

PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP LALULINTAS DI RUAS JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA

Suardi

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surakarta
Jl. A. Yani Pabelan Kartosuro Tromol Pos 1 Telp. 08122638174 Fax . (0271)715448

ABSTRAK

Jalan Slamet Riyadi merupakan jalan utama di pusat kota Surakarta, yang merupakan jalan penghubung dengan kota lain. Sedang Surakarta merupakan kota administrasi, kota kabupaten, kota batik dan kota budaya yang saat sekarang sedang berkembang dengan pesat. Jalan Slamet Riyadi yang seharusnya untuk lalu lintas, kenyataannya banyak mobil yang parkir di badan jalan, akibatnya mengganggu lalu lintas. Dengan masalah parkir di badan jalan diatas maka perlu penelitian. Bagaimana karakteristik parkir di badan jalan dan seberapa besar dampak terhadap Lalu lintas khususnya jalan Slamet Riyadi. Tujuan penelitian adalah menganalisis karakteristik parkir kendaraan di badan jalan dan pengaruh parkir terhadap karakteristik Lalu lintas.. Hasil penelitian parkir di badan jalan sepanjang 2.70 km sebagai berikut: Akumulasi parkir 674 kendaraan, indeks parkir 99 %, volume parkir 4830 kendaraan dan *turn over* parkir 7.10. Luas areal parkir mobil yang dibutuhkan 10050 m². Tingkat pelayanan rata-rata sebelum ada parkir B, setelah ada parkir tingkat pelayanan D. Kecepatan sebelum ada parkir 48 km/jam, setelah ada parkir 31 km/jam. Waktu tempuh sepanjang 2.70 km, sebelum ada parkir 4.45 menit, setelah ada parkir 6.37 menit. Kepadatan Lalu lintas sebelum ada parkir 36, setelah ada parkir 57. Pengeluaran akibat adanya parkir di badan jalan satu tahun adalah Rp. 4.974.810.840,-/tahun, pendapatan Rp. 1.738.800.000,-/tahun. Kerugian akibat adanya parkir di badan jalan Slamet Riyadi adalah Rp. 3.236.010.840,-/tahun

Kata Kunci : Parkir di Badan jalan, Lalu lintas, Surakarta

1. PENDAHULUAN

Jalan Slamet Riyadi merupakan jalan utama di pusat Kota Surakarta, yang merupakan jalan penghubung dengan kota lain. Sedang Surakarta merupakan kota administrasi, kota kabupaten, kota batik dan kota budaya yang saat sekarang sedang berkembang dengan pesat. Bila tidak diimbangi dengan fasilitas parkir yang memadai, maka akan mengakibatkan terjadi kemacetan. Jalan Slamet Riyadi yang merupakan jalan utama di pusat kota yang seharusnya untuk lalu lintas digunakan parkir, akibatnya mengganggu lalu lintas. Dengan masalah parkir di badan jalan diatas maka perlu penelitian bagaimana karakteristik parkir di badan jalan Slamet Riyadi dan seberapa besar dampak terhadap pengguna jalan Slamet Riyadi. Tujuan penelitian adalah menganalisis karakteristik parkir kendaraan di badan jalan Slamet Riyadi dan pengaruh parkir terhadap Karakteristik Lalu lintas. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk acuan dalam penataan parkir pada tiap aktifitas. Dengan penelitian ini diharapkan dapat menganalisis karakteristik parkir agar penataan parkir masa mendatang akan lebih baik, selanjutnya dapat sebagai acuan untuk penataan parkir pada masa mendatang.

Salah satu masalah yang sering dijumpai pada suatu aktifitas adalah tentang parkir kendaraan di badan jalan. Pada setiap aktifitas yang berbeda, maka karakteristik parkir akan berbeda pula. Karakteristik tersebut meliputi: durasi parkir, akumulasi parkir, volume parkir, indeks parkir dan *turn over* parkir. Bila hal ini tidak diidentifikasi dan ditindak lanjuti, maka aktifitas pada tiap kegiatan akan terganggu. Dengan diadakan penelitian ini diharapkan mampu memberi solusi tentang parkir di badan jalan, pada tiap aktifitas yang selanjutnya aktifitas tersebut menjadi lancar.

