	13,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	10,9	7	14,4
90	2,5	5	5,8	10,8	8,3	3,5	11,8	7	15,3

Berdasarkan tabel diatas lebari minimumi jalani untuki parkiri digolongkani berdasarkan suduti yangi telahi ditentukani. Yaitui suduti 0⁰ , suduti 30⁰, suduti 45⁰, suduti 60⁰, dan suduti 90⁰

f. Pola Pikir

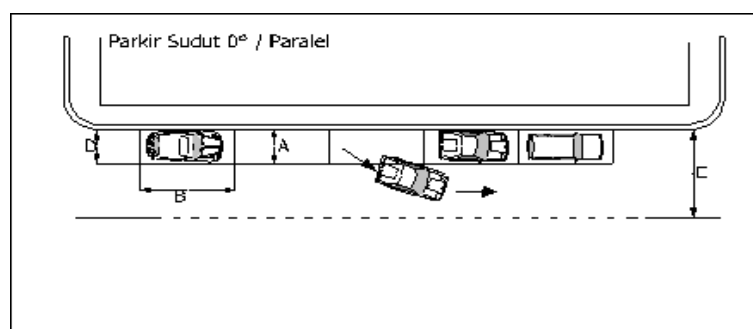
Untuk melakukan suatu kebijaksanaan yang berkaitan dengan parkir, terlebih dahulu perlu dipikirkan pola pikir yang diimplementasikan. Pola parkir tersebut akan dinilai baik apabila sesuai dengan kondisi tempat parkir tersebut. Ada beberapa pola parkir yang telah berkembang baik antara lain sebagai berikut :

(1) Parkir sudut 0⁰/paralel

Tabel III. 4 Keterangan parkir sudut 0⁰ / paralel

A	B	C	D	E
2,3m	6,0m	-	2,3m	5,3m

Sumber : Munawar, 2006



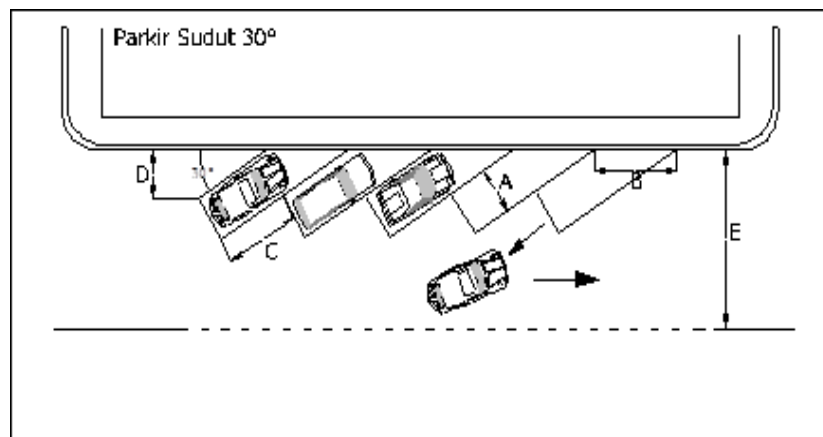
Gambar III. 1 Pola parkir sudut 0° / parallel

(2) Parkir Sudut 30°

Tabel III. 5 Keterangan parkir sudut 30°

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3m	4,6m	3,45m	4,70m	7,6m
II	2,5m	5,0m	4,3m	4,85m	7,75m
III	3,0m	6,0m	5,35m	5,0m	7,9m

Sumber : Munawar, 2006



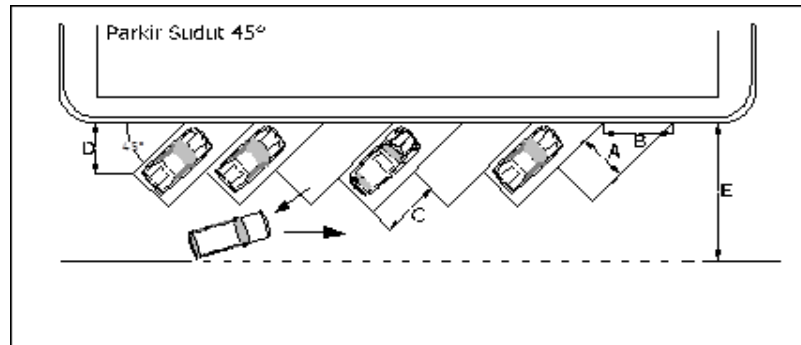
Gambar III. 2 Pola parkir sudut 30°

(3) Parkir Sudut 45°

Tabel III. 6 Kerangan parkir sudut 45°

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3m	3,5m	2,5m	5,6m	9,3m
II	2,5m	3,7m	2,6m	5,65m	9,35m
III	3,0 m	4,5 m	3,2 m	5,57m	9,45m

Sumber : Munawar, 2006



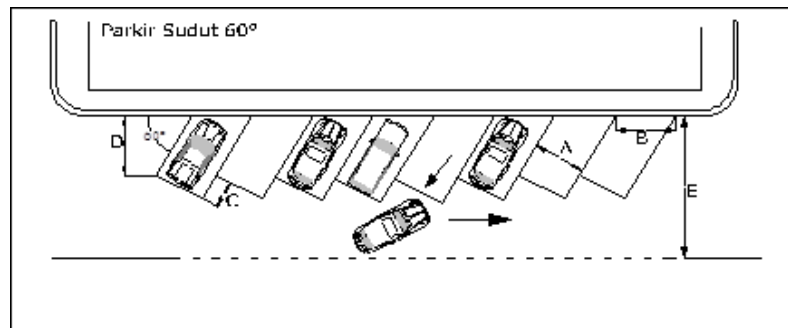
Gambar III. 3 Pola parkir sudut 45°

(4) Parkir Sudut 60°

Tabel III. 7 Keterangan Parkir Sudut 60°

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3m	2,9m	1,45m	5,95	10,55m
II	2,5m	3,0m	1,5m	5,95m	10,55m
III	3,0	3,7m	1,85m	6,0m	10,6m

Sumber : Munawar, 2006



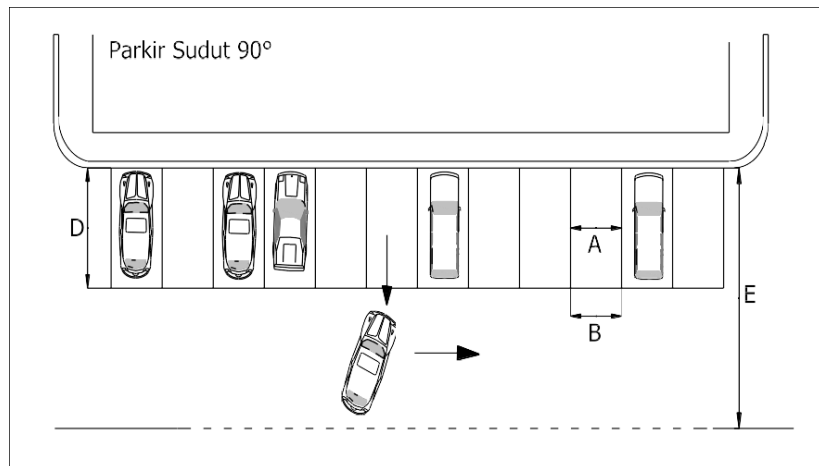
Gambar III. 4 Pola parkir sudut 60°

(5) Parkir Sudut 90°

Tabel III. 8 Keterangan parkir sudut 90°

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3m	2,3m	-	5,4m	11,2m
II	2,5m	2,5m	-	5,4m	11,2m
III	3,0	3,0	-	5,4m	11,2m

Sumber : Munawar, 2006



Gambar III. 5 Pola parkir sudut 90°

Keterangani :

A = lebari ruangi parkiri (m)

B = lebari kakii ruangi parkiri (m)

C = selisii Panjangi ruangi parkiri (m)

D = ruangi parkiri efektifi (m)

M = ruangi parkiri (m)

E = ruangi parkiri efektifi ditambahi ruangi parkiri (m)

3.2 Kinerja Ruas Jalan

3.2.1 Pengertian Mengenai Kinerja Ruas Jalan

1. Volumei lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik pada jalan persatuan waktu, dinyatakan dalam kendaraan per jam atau satuan mobil penumpang (SMP) per jam (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
2. Kinerja Ruas Jalan adalah ukuran kinerja ruas jalan dapat ditentukan dari arus dan komposisi lalu lintas, kecepatan arus bebas, kapasitas, derajat kejenuhan, kecepatan, dan waktu tempuh (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
3. Kapasitas (C) adalah arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometrik, distribusi arah dan komposisi lalu lintas juga faktor lingkungan) (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
4. Kecepatan Tempuh (V) adalah kecepatan rata-rata (km/jam) lalu lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata kendaraan yang melalui segmen jalan (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
5. Lebar Jalur Efektif (W_e) adalah lebar rata-rata yang tersedia untuk pergerakan lalu lintas setelah pengurangan akibat parkir tepi jalan, atau penghalang sementara lain yang menutupi jalur lalu lintas (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
6. Kapasitas Dasar (smp/jam) adalah kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditentukan sebelumnya (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
7. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Lebar Jalur Lalu Lintas (FC_w) adalah faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat lebar jalur lalu lintas
8. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah (FC_{sp}) adalah faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat pemisahan arah lalu lintas (hanya jalan dua arah tak terbagi) (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)

9. Faktori Penyesuaian Kapasitas Untuk Hambatan Samping (FCsf) adalah faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat hambatan samping sebagai fungsi lebar bahu atau jaran kereb penghalang (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
10. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota (FCcs) adalah faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat ukuran kota (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
11. Kecepatan Arus Bebas Dasar (FVo) adalah kecepatan arus bebas segmen jalan pada kondisi ideal tertentu (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
12. Penyesuaian Kecepatan Untuk Lebar Jalur Lalu Lintas (FVw) adalah penyesuaian untuk kecepatan arus bebas dasar akibat lebar jalur lalu lintas (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
13. Faktor Penyesuaian Kecepatan Untuk Hambatan Samping (FFVsf) adalah faktor penyesuaian untuk kecepatan arus bebas dasar akibat hambatan samping sebagai fungsi lebar bahu atau jarak kereb-penghalang (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997)
14. Faktor Penyesuaian Kecepatan Untuk Ukuran Kota (FFVcs) adalah faktor penyesuaian untuk kecepatan arus bebas dasar akibat ukuran kota

3.2.2 Peraturan – Peraturan Terkait Kinerja Ruas Jalan

Berikut ini merupakan peraturan-peraturan terkait kinerja ruas jalan

1. Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997
 - a. Kapasitas Jalan memiliki faktor penyesuaian untuk menentukan kapasitas Jalan :
 1. Kapasitas Dasar (Co)

Tabel III. 9 Kapasitas Dasar (Co)

No	Tipe Jalan	Kapasitas Dasar	Catatan
1	Empat lajur terbagi atau	1650	Per lajur
	Jalan satu arah		
2	empat lajur tidak terbagi	1500	Per lajur
3	dua lajur tidak terbagi	2900	Total dua arah

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kapasitas dasar (Co) dibagi menjadi 3 berdasarkan tipe jalan.

2. Faktor Penyesuaian Lebar Jalan (FCw)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian lebar jalan (FCw) berdasarkan tipe jalan dan lebar jalan efektif

Tabel III. 10 Faktor Penyesuaian Lebar Jalan (FCw)

Tipe Jalan	Lebar Jalan Efektif	FCw	Keterangan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah (4/2 D)	3	0,92	per lajur
	3,25	0,96	
	3,5	1	
	3,75	1,04	
	4	1,08	
Empat lajur tidak terbagi (4/2 UD)	3	0,91	per lajur
	3,25	0,95	
	3,75	1	
	3,75	1,05	
	4	1,09	
Dua lajur tidak terbagi (2/2 UD)	5	0,58	Kedua arah
	6	0,87	
	7	1	
	8	1,14	
	9	1,25	
	10	1,29	
	11	1,34	

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat ketentuan dan perhitungan faktor penyesuaian lebar jalan (FCw) berdasarkan tipe jalan dan lebar jalan efektif.

3. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah atau Median (FCsp)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian pemisah arah atau median (FCsp)

Tabel III. 11 Faktor Pemisah Arah atau Median (FCsp)

Pemisah Arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCsp	Dua-Lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-Lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perhitungan faktor pemisah arah dibagi dalam dua tipe jalan dan beberapa proporsi kendaraan pada setiap pemisah arah (50-50, 60-40, 70-30, 80- 20, 90-10, 100-0).

4. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) jalan dengan kerb berdasarkan tipe jalan, kelas hambatan samping, dan lebar bahu efektif rata-rata:

Tabel III. 12 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf) Jalan dengan Kerb

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar kerb			
		jarak : kerb-penghalang Wk (m)			
		≤ 0,5 m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	0,95	0,97	0,99	1,01
	rendah	0,94	0,96	0,98	1
	sedang	0,91	0,93	0,95	0,98
	tinggi	0,86	0,89	0,92	0,95
	sangat tinggi	0,81	0,85	0,88	0,92
Empat lajur terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	0,95	0,97	0,99	1,01
	rendah	0,93	0,95	0,97	1
	sedang	0,9	0,92	0,95	0,97
	tinggi	0,84	0,87	0,9	0,93
	sangat tinggi	0,77	0,81	0,85	0,9
Dua lajur terbagi atau jalan satu arah	Sangat rendah	0,93	0,95	0,97	0,99
	rendah	0,9	0,92	0,95	0,97
	sedang	0,86	0,88	0,91	0,94
	tinggi	0,78	0,81	0,84	0,88
	sangat tinggi	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) jalan dengan kerb dibagi menjadi 2 tipe jalan dan di setiap tipe jalan terdapat 5 kriteria hambatan samping dan 4 ketentuan lebar bahu efektif rata-rata. Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) jalan dengan bahu berdasarkan tipe jalan, kelas hambatan samping, dan lebar efektif rata-rata :

Tabel III. 13 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf)
Jalan dengan Bahu

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu			
		Lebar bahu efektif rata-rata W_s (m)			
		$\leq 0,5$ m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	rendah	0,94	0,97	1	1,02
	sedang	0,92	0,95	0,98	1
	tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
	sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
Empat lajur terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	0,96	0,99	1,01	1,03
	rendah	0,94	0,97	1	1,02
	sedang	0,92	0,95	0,98	1
	tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	sangat tinggi	0,8	0,86	0,9	0,95
Dua lajur terbagi 2/2 atau jalan satu arah	Sangat rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	rendah	0,92	0,94	0,97	1
	sedang	0,89	0,92	0,95	0,98
	tinggi	0,82	0,86	0,9	0,95
	sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) jalan dengan bahu dibagi menjadi 2 tipe jalan dan disetiap tipe jalan terdapat 5 kriteria hambatan samping dan 4 ketentuan lebar bahu efektif rata-rata

5. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) berdasarkan jumlah penduduk.

Tabel III. 14 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian Untuk Ukuran Kota
< 0,1	0,86
0,1 - 0,5	0,90
0,5 - 1,0	0,94
1,0 - 3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber : MKJI, 1997

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) ditentukan berdasarkan jumlah penduduk dalam juta jiwa dan digolongkan menjadi 5 golongan

- b. Kecepatan Arus bebas memiliki faktor penyesuaian dalam menentukan kecepatan arus bebas

1. Kecepatan Arus Bebas Dasar (FVo)

Berikut ini adalah tabel kecepatan arus bebas dasar (FVo) :

Tabel III. 15 Kecepatan Arus Bebas Dasar (Fvo)

Tipe Jalan	Kecepatan Arus			
	Kendaraan Ringan (LV)	Kendaraan Berat (HV)	Sepeda Motor (MC)	Semua Kendaraan (rata-rata)
Enam lajur terbagi (6/2 D) atau Tiga lajur satu arah (3/1)	61	52	48	57
Empat lajur terbagi (4/2 D) atau Dua lajur satu arah (2/1)	57	50	47	55
Empat lajur tak terbagi (4/2 UD)	53	46	43	51
Dua lajur tak terbagi (2/2 UD)	44	40	40	42

Sumber : MKJI, 1997

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kecepatan arus

bebasdasar (FVo) di bagi menjadi 4 tipe jalan dan disetiap jenis jalan terdapat 4 jeniskendaraan yang berbeda

2. Faktor Penyesuaian Lebar Jalur LaIu-lintas (FVw)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas efektif (FVw).

Tabel III. 16 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu-lintas (FVw)

Tipe Jalan	Lebar Jalur lalu – lintas efektif (W _e) (m)	FVw (Km/jam)
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah (4/2 D)	Per lajur	-4
	3	-2
	3,25	0
	3,5	2
	3,75	4
Empat lajur tidak Terbagi (4/2 UD)	4	-4
	Per lajur	-2
	3	0
	3,25	2
	3,5	4
Dua lajur tidak terbagi (2/2 UD)	3,75	-9,5
	4	-3
	Total	0
	5	3
	6	4
	7	6
	8	7
	9	
	10	
	11	

Sumber : MKJI, 1997

3. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FFVsf)

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian hambatan samping (FFVsf) jalan dengan kerb

Tabel III. 17 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FFVsf) Jalan dengan Kerb.

Tipe Jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan Jarak kerb-penghalang			
		Jarak: kerb – penghalang W_k (m)			
		$\leq 0,5$ m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,97	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,93	0,95	0,97	0,99
	Tinggi	0,87	0,90	0,93	0,96
	Sangat tinggi	0,81	0,85	0,88	0,92
Empat lajur tak terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,96	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,91	0,93	0,96	0,98
	Tinggi	0,84	0,87	0,90	0,94
	Sangat tinggi	0,77	0,81	0,85	0,90
Dua lajur tak terbagi 2/2 UD atau Jalan satu arah	Sangat rendah	8	9	9	0
	Rendah	3	5	6	8
	Sedang	7	9	2	5
	Tinggi	8	1	4	8
	Sangat tinggi	8	2	7	2

Sumber : MKJI, 1997

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian hambatan samping (FFVsf) jalan dengan kerb ditentukan oleh tipe jalan, kelas hambatan samping, dan jarak kerb penghalang.