Tujuan penelitian adalah menganalisis karakteristik parkir kendaraan di badan jalan Slamet riyadi yang meliputi : (1) Akumulasi parkir di badan jalan. (2) Indeks parkir di badan jalan. (3) Volume parkir di badan jalan. (4) Durasi parkir di badan jalan. (5) *Turn over* parkir di badan jalan. (6) Kebutuhan parkir. (7) Karakteristik Lalu lintas jalan Slamet Riyadi yang meliputi: tingkat pelayanan, kecepatan, kepadatan, kerugian waktu dan kerugian uang akibat parkir di badan jalan. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam penataan parkir di badan jalan pada masa yang akan datang.

2. KAJIAN PUSTAKA

Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian yang bersifat tidak sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Tujuan fasilitas parkir adalah memberikan tempat istirahat kendaraan. (Dirjen Perhubungan darat, 1998). Adapun jenis fasilitas parkir menurut penempatannya meliputi : (1) Parkir dibadan jalan (*On Street Parking*). (2) Parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*)

Menurut Abubakar (1996) karakteristik parkir meliputi : (1) Akumulasi parkir adalah : jumlah kendaraan yang diparkir disuatu tempat pada waktu tertentu. (2) Volume parkir adalah : jumlah kendaraan yang terlibat dalam suatu badan parkir per periode tertentu, biasanya per hari. (3) Durasi parkir adalah : lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi parkir. (4) *Turnover* parkir adalah : tingkat penggunaan ruang parkir pada areal parkir pada waktu tertentu. (5) Indeks parkir adalah : persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir pada waktu tertentu dibagi ruang parkir seluruhnya.

Dirjen Perhubungan Darat menentukan besarnya satuan ruang parkir (SRP) dipengaruhi: (1). Dimensi kendaraan standar (2). Ruang bebas kendaraan parkir, ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada kendaraan arah lateral dan longitudinal. (3). Lebar bukaan pintu kendaraan,. Ukuran ruang parkir tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 :

Tabel 1 Penentuan Ruang Parkir (*Sumber : Dirjen Perhubungan Darat,1998*)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (meter)
Mobil penumpang golongan I	3,00 X 5,00
Sepeda motor	0,75 X 2,00
Bus kecil	3,20 X 8,40
Bus	3,80 X 12,50

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang diparkir di area pada waktu tertentu.

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \quad (1)$$

dengan: $E_i = \text{Entry}$ (jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir)

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

Jika sebelumnya sudah ada kendaraan yang diparkir dilokasi parkir pada lokasi parkir, maka jumlah kendaraan yang ada tersebut dijumlahkan dalam jumlah akumulasi parkir: :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \quad (2)$$

dengan : X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya

Indek parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam persen, dengan rumus seperti dibawah ini :

$$\text{Indek parkir} = (\text{Akumulasi parkir} / \text{Ruang parkir tersedia}) \times 100 \% \quad (3)$$

Durasi parkir adalah rentang waktu (lama waktu) kendaraan yang diparkir pada tempat tertentu. Durasi parkir dapat dihitung dengan rumus :

$$\text{Durasi} = E_{\text{time}} - E_{\text{time}} \quad (4)$$

dengan: E_{time} = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir (pemberangkatan)

E_{time} = waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir (kedatangan)

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang berada dalam tempat parkir dalam periode waktu tertentu. Volume parkir dapat dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang menggunakan areal parkir dalam waktu tertentu.

$$\text{Volume} = E_i - X \quad (5)$$

dengan $E_i = \text{Entry}$ (kendaraan yang masuk ke lokasi)

X = kendaraan yang sudah ada

Tingkat *turn over* adalah angka penggunaan ruang parkir pada periode tertentu

$$\text{Tingkat } \textit{turn over} = (\text{Volume parkir} / \text{ruang parkir yang tersedia}) \quad (6)$$

Kapasitas jalan tergantung pada lebar jalan dan faktor koreksi. Penentuan kapasitas jalan dihitung berdasarkan rumus dan faktor koreksi yang telah ditetapkan pada MKJI (1997):

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \quad (7)$$

C : kapasitas (smp/jam)

C_o : kapasitas dasar untuk kondisi tertentu (ideal) (smp/jam)

FC_w : faktor lebar jalur lalu lintas yaitu : besarnya faktor dipengaruhi lebar dan sempitnya jalur semakin lebar semakin besar faktornya.