Berikut ini adalah tabel faktor penyesuaian hambatan samping (FFVsf) jalan dengan bahu:

Tabel III. 18 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FFVsf) Jalan dengan Bahu

Tipe Jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan Jarak bahu penghalang			
		Jarak: bahu – penghalang W_k (m)			
		$\leq 0,5$ m	1,0 m	1,5 m	≥ 2 m
Empat lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,98	1,00	1,02	1,03
	Sedang	0,94	0,97	1,00	1,02
	Tinggi	0,89	0,93	0,96	0,99
	Sangat tinggi	0,84	0,88	0,92	0,96
Empat lajur tak terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,02	1,03	1,03	1,04
	Rendah	0,98	1,00	1,02	1,03
	Sedang	0,93	0,96	0,99	1,02
	Tinggi	0,87	0,91	0,94	0,98
	Sangat tinggi	0,80	0,86	0,90	0,95
Dua lajur tak terbagi 2/2 UD atau Jalan satu arah	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,01
	Rendah	0,96	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,91	0,93	0,96	0,99
	Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
	Sangat tinggi	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : M, 1997KJI

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian hambatan samping (FFVsf) jalan dengan bahu ditentukan oleh tipe jalan, kelas hambatan samping, dan jarak bahu penghalang.

4. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FFVcs)

Tabel III. 19 Faktor Penyesuaian Ukran Kota (FFVcs)

Ukuran Kota (Juta Jiwa)	Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FFVcs)
< 0,1	0.90
0,1 – 0,5	0.93
0,5 – 1,0	0.95
1,0 – 3,0	1.00
> 3,0	1.03

Sumber : MKJI, 1997

Dapat dilihat tabel di atas, dapat dilihat bahwa perhitungan faktor penyesuaian ukuran kota (FFVcs) ditentukan berdasarkan jumlah penduduk dalam juta jiwa dan digolongkan menjadi 5 golongan.

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian

Agar lebih memahami proses pengerjaan penelitian ini maka harus dibuat alur pikir penelitian. Pada alur pikir penelitian ini akan dijelaskan urutan tahapan dalam proses penelitian mulai dari tahap awal penelitian sampai pada akhir penelitian, dimana akan menghasilkan suatu usulan dan kesimpulan. Berikut adalah tahapan yang dilakukan dalam melakukan Analisa penelitian :

1. Identifikasi Masalah

Pada tahapan proses identifikasi masalah ini akan mendapatkan berbagai masalah yang terdapat pada wilayah studi. Setelah didapatkan beberapa masalah yang ada, kemudian akan diambil beberapa permasalahan untuk dirumuskan

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data ini dibagi menjadi dua yaitu data primer dan sekunder. Data primer meliputi survei inventarisasi parkir ruas jalan dan survei volume parkir *on street*. Sedangkan data sekunder meliputi data jaringan jalan dan tata guna lahan yang ada di daerah penelitian yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Pagar Alam dan Dinas kependudukan dan pencatatan sipil Kota Pagar Alam. Dan data volume lalu lintas.

3. Analisis Data

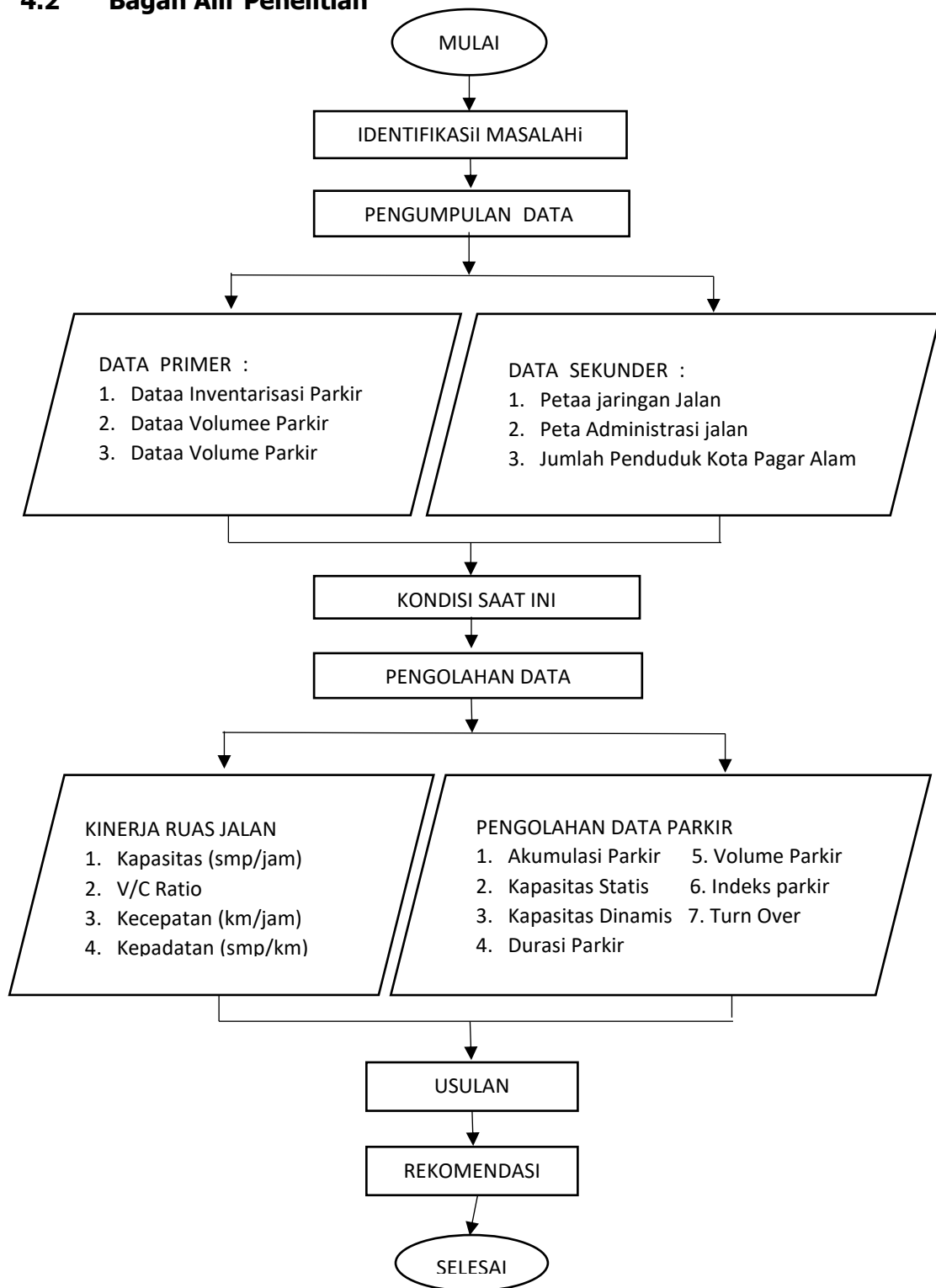
Tahap ini adalah tahap dimana saat kita telah mendapatkan kumpulan data-data, maka dari data yang telah dikumpulkan

selanjutnya dilakukan analisis kondisi mengenai parkir saat ini mengenai parkir yang ada.

4. Keluaran (Output)

Tahap ini merupakan tahap menindak lanjuti rekomendasi terbaik dalam melakukan penataan parkir di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) di Kota Pagar Alam.

4.2 Bagan Alir Penelitian



Sumber : Hasil Analisis, 2022

Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Guna menghindari permasalahan dalam pengaturan Serta penataan parkir maka dilaksanakan pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Dari kedua data tersebut yang menjadi landasan penelitian untuk memperoleh pemecahan masalah dari permasalahan parkir yang ada. Berikut data yang dimaksud:

4.3.1 Data Sekunder

Data Sekunder didapatkan dari pihak instansi terkait dengan data yang diperlukan antara lain :

1. Data Peta tata guna lahan yang didapatkan dari PUPR (Pekerjaan umum dan Perumahan Rakyat)
2. Data Peta Jaringan Jalan dan hirarki jalan yang ada didapatkan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pagar alam
3. Jumlah Penduduk Kota Pagar Alam yang didapatkan dari Dinas Kependudukan dan pencatatan Sipil Kota Pagar Alam

4.3.2 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung di lapangan melalui pelaksanaan survey.

1. Survey inventarisasi parkir

Survei Inventarisasi ini bertujuan guna menerapkan 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 di sekitar daerah penelitian.

Target data yang dihasilkan dari survei Inventarisasi adalah:

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

Alat yang digunakan dalam pelaksanaan survei Inventarisasi adalah:

- a. Walking measure;
- b. Rol meter;
- c. Alat tulis;
- d. Formulir;
- e. Kamera;
- f. Clip board.

2. Volume Parkir

Survei ini dilaksanakan untuk mengetahui kondisi parkir secara langsung baik dari jumlah kendaraan, lama parkir, maupun sirkulasi parkir. Dan bagaimana pengaruhnya terhadap arus lalu lintas. Berikut adalah alasan dalam melakukan survei volume parkir:

- a. Membedakan antara pengguna jasa parkir waktu singkat dengan pengguna dalam waktu lama;
- b. Merancang sistem pengendalian parkir yang selektif di jalan, dalam efisiensi penggunaan lahan untuk ruang parkir;
- c. Pengumpulan data sebagai dasar memperkirakan permintaan terhadap ruang parkir dan merencanakan kebijakan parkir

Target Data yang dihasilkan dari survei volume parkir adalah:

- a. Akumulasi Parkir
- b. Kapasitas Statis
- c. Durasi Parkir
- d. Kapasitas Dinamis
- e. Volume parkir
- f. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)
- g. Tingkat Pergantian Parkir (Turn Over)

h. Permintaan terhadap penawaran

Alat yang digunakan dalam survei patrol parkir adalah :

- a. Pencatat waktu;
- b. Alat tulis;
- c. Kamera;
- d. Clip board;
- e. Formulir survei volume parkir.

3. Volume lalu lintas

Survei ini dilaksanakan untuk mengetahui pengaruh parkir terhadap kinerja ruas jalan dengan menggunakan indikator unjuk kerja:

- a. Kapasitas Jalan
- b. Kecepatan
- c. V/C Ratio
- d. Kepadatan

4.4 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini, yaitu dengan menggunakan metode kualitatif. Menurut Sugiyono (2012:9) metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, dalam metode ini peneliti melakukan pengumpulan data secara langsung pada lapangan. Kemudian data yang diteliti akan dikemukakan dalam bentuk tabel, grafik, garis, diagram, lingkaran maupun secara visual.

4.4.1 Analisis Kondisi Saat ini

Kondisi parkir saat ini sebelum rekomendasi usulan pemecahan masalah ditentukan, wajib diketahui terlebih dahulu kondisi lapangan saat ini (eksisting) dari pengaturan parkir yang ada. Data yang dianalisis adalah

data parkir pada waktu penelitian yaitu pukul 06.00-18.00 dan untuk pengambilan volume lalu lintas yaitu 06.00 – 22.00 WIB.

1. Analisis Permintaan Parkir

a. Akumulasi Parkir

Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x$$

Keterangan :

E_i : *Entry* (kendaraan yang masuk lokasi)

E_x : *Exit* (kendaraan yang keluar lokasi)

b. Kapasitas Statis

Penyediaan kapasitas parkir, yang akan disediakan atau yang akan ditawarkan untuk memenuhi permintaan parkir.

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

x

Rumus IV. 1

Sumber : Munawar, 2006

Dimana :

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

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

X = panjang dan lebar ruang parkir yang dipergunakan

c. Durasi Parkir

Rumus ini merupakan rata-rata durasi lamanya kendaraan parkir, dicari dengan rumus:

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

Rumus IV. 2

Sumber : Munawar, 2006

Dimana:

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

d. Kapasitas Dinamis

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

$$KD = \frac{Ks \times P}{D}$$

D

Rumus IV. 3

Sumber : Munawar, 2006

Kd = Kapasitas parkir dalam kend/jam survei (kend)

Ks = Jumlah ruang parkir yang ada

P = Lamanya survei (jam)

D = rata - rata durasi (jam)

e. Volume Parkir

Volume parkir menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode tertentu, biasanya dalam hari). Waktu yang digunakan Kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam, menyatakan lama parkir

f. Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

Indeks parkir merupakan presentase penggunaan ruang parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi dan penawaran. Penentuan indeks parkir didapatkan menggunakan rumus:

$$IP = \frac{\text{Akumulasi(Kend)} \times 100\%}{Ks}$$

Rumus IV. 4

Sumber : Munawar, 2006

Keterangan :

IP = Indeks Parkir

Ks = Kapasitas Statis

g. *Turn Over* atau Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat dari penggunaan ruang parkir yang merupakan perbandingan volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang parkir. Tingkat perolehan parkir pada saat survei (kend/menit) dapat diperoleh dengan rumus:

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{Volume Kendaraan}}{Ks}$$

Rumus IV. 5

Sumber : Munawar, 2006

2. Kajian Analisis Kinerja Lalu lintas :

a. Kapasitas Jalan

Perhitungan kapasitas jalan perkotaan Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997) menggunakan rumus berikut :

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsfx \times FCcs$$

Rumus IV. 6

Sumber : MKJI, 1997

Keterangan :

C = kapasitas jalan

Co = kapasitas dasar

Fw = faktor penyesuaian lebar jalan

Fsp = faktor penyesuaian arah lalu lintas

Fsf = faktor penyesuaian hambatan samping

Fcs = faktor penyesuaian ukuran kota

b. V/C Ratio

Untuk mengetahui tingkat pelayanan pada ruas jalan dapat dikelompokkan menjadi (A,B,C,D,E,dan F).berikut ini adalah tabel

tingkat pelayanan ruas jalan.

c. Kecepatan Arus bebas

Kecepatan digunakan sebagai salah satu ukuran kinerja ruas jalan.

$$FV = (FVo + FVw) \times FFVsf \times FFVcs \quad \textbf{Rumus IV. 7}$$

Sumber : MKJI, 1997

Keterangan:

FV = kecepatan arus bebas (km/jam)

FVo= kecepatan arus bebas dasar (km/jam)

FV = penyesuaian lebar jalur lalu lintas efektif (km/jam)

FFVsf= penyesuaian kondisi hambatan samping

FFVcs= penyesuaian ukuran kota

d. Kepadatan.

$$\text{Kepadatan} = \frac{\text{Volume Lalu Lintas}}{\text{Kecepatan}}$$

Rumus IV. 8

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

Lokasi dan jadwal penelitian ini menginformasikan tempat dan waktu yang digunakan untuk penulis melakukan penelitian dan pengumpulan data-data yang dibutuhkan terkait permasalahan yang dikaji oleh penulis. Lokasi dan jadwal penelitian berada pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan Magang yang berada di kota Pagar alam.

Pada kesempatan kali ini peneliti mengkaji permasalahan terkait penataan parkir pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) di Kota Pagar Alam. Penjadwalan untuk melakukan pengumpulan data terkait kondisi parkir yaitu pada 1-3 juni 2022. Sedangkan, untuk lokasi penelitian yang dilakukan yaitu berada pada Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) di kota Pagar Alam 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 volume parkir.

BAB V

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Kondisi Parkir Saat Ini

5.1.1 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah total dari kendaraan yang diparkir pada suatu tempat tertentu dalam waktu tertentu. Dari hasil akumulasi yang dilakukan tiap 15 menit selama 12 jam untuk Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) (waktu penelitian pada pukul 06.00 – 18.00 WIB) dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan waktu puncak.

Akumulasi parkir tertinggi pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dengan jumlah kendaraan parkir tertinggi sebanyak 73 kendaraan yang terjadi pada pukul 16.00 – 16.15 WIB. Hal ini dikarenakan di ruas jalan Prof.Dr.Bakri (Segmen 5) memiliki hambatan samping tinggi, seperti lapangan merdeka atau disebut alun-alun utara kota pagar alam dan memarkirkan kendaraannya pada ruas jalan tersebut.

Akumulasi parkir yang ada pada ruas jalan yang menjadi kajian dapat dilihat pada Tabel berikut ini :

Tabel V. 1 Akumulasi Parkir

Lokasi Parkir	Jam Puncak	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Akumulasi Total
PROF.DR.BAKRI HAMID 5	16.00 - 16.15	47	26	73

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.2 Kapasitas Statis

a. Mobil Penumpang

Besarnya nilai kapasitas statis dipengaruhi oleh Panjang dan sudut parkir. Berikut adalah contoh perhitungan kapasitas statis pada parkir *on street* Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dengan sudut 90^0 jenis kendaraan mobil yaitu sebagai berikut :

$$\begin{aligned}KS &= \frac{L}{X} \\&= \frac{126 \text{ meter}}{2.5} \\&= 50 \text{ SRP}\end{aligned}$$

Keterangan :

KS = kapasitas statis atau jumlah ruang parkir yang ada

L = panjang jalani efektif yang dipergunakan untuk parkir

X = panjang dan lebar ruang parkir yang dipergunakan

Dari perhitungan di atas dapat diketahui pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5), ruang parkir maksimum yang tersedia untuk jenis kendaraan mobil sebesar 50 SRP. Berikut adalah rincian kapasitas statis pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 :

Tabel V. 2 Kapasitas Statis Mobil

Nama Jalan	Panjang Jalan (m)	Sudut (x^0)	Lebar kaki ruang parkir	Kapasitas statis
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	126	90	2.5	50

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

b. Sepeda Motor

Perhitungan kapasitas statis parkir di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) untuk sepeda motor dengan sudut 90^0 adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned}KS &= \frac{L}{X} \\&= \frac{74 \text{ meter}}{0,75} \\&= 99 \text{ SRP}\end{aligned}$$

Keterangan :

KS = kapasitas statisi ataiu jumlahi ruangi parkiri yangi adai

L = panjangi jalani efektiif yang idipergunakanani untuki parkiri

X = panjangi dani lebari ruangi parkiri yangi dipergunakanani

Dari perhitungan di atas maka diketahui kapasitas statis motor pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 sebanyak 99 SRP. Berikut adalah rincian kapasitas statis parkir sepeda motor pada lokasi yang dikaji :