FC_{sp} : faktor pemisah arah yaitu : faktor yang dipengaruhi oleh persentase arus yang berlawanan arah nilai terbesar dicapai apabila besarnya arus yang berlawanan 50 % dan 50 %

FCsf : faktor hambatan samping yaitu : banyaknya hambatan samping yang berada pada sepanjang jalan bila pada tepi jalan semakin ramai maka hambatan samping semakin besar.
 FCcs : faktor ukuran kota yaitu : besarnya faktor dipengaruhi banyaknya jumlah penduduk, semakin besar penduduknya maka semakin besar nilainya.
 Nilai Co dan faktor-faktor koreksi wilayah yang ditinjau. nilai-nilai parameter tersebut besarnya ditentukan berdasarkan IHCM (Indonesian Highway Capacity Manual 1993).

Volume lalulintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per satuan waktu pada lokasi tertentu. Untuk mengukur jumlah arus lalulintas, biasanya dinyatakan dalam kendaraan perhari, satuan mobil penumpang per jam, kendaraan per menit (Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1996).

$$V = MC \cdot Emp_1 + LV \cdot Emp_2 + HV \cdot Emp_3 \quad (8)$$

dengan : MC : Sepeda Motor (emp = 0.4) LV : Mobil penumpang (emp = 1)
 HV : Kendaraan Berat (emp = 0,2)

Kecepatan arus bebas dasar lalu lintas sering didefinisikan sebagai kecepatan pada saat tingkat arus lalu lintas nol, sesuai dengan kecepatan yang akan dipilih pengemudi seandainya mengendarai kendaraan bermotor tanpa halangan kendaraan bermotor lain di jalan. Maka penentuan kecepatan arus bebas pada kondisi sesungguhnya dapat dihitung dengan rumus:

$$FV = (FV_0 + FV_w) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} \quad (9)$$

dengan : FV : Kecepatan arus bebas sesungguhnya (km/jam)
 FV₀ : Kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)
 FV_w : Penyesuaian akibat lebar lajur lalulintas (km/jam)
 FFV_{SF} : Faktor penyesuaian kondisi hambatan samping
 FFV_{CS} : Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

Tingkat Pelayanan Lalu lintas (Level of Service/Las)

Tingkat pelayanan lalu lintas (LOS) menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 . Nilai dari tingkat pelayanan dapat dicari sebagai berikut :

Tabel 2. Nilai Tingkat Pelayanan (MKJI 1997)

Ting. Pelayanan	D =V/C	Kecepatan (km/jam)	Kecepatan idial (km/jam)
A	<0.04	>60	Lalulintas lengang kecepatan bebas
B	0.04 – 0.24	50 – 60	Lalulintas agak ramai kecepatan menurun
C	0.24 – 0.54	40 – 50	Lalulintas ramai kecepatan terbatas
D	0.54 – 0.81	35 – 40	Lalulintas jenuh kecepatan mulai rendah
E	0.81- 1.00	30 – 35	Lalulintas mulai macet kecepatan rendah
F	= 1.00	<30	Lalulintas macet kecepatan rendah sekali

Kepadatan Lalulintas

Kepadatan adalah jumlah kendaraan per satuan panjang jalan tertentu. Satuannya adalah kendaraan per kilomter.

$$\text{Kepadatan} = D = \frac{\text{jumlah rata - rata kendaraan melewati } x}{x} \quad (10)$$

dengan :

D : kepadatan, jumlah kendaraan yang melewati panjang tertentu dari suatu jalan (kendaraan/km)
 x : panjang jalan (km)

Kepadatan juga sama dengan volume dibagi dengan kecepatan ruang waktu (*space mean speed*), seperti pada persamaan berikut :

$$D = \frac{V}{SMS} \quad (\text{Pignataro, L. J, 1987}) \quad (11)$$

dengan : D : kepadatan (kendaraan/km); V : volume (kendaraan/km)
 SMS : *spece mean speed* / kecepatan rata-rata ruang (km/jam)

Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) dihitung dengan (LPM UGM 1992) $KRP = F1 \times F2 \times VPH$ (12)

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan tiga tahapan, yang merupakan metode dan teknik : (1) penyediaan data, (2) analisis data, (3) penyajian hasil analisis dan pembahasan. Ada tiga hal yang menyangkut di dalam penyediaan data, yaitu penentuan: (1) Obyek penelitian, adalah parkir di badan jalan Slamet Riyadi Surakarta. (2) Sumber data, dalam penelitian adalah semua kendaraan yang parkir di badan jalan Slamet Riyadi. (3) Metode yang digunakan : survai langsung di lapangan, menghitung secara langsung di lapangan yaitu semua kendaraan yang parkir di ruas jalan

Slamet Riyadi . Menghitung banyaknya lalu lintas yang lewat pada ruas jalan Slamet Riyadi yang meliputi : Kendaraan berat (Bus, truk, mini bus), kendaraan ringan (Mobil penumpang, *Pickup*, angkutan), sepeda motor (semua jenis sepeda motor roda dua). Menghitung kecepatan lalu lintas sebelum dan setelah ada parkir.

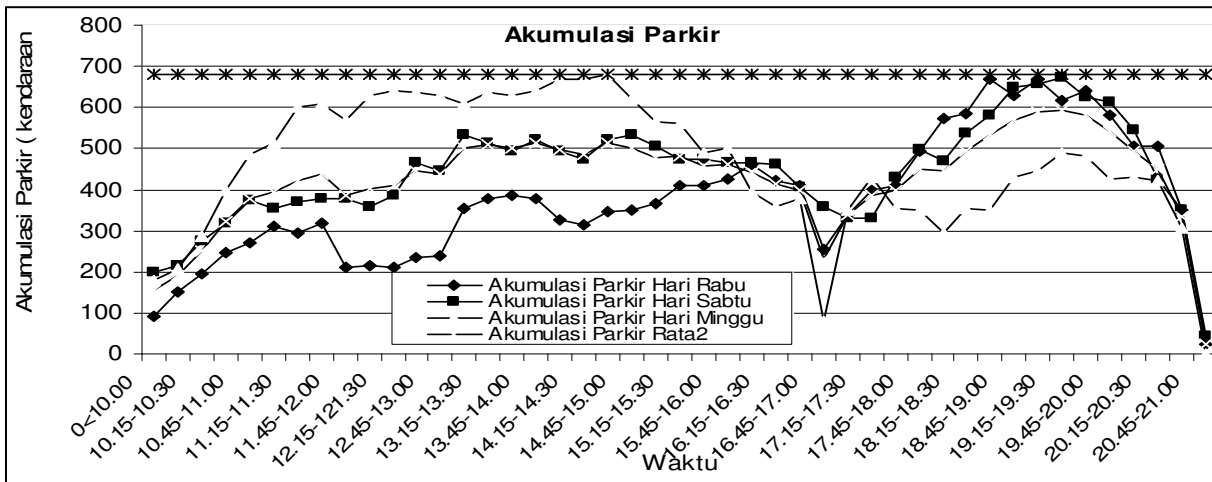
Data yang dianalisis adalah data yang telah diperoleh dari lapangan yaitu: data semua kendaraan yang parkir di badan jalan Slamet Riyadi, yang selanjutnya dianalisis dengan menggunakan rumus yang telah ada, sehingga dapat disajikan dalam bentuk angka dan grafik. Dari analisis tersebut akan didapatkan, akumulasi parkir, durasi parkir, volume parkir, indek parkir, tingkat *turn over* parkir, bentuk parkir, dan kebutuhan areal parkir. Karakteristik lalu lintas yang meliputi: Volume/ kapasitas, kecepatan, kepadatan, kerugian waktu dan kerugian uang akibat parkir dibadan jalan Slamet Riyadi. Yang selanjutnya dapat di pakai sebagai acuan perencanaan dan pengembangan parkir khususnya.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