Tabel V. 3 Kapasitas Statis Sepeda Motor

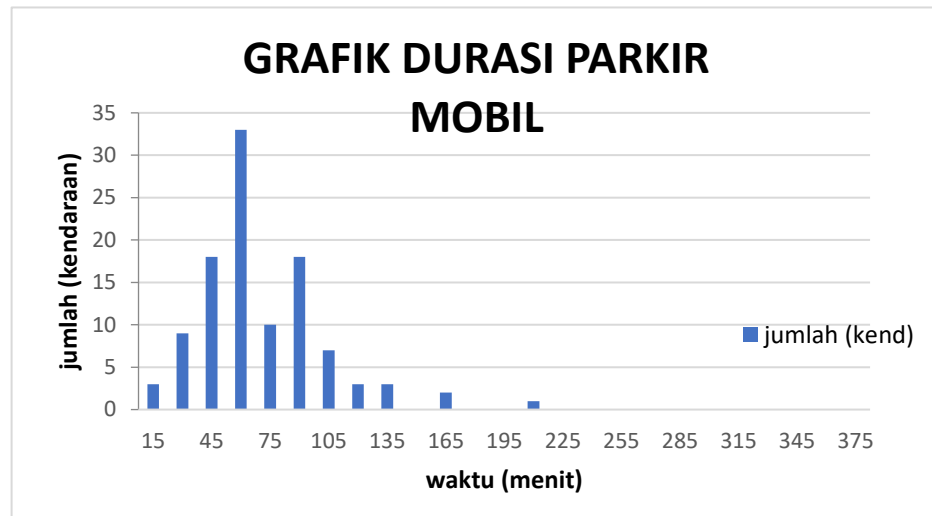
Nama Jalan	Panjang	Lebar kaki	kapasitas statis
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	74	0.75	99

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.3 Durasi Parkir

a. Mobil Penumpang

Waktu parkir tertinggi kendaraan mobil di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) pada durasi waktu selama 60 menit. Berikut merupakan grafik durasi parkir mobil pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) :



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Gambar V. 1 Durasi Parkir Mobil di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Perhitungan untuk mengetahui durasi parkir mobil pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah sebagai berikut (waktu penelitian 12 jam).

$$D = \frac{\text{kendaraan parkir} \times \text{lamanya parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan}}$$

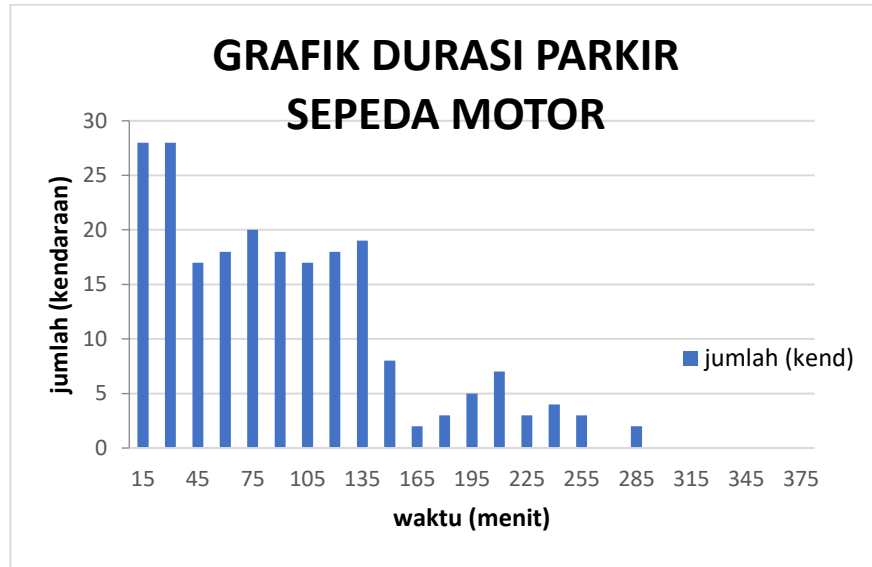
$$D = \frac{125 \text{ kendaraan parkir /jam}}{107 \text{ kend}}$$

$$D = 1.17$$

$$D = 70 \text{ menit}$$

b. Sepeda Motor

Waktu parkir tertinggi sepeda motor di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) pada durasi selama 15 menit. Berikut merupakan grafik durasi parkir sepeda motor pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) :



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Gambar V. 2 Durasi parkir Sepeda Motor di Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Perhitungan untuk mengetahui durasi parkir sepeda motor pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah sebagai berikut (waktu penelitian 12 jam).

$$D = \frac{\text{kendaraan parkir} \times \text{lamanya parkir}}{\text{Jumlah Kendaraan}}$$

Jumlah Kendaraan

$$D = \frac{337 \text{ kendaraan parkir /jam}}{220 \text{ kend}}$$

$$D = 1.53$$

$$D = 92 \text{ menit}$$

Tabel V. 4 Durasi Parkir

Lokasi Parkir	Rata-rata Durasi Parkir	
	Sepeda Motor	Mobil Penumpang
PROF.DR.BAKRI HAMID 5	1.53	1.17

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.4 Kapasitas Dinamis

a. Mobil Penumpang

Kapasitas dinamis tergantung pada besar lamanya kendaraan atau rata-rata durasi. Berikut adalah contoh perhitungan kapasitas dinamis untuk ruang parkir bagi mobil penumpang sudut 90° pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dengan pengamatan waktu 12 jam yaitu :

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

$$KD = \frac{50 \times 12}{1.17}$$

$$= 513 \text{ SRP}$$

Jadi besarnya kapasitas dinamis atau suatu ruang parkir di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dapat digunakan sebanyak 513 ruang mobil penumpang dalam sehari.

Tabel V. 5 Kapasitas Dinamis Mobil Penumpang

Nama Jalan	Kapasitas Statis	Durasi Parkir	P	Kapasitas Dinamis
PROF.DR.BAKRI HAMID 5	50	1.17	12	513

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

b. Sepeda Motor

perhitungan kapasitas dinamis untuk ruang parkir bagi sepeda pada jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dengan pengamatan waktu 12 jam yaitu :

$$KD = \frac{Ks \times P}{D}$$
$$KD = \frac{99 \times 12}{1.53}$$
$$= 776 \text{ SRP}$$

Keterangan :

KD = kapasitas parkir dalam kend/jam

Ks = jumlah ruang parkir yang ada

P = lamanya survey

D = rata-rata durasi (jam)

Jadi besarnya kapasitas dinamis atau suatu ruang parkir di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dapat digunakan sebanyak 776 ruang sepeda motor dalam sehari.

Tabel V. 6 Kapasitas Dinamis Sepeda Motor

Nama Ruas	Kapasitas Statis	Durasi Parkir	P	Hasil Kapasitas Dinamis
PROF.DR.BAKRI HAMID 5	99	1.53	12	776

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.5 Volume Parkir

Volumei parkiir merupakani jumlahi keseluruhani kendaraani yangi menggunakani fasilitasi parkiir dii badani jalani per satuani waktu selamia 12 jam atau (waktu penelitian) diengan iinterval waktu 15 meniit. Violume kendaraan jenis sepeda motor dan mobil penumpang pada jalan Prof. Dr.

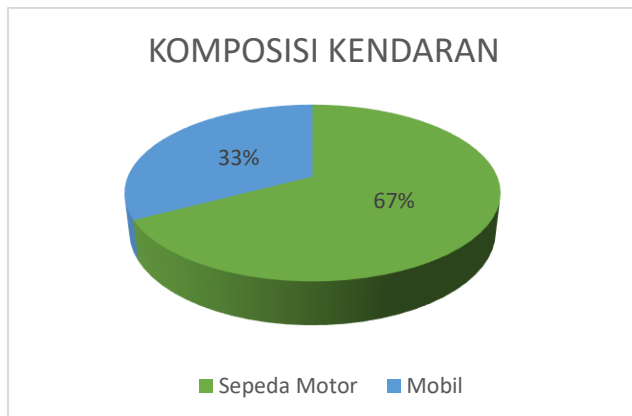
Bakri Hamid (Segmen 5) yaitu sepeda motor sejumlah 220 kendaraan, dan mobil penumpang 107. Berikut merupakan volume kendaraan parkir:

Tabel V. 7 Volume Kendaraan Parkir

Lokasi PARKIR	Volume Kendaraan Parkir	
	Sepeda Motor	Mobil
PROF.DR.BAKRI HAMID 5	220	107

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan volume kendaraan yang didapat dari analisis pada tabel diatas maka dapat diketahui presentase komposisi kendaraan pada tiap ruas yang akan digambarkan dengan gambar seperti dibawah ini :



Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Gambar V. 3 Komposisi Parkir Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Dari Gambar V.3 diatas dapat dilihat bahwa proporsi kendaraan pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) didominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor yaitu 67%. Sedangkan presentase untuk mobil yaitu 33%

5.1.6 Penggunaan Parkir (Indeks Parkir)

a. Mobil Penumpang

Perhitungan indeks parkir untuk mobil penumpang ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah sebagai berikut ;

$$IP = \frac{\text{akumulasi (kend)}}{Ks} \times 100\%$$

$$IP = \frac{26 \times 100\%}{50}$$

$$IP = 52.0 \%$$

Tingkat penggunaan ruang parkir pada setiap saat atau penggunaan ruang parkir dilihat dari perbandingan antara akumulasi dan kapasitas ruas Jalan Prof.Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) untuk mobil penumpang adalah 52.0 % yang artinya permintaan parkir belum melebihi kapasitas yang disediakan. Berikut ini adalah indeks parkir mobil penumpang:

Tabel V. 8 Indeks Parkir Mobil Penumpang

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Mobil	
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	50	26	52.0

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

b. Sepeda Motor

Perhitungan indeks parkir untuk sepeda motor penumpang ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah sebagai berikut ;

$$IP = \frac{\text{akumulasi (kend)}}{Ks} \times 100\%$$

$$IP = \frac{47 \times 100\%}{99}$$

$$IP = 47.5 \%$$

Tingkat penggunaan ruang parkir pada setiap saat atau penggunaan ruang parkir dilihat dari perbandingan antara akumulasi dan kapasitas ruas Jalan Prof.Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) untuk sepeda motor adalah 47.5 %

yang artinya permintaan parkir belum melebihi kapasitas yang disediakan. Berikut ini adalah indeks parkir sepeda motor:

Tabel V. 9 Indeks Parkir Sepeda Motor

Lokasi Parkir	Kapasitas Statis	Akumulasi Maksimal Kendaraan Parkir (Kend)	Indeks Parkir Per Jam (%)
		Sepeda Motor	
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	99	47	47.5

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.7 Tingkat Pergantian Parkir (Turn Over)

Dari survei yang dilakukan kemudian dapatkan volume kendaraan yang menggunakan fasilitas selama waktu survei. Perhitungan ini erat kaitannya dengan kapasitas dan penawaran yang tersedia. Dari kedua komponen tersebut akan diperoleh turn over atau tingkat pergantian parkir.

a. Mobil Penumpang

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{Volume Kendaraan}}{\text{KS}}$$

$$\text{Turn Over} = \frac{107}{50}$$

$$\text{Turn Over} = 2.1 \text{ kendaraan/ruang}$$

Perbandingan volume parkir untuk satu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang/kapasitas statis pada Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah 2 kendaraan/ruang untuk jenis mobil penumpang.

b. Sepeda Motor

$$\text{Turn Over} = \frac{\text{Volume kendaraan}}{\text{KS}}$$

$$\text{Turn Over} = \frac{220}{99}$$

$$\text{Turn Over} = 2.2 \text{ kendaraan/ruang}$$

Perbandingan volume parkir untuk satu periode waktu tertentu dengan jumlah ruang/kapasitas statis pada Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah 2.1 kendaraan/ruang untuk jenis mobil penumpang dan 2.2 kendaraan/ruang untuk jenis sepeda motor.

Tabel V. 10 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan

Lokasi Parkir	Volume Kendaraan Parkir (kend)		Kapasitas Statis		Tingkat Pergantian (kend/ruang)	
	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	220	107	99	50	2.2	2.1

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.1.8 Permintaan Terhadap Penawaran

Hasil analisis yang telah didapat diketahui kapasitas parkir yang disediakan (penawaran) dan ruang parkir yang dibutuhkan (permintaan).

a. Mobil Penumpang

Permintaan terhadap penawaran

= kapasitas parkir yang disediakan – jumlah kendaraan yang parkir

= 50 – 26

= 24 ruang

Permintaan terhadap penawaran bagi mobil penumpang dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel V. 11 Permintaan Terhadap Penawaran Mobil Penumpang

Lokasi Parkir	Permintaan (Ruang)	Sudut Parkir	Penawaran	Permintaan Terhadap Penawaran
	Mobil pnp		Mobil pnp	
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	26	90	50	24

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Tabel diatas dapat dilihat bahwa permintaan terhadap penawaran dengan sudut 90⁰ dapat memenuhi kebutuhan parkir yaitu terdapat 24 ruang tersisa.

b. Sepeda Motor

Permintaan terhadap penawaran

= kapasitas parkir yang disediakan – jumlah kendaraan yang parkir

= 99 – 47

= 52 ruang

Permintaan terhadap penawaran bagi mobil penumpang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel V. 12 Permintaan Terhadap Penawaran Sepeda Motor

Permintaan Terhadap Penawaran Sepeda Motor				
Lokasi Parkir	Permintaan (Ruang)	Sudut Parkir	Penawaran	Permintaan Terhadap Penawaran
	Sepeda Motor		Sepeda Motor	
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	47	90	99	52

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa permintaan terhadap penawaran sepeda motor sebanyak 52 kendaraan ruang yang tersisa.

5.2 Kinerja Ruas Jalan Saat Ini

Dalam mengevaluasi kinerja ruas jalan dapat dilihat dari indikator kapasitas, V/C ratio, Kecepatan dan kepadatan.

Tabel V. 13 Inventarisasi Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas Jalan(m)	Panjang Ruas Parkir(m)	Lebar Jalan	Lebar Jalan Efektif(m)	Tipe Jalan
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	300	200	11	5	2/2 UD

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.2.1 Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas jalan merupakan ruang lalu lintas yang dilalui oleh kendaraan, besarnya dipengaruhi oleh faktor diantaranya adalah lebar efektif jalan yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Contoh perhitungan kapasitas ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 C &= Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCc \\
 &= 2900 \times 0.56 \times 1 \times 0.82 \times 0.86 \\
 &= 1145.24 \text{ smp/jam}
 \end{aligned}$$

Tabel V. 14 Kapasitas Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCc	C(smp/jam)
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	2900	0.56	1	0.82	0.86	1145.24

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

5.2.2 V/C Ratio

Perhitungan V/C ratio didapatkan dari perhitungan volume dibagi dengan kapasitas jalan, yang mana perhitungan V/C ratio digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pada ruas jalan.

$$\begin{aligned}
 \text{V/C Ratio} &= \frac{\text{Volume Kendaraan}}{\text{Kapasitas}} \\
 &= \frac{870}{1145.24} \\
 &= 0.76
 \end{aligned}$$

Tabel V. 15 V/C Ratio

Nama Ruas Jalan	Volume	Kapasitas	V/C Ratio
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	870	1145.24	0.76

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari diatas dapat diketahui bahwa V/C ratio yang terdapat pada ruas jalan Prof.Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) sebesar 0.76 Kecepatan Perjalanan

5.2.3 Kecepatan Perjalanan

Parkir *on street* berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan. Salah satunya adalah berpengaruh terhadap kecepatan perjalanan pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) Berikut adalah kecepatan perjalanan pada kondisi ruas jalan yang dikaji :

Tabel V. 16 Kecepatan Perjalanan Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Nama Ruas jalan	Kecepatan (km/jam)
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	24.62

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari diatas dapat diketahui bahwa kecepatan perjalanan yang terdapat pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) sebesar 24.62 km/jam.

5.2.4 Kepadatan

Kepadatan merupakan indicator yang didapatkan dari kombinasi kecepatan dan volume lalu lintas. Contoh perhitungan kepadatan pada Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

$$\begin{aligned}\text{Kepadatan} &= \frac{\text{Volume Lalu Lintas}}{\text{Kecepatan}} \\ &= \frac{870 \text{ smp/jam}}{24.62 \text{ smp/jam}} \\ &= 35.34 \text{ smp/jam}\end{aligned}$$

Tabel V. 17 Kepadatan Ruas Jalan

Nama Ruas Jalan	Kecepatan (km/jam)	Volume (smp/jam)	Kepadatan (smp/jam)
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	24.62	870	35.34

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari diatas dapat diketahui bahwa kepadatan perjalanan yang terdapat pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) sebesar 35.34 smp/jam.

5.3 Pemecahan Masalah

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) saat ini, dapat diketahui bahwa kinerja lalu lintas pada ruas jalan tersebut memiliki kecepatan kendaraan yang rendah, V/C ratio yang termasuk tinggi dan kepadatan yang cukup tinggi. Hal ini dikarenakan lebar efektif jalan dan kapasitas ruang yang ada menjadi menurun dengan adanya parkir *on street*.

Parkir *on street* di ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) di kota pagar alam disebabkan karena tidak adanya lahan parkir untuk dijadikan parkir *off street* untuk menampung kendaraan. Maka perlu adanya penataan parkir berupa optimalisasi sudut parkir.

Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas ruas jalan pada kondisi saat ini, dapat diketahui bahwa kinerja lalu lintas saat ini pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) menunjukkan adanya permasalahan. Berikut merupakan rincian kinerja lalu lintas di ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

Tabel V. 18 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Nama Ruas Jalan	Kapasitas	V/C Ratio	Kecepatan	Kepadatan
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	1145.24	0.79	24.62	35.34

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari hasil analisis diatas, maka diperoleh permasalahan utama yang terjadi di ruas jalan Prof.Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) adalah menurunnya tingkat pelayanan jalan yang disebabkan oleh pentaan sudut parkir *on street* yang tidak tepat. Oleh karena itu perlu dilakukan penyelesaian masalah dengan menggunakan indikator pengolahan data parkir dan kinerja ruas jalan berupa kapasitas jalan, V/C ratio, kecepatan perjalanan, dan Kepadatan yang

disesuaikan dengan sudut parkir yang ditawarkan. Pemecahan masalah yang diusulkan yaitu melakukan optimalisasi sudut parkir terhadap kendaraan yang memarkirkan kendaraannya di jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

Berikut ini merupakan rekomendasi yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan yang ada :

5.3.1 Optimalisasi Sudut Parkir

Optimalisasi sudut parkir untuk parkir *on street* lebih mengutamakan indikator besarnya kapasitas efektif ruas jalan yang memiliki fasilitas parkir *on street*. Hal tersebut bertujuan agar terjadi peningkatan kinerja pelayanan pada ruas jalan tersebut, karena apabila pada ruas jalan terjadi peningkatan kapasitas, maka kecepatan pada ruas jalan tersebut akan bertambah dan kepadatan berkurang.