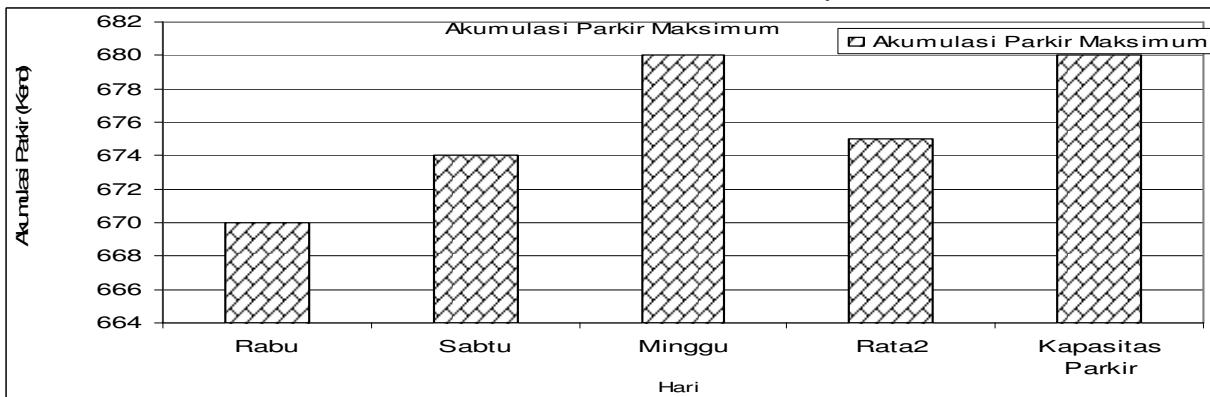
Analisis karakteristik parkir kendaraan di badan jalan Slamet Riyadi : (1) Akumulasi parkir di badan jalan. (2) Indeks parkir di badan jalan. (3) Volume parkir di badan jalan . (4) Durasi parkir di badan jalan. (5) *Turn over* parkir di badan jalan. (6) Kebutuhan parkir.

Tabel 1. Hasil Analisis Karakteristik Parkir Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta

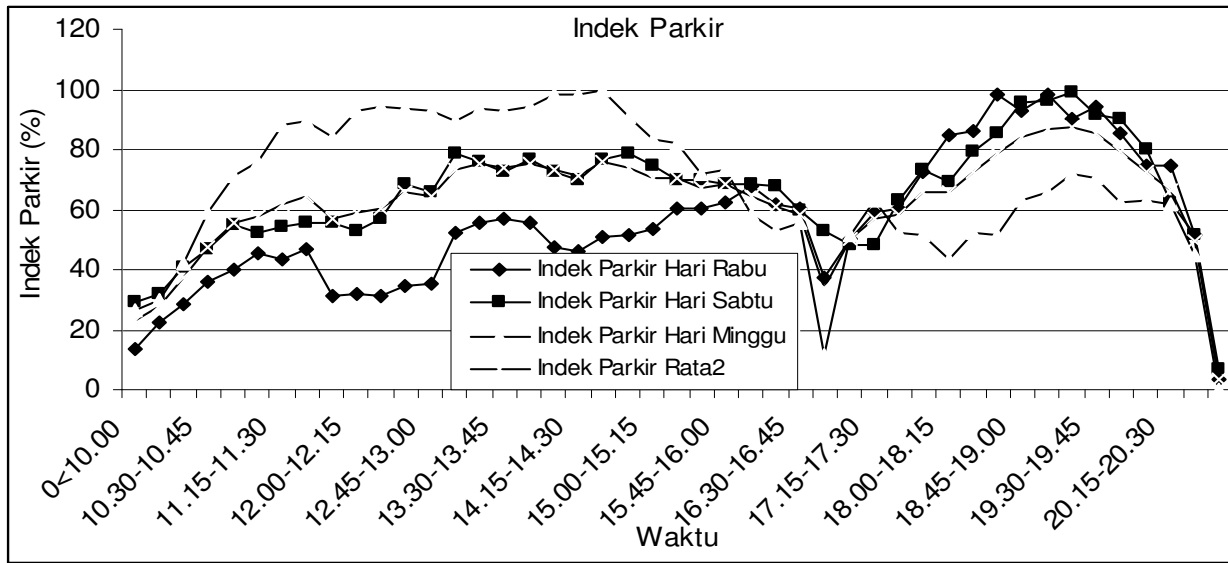
Hari	Akumulasi	Indek Parkir	Volume Parkir	Turn Over	Dururasi Maks.	Pendapatan Parkir
Rabu	670	99	4225	6.21	1516	4225000
Sabtu	674	99	4906	7.21	1965	4906000
Minggu	680	100	5360	7.88	1740	5360000
Rata2	590	87	4830	7.10	1737	4830000
Kapasitas Parkir	680					