Berbeda dengan optimalisasi sudut parkir untuk parkir *off street* yang lebih mengutamakan indikator besarnya kapasitas satuan ruang parkir pada suatu wilayah, karena pada parkir *off street* yang diutamakan adalah kemampuan menampung banyaknya kendaraan yang ingin melakukan kegiatan parkir di wilayah tersebut, sehingga permintaan yang ada di wilayah tersebut dapat terlayani untuk melakukan kegiatan parkir. Namun karena tidak adanya lahan parkir untuk *off street* maka yang diperlukan hanya penataan sudut parkir pada ruas jalan yang dikaji.

Upaya manajemen kapasitas parkir di pinggir jalan (*on street*) dilakukan dengan menggunakan kapasitas secara efektif mungkin, baik dalam kapasitas segmen jalan maupun pada kapasitas unit tempat parkir. Hal Ini dilakukan untuk memberikan pandangan kepada Pemerintah dalam optimalisasi sudut parkir, yang diharapkan dapat menghasilkan hasil akhir yang sesuai dengan kebutuhan untuk meningkatkan pelayanan.

Berdasarkan kondisi sudut parkir 90° diterapkan saat ini pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 (Segmen 5) menyebabkan kinerja ruas jalan menjadi berkurang, dilihat dari kapasitas kendaraan, V/C Ratio, kecepatan, dan kepadatan. Maka dilihat dari kondisi tersebut diperlukan adanya

perubahan sudut pada mobil penumpang agar dapat meningkatkan kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5).

Perubahan sudut parkir yang semakin kecil dapat menyebabkan kapasitas ruas jalan meningkat. Sedangkan, apabila sudut parkir diperbesar dari sudut parkir saat ini maka akan terjadi penurunan kapasitas ruas jalan. Berikut ini adalah perubahan kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) berdasarkan sudut rekomendasi :

Tabel V. 19 Kinerja Ruas Jalan Berdasarkan Sudut Rekomendasi

No	Nama Jalan	Sudut (x)	Kapasitas Jalan (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
1	PROF.DR BAKRI HAMID 5	0	2331.39	0.37	33.21	26.20
		30	1779.22	0.49	28.78	30.23
		45	1145.24	0.76	23.99	36.27
		60	1145.24	0.76	23.99	36.27
		90	1145.24	0.76	23.99	36.27

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Dari hasil analisis kinerja ruas jalan berdasarkan sudut parkir rekomendasi, maka sudut parkir yang paling baik untuk diterapkan adalah 0^0 . Hal ini dapat dikatakan seperti itu, karena dengan penggunaan sudut tersebut maka kinerja ruas jalan yang dihasilkan akan lebih baik dibandingkan dengan menggunakan sudut parkir lainnya. Dengan penerapan sudut 0^0 mampu membuat kapasitas jalan bertambah menjadi 2331.39 smp/jam, V/C Ratio menjadi 0.37. Kecepatan perjalanan 33.21 km/jam, dan kepadatan 26.20 smp/jam. Dengan kondisi tersebut penerapan sudut rekomendasi dapat meningkatkan kinerja ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5).

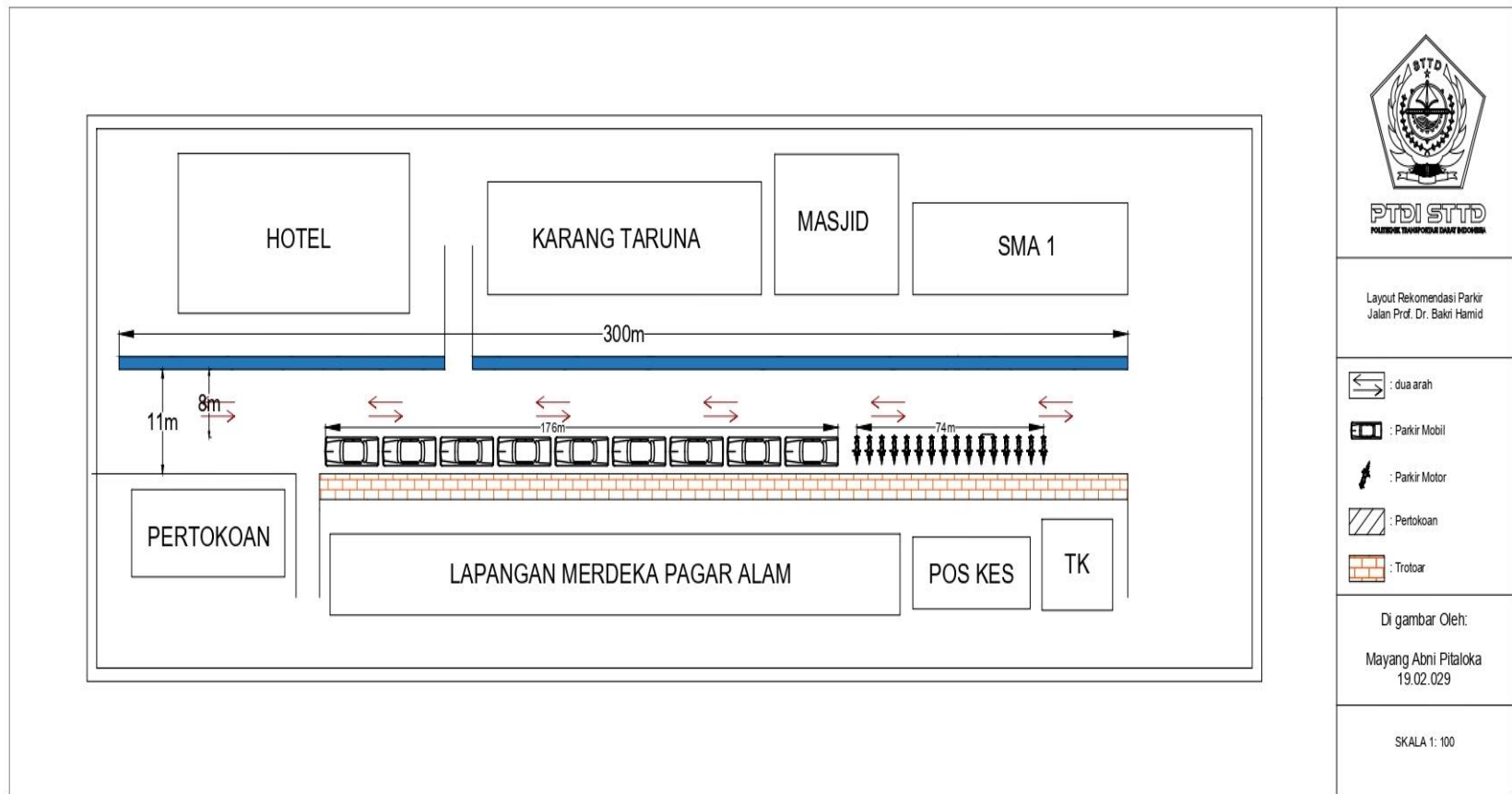
Pada kondisi di lokasi penelitian menunjukkan bahwa, Penerapan rekomendasi sudut 0^0 hanya dapat diterapkan pada jenis kendaraan mobil penumpang, sedangkan sudut parkir sepeda motor tetap dengan posisi 90^0 , karena dari segi efektifitas ruang, posisi sudut 90^0 paling menguntungkan. Penerapan rekomendasi sudut parkir kendaraan mobil penumpang pada sudut 0^0 dapat dilihat pada gambar berikut ini :

Tabel V. 20 Perbandingan Kinerja Ruas Jalan dengan sudut rekomendasi

Kondisi	Kapasitas (smp/jam)	V/C ratio	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)
Kondisi Saat Ini	1145.24	0.76	24.62	35.34
Optimalisasi Sudut	2331.39	0.37	33.21	26.20

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Setelah diberikan rekomendasi sudut yang tepat, Penerapan rekomendasi sudut parkir kendaraan mobil penumpang pada sudut 0° dapat dilihat pada gambar berikut ini :



Gambar V. 4 Rekomendasi Sudut Parkir Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5)

5.3.2 Penambahan Panjang Jalan yang digunakan untuk areal parkir dan perubahan kapasitas satuan ruang parkir

Penerapan sudut rekomendasi yaitu 0^0 dapat berpengaruh terhadap permintaan terhadap penawaran pada parkir kendaraan mobil, dikarenakan tingginya tingkat permintaan terhadap penawaran parkir kendaraan mobil penumpang yang menyebabkan kurangnya area tempat parkir yang ada. Untuk mengatasi hal tersebut salah satu rekomendasi tambahan yang dapat digunakan dengan penambahan panjang jalan yang digunakan untuk parkir dengan demikian kapasitas statis juga akan bertambah.

Kapasitas statis mobil saat ini untuk sudut 0^0 dengan panjang 126 meter, ruang parkir yang tersedia hanya 21 untuk kendaraan mobil, sedangkan akumulasi tertinggi mobil penumpang sebanyak 26 kendaraan, oleh karena itu kapasitas ini belum mampu untuk menampung kendaraan yang hendak parkir pada ruas jalan tersebut dilihat dari kondisi akumulasi kendaraan mobil, oleh karena itu kapasitas ini belum mampu menampung kendaraan yang hendak parkir

Melihat kondisi diatas maka diperlukan adanya penambahan panjang lahan parkir untuk kendaraan mobil agar dapat memenuhi kebutuhan kendaraan yang akan parkir. kemudian dilihat dari panjang jalan yang masih tersisa untuk parkir.

Tabel V. 21 Kondisi Panjang Jalan Parkir Mobil Dengan Sudut Rekomendasi

Nama Ruas Jalan	Jenis Kendaraan	Kondisi Saat Ini		Rekomendasi	
		Panjang Lokasi Parkir Saat Ini(m)	Kapasitas saat ini (ruang)	Panjang Lokasi Rekomendasi	Kapasitas Rekomendasi (ruang)
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	Mobil	126	21	176	29

Sumber : Hasil analisis Tahun 2022

Penambahan panjang jalan yang digunakan dalam analisis diatas disesuaikan dengan permintaan yang ada, sehingga mampu menampung kendaraan parkir seefektif mungkin. Penambahan panjang lahan parkir mobil yang awalnya 126 meter ditambah menjadi 186 meter, hal itu dikarenakan

masih terdapat panjang jalan yang dapat dijadikan penambahan panjang parkir sehingga dengan panjang jalan yang telah direkomendasikan tersebut dapat menambahkan kapasitas statis kendaraan mobil penumpang.

5.3.3 Analisis Permintaan terhadap Penawaran dengan Sudut rekomendasi

Setelah diprioritaskannya kinerja ruas jalan dilakukannya perubahan sudut parkir kendaraan mobil menjadi sudut 0^0 , kemudian dilakukannya penambahan panjang parkir kendaraan mobil penumpang maka keterbatasan satuan ruang parkir *on street* di ruas jalan Prof.Dr.Bakri hamid dapat terpenuhi.

Permintaan terhadap penawaran kendaraan mobil penumpang sebelum dirubah ke sudut 0^0 yang awalnya tidak dapat memenuhi kebutuhan ruang parkir menjadi dapat memenuhi kebutuhan ruang parkir kendaraan mobil penumpang setelah dilakukannya penambahan panjang jalan. Sehingga dengan penambahan panjang parkir mobil kendaraan mobil penumpang dapat memenuhi permintaan terhadap penawaran kendaraan mobil penumpang. Berikut ini tabel permintaan terhadap penawaran parkir *on street* untuk kendaraan jenis mobil penumpang setelah dirlakukan perubahan sudut dan penambahan panjang parkir.

Tabel V. 22 Permintaan dan Penawaran untuk Jenis Kendaraan Mobil Penumpang

Nama Ruas Jalan	Jenis Kendaraan	Kondisi Saat Ini		Rekomendasi	
		Permintaan ruang	Permintaan Terhadap Penawaran Saat Ini	Permintaan ruang	Permintaan Terhadap Penawaran rekomendasi
Prof.Dr.Bakri Hamid 5	Mobil	26	-5	26	3

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan hasil analisis diatas, dapat diketahui dengan diberlakukannya sudut 0^0 dan penambahan panjang jalan kendaraan jenis mobil penumpang yang parkir *on street* pada ruas jalan Prof.Dr.Bakri Hamid (Segmen 5) menampung permintaan parkir yang ada.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis kondisi saat ini pada ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) waktu puncak parkir pada pukul 16.00 – 16.15 WIB. Pola parkir *on street* kendaraan pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) saat ini adalah 90^0 Serta komposisi parkir pada ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) yaitu 67% untuk sepeda motor dan 33% untuk mobil penumpang.
2. Berdasarkan hasil analisis kondisi saat ini pada ruas Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) diketahui permasalahannya yaitu didapatkan nilai V/C Ratio 0.76, Kapasitas 1145.24 smp/jam, Kecepatan perjalanan 24.62 km/jam, dan Kepadatan 35.34 smp/km.
3. Berdasarkan hasil analisis maka diberikan rekomendasi pemecahan masalah berupa optimalisasi sudut parkir dan penambahan panjang parkir *on street*. Sehingga setelah dilakukan perubahan sudut parkir, maka ruas jalan Prof. Dr. Bakri Hamid (Segmen 5) memiliki V/C Ratio 0.37, Kapasitas 2331,39 smp/jam, Kecepatan 33.21 km/jam, dan Kepadatan 26.20 smp/km.

6.2 Saran

1. Pemilihan sudut rekomendasi yang terbaik untuk kendaraan jenis mobil penumpang adalah 0^0 karena dengan sudut tersebut dapat mengakibatkan terjadinya peningkatan kinerja ruas jalan dan untuk pemilihan sudut kendaraan jenis sepeda motor yang tepat adalah 90^0 karena pada sudut ini sudah dapat memenuhi permintaan kebutuhan ruang parkir kendaraan jenis sepeda motor.
2. Pembuatan marka parkir pada ruas jalan sesuai dengan sudut yang telah ditentukan dan memberikan rambu petunjuk lokasi parkir kendaraan yang disediakan sesuai dengan standar yang ditentukan.
3. Perlu adanya pengawasan dan penertiban parkir lebih lanjut oleh Dinas Perhubungan Kota Pagar Alam mengenai peraturan parkir *on street* dan diperlukan adanya juru parkir yang resmi untuk membantu penataan parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2013, *Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 2011 *Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- _____, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- _____, 1996, *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- _____, *Toolkit Untuk Mobilitas Perkotaan Di Indonesia Manajemen Parkir Di Perkotaan*, Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Jogjakarta.
- Disdukcapil, 2022, *Data Jumlah Penduduk Kota Pagar Alam*.
- Sugiono, 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Kelompok PKL Kota Pagar Alam, 2022, *Laporan Umum Taruna Politeknik Transporasi Darat Indonesia-STTD Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan di Wilayah Studi Kota Pagar Alam*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Akumulasi Parkir Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5

TABEL : REKAPITULASI HASIL SURVAI PATROLI PARKIR				
JALAN : PROF. DR. BAKRI HAMID 5				
TOTAL				
NO	WAKTU	SEPEDA MOTOR	MOBIL	AKUMULASI TOTAL
1	06.00-06.15	7	0	7
2	06.15-06.30	10	3	13
3	06.30 - 06.45	11	4	15
4	06.45 - 07.00	14	5	19
5	07.00 - 07.15	17	4	21
6	07.15 - 07.30	19	4	23
7	07.30 - 07.45	20	5	25
8	07.45 - 08.00	19	4	23
9	08.00 - 08.15	19	5	24
10	08.15 - 08.30	20	4	24
11	08.30 - 08.45	21	4	25
12	08.45 - 09.00	22	5	27
13	09.00 - 09.15	24	6	30
14	09.15 - 09.30	26	7	33
15	09.30 - 09.45	26	6	32
16	09.45 - 10.00	25	5	30
17	10.00 - 10.15	24	4	28
18	10.15 - 10.30	27	5	32
19	10.30 - 10.45	24	4	28
20	10.45 - 11.00	25	4	29
21	11.00 - 11.15	25	6	31
22	11.15 - 11.30	28	6	34
23	11.30 - 11.45	19	6	25
24	11.45 - 12.00	20	6	26
25	12.00 - 12.15	19	6	25
26	12.15 - 12.30	22	6	28
27	12.30 - 12.45	28	6	34
28	12.45 - 13.00	30	7	37
29	13.00 - 13.15	26	6	32
30	13.15 - 13.30	29	7	36
31	13.30 - 13.45	27	6	33
32	13.45 - 14.00	29	6	35

Lampiran 1 : Akumulasi Parkir Jalan Prof. Dr. Bakri Hamid 5 (Lanjutan)

33	14.00 - 14.15	28	9	37
34	14.15 - 14.30	30	9	39
35	14.30 - 14.45	30	11	41
36	14.45 - 15.00	32	7	39
37	15.00 - 15.15	33	19	52
38	15.15 - 15.30	29	21	50
39	15.30 - 15.45	35	20	55
40	15.45 - 16.00	39	22	61
41	16.00 - 16.15	47	26	73
42	16.15 - 16.30	45	27	72
43	16.30 - 16.45	38	24	62
44	16.45 - 17.00	23	19	42
45	17.00 - 17.15	11	9	20
46	17.15 - 17.30	5	9	14
47	17.30 - 17.45	1	5	6
48	17.45 - 18.00	0	1	1
JUMLAH AKUMULASI		1128	400	1528