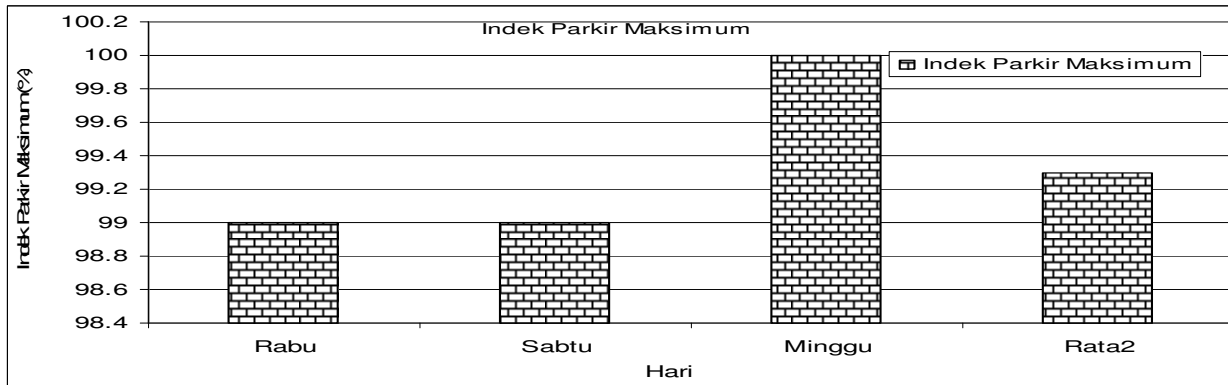
Gambar 1. Akumulasi Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



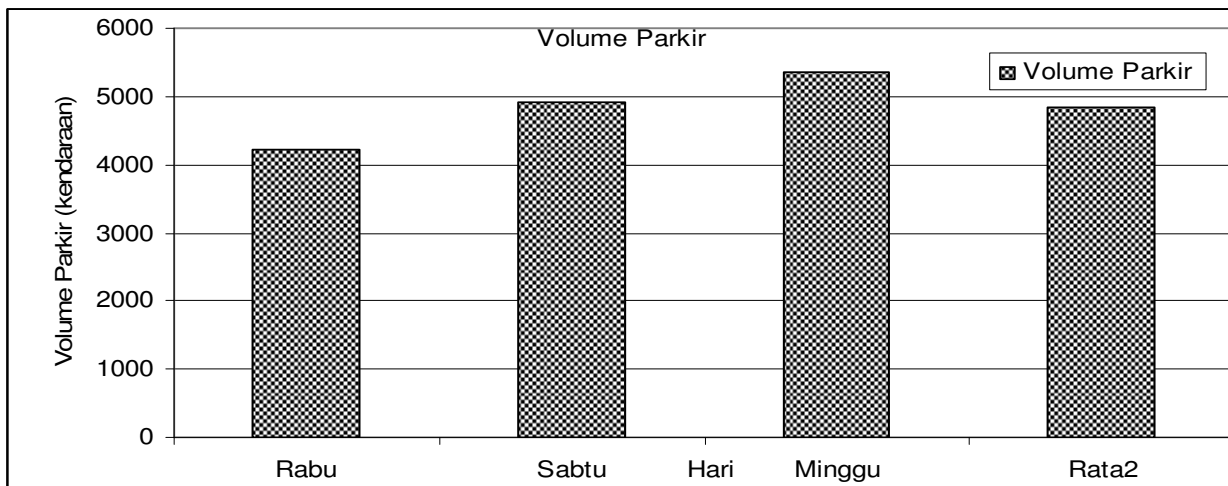
Gambar 2. Akumulasi Parkir Maksimum di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



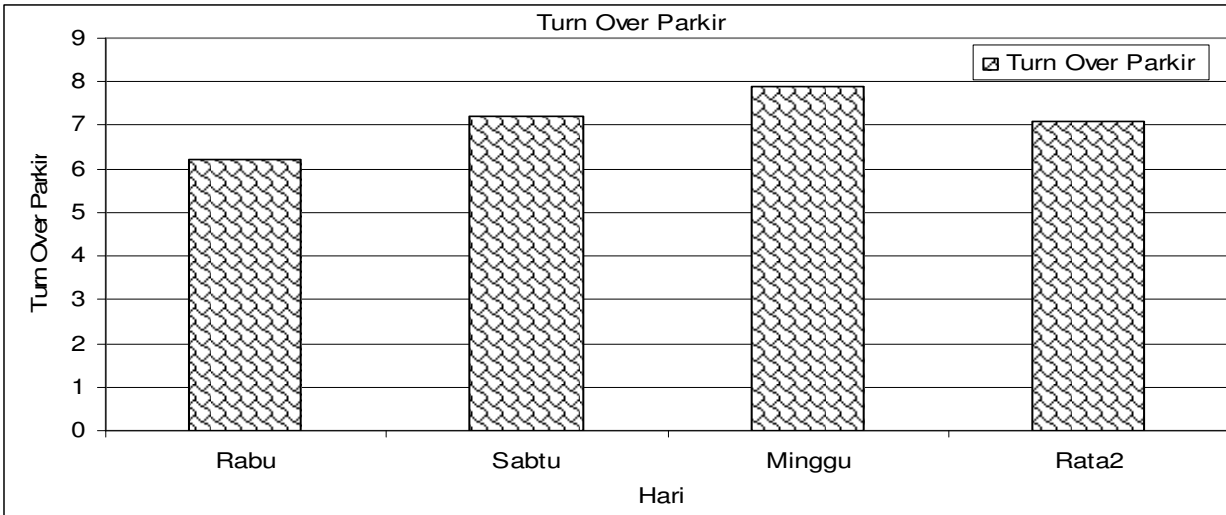
Gambar 3. Indek Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



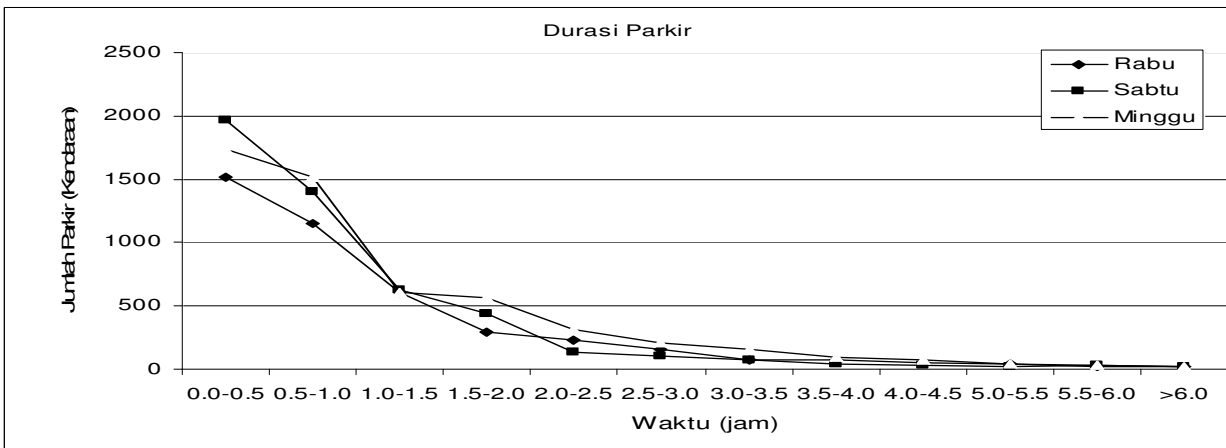
Gambar 4. Indek Parkir Maksimum di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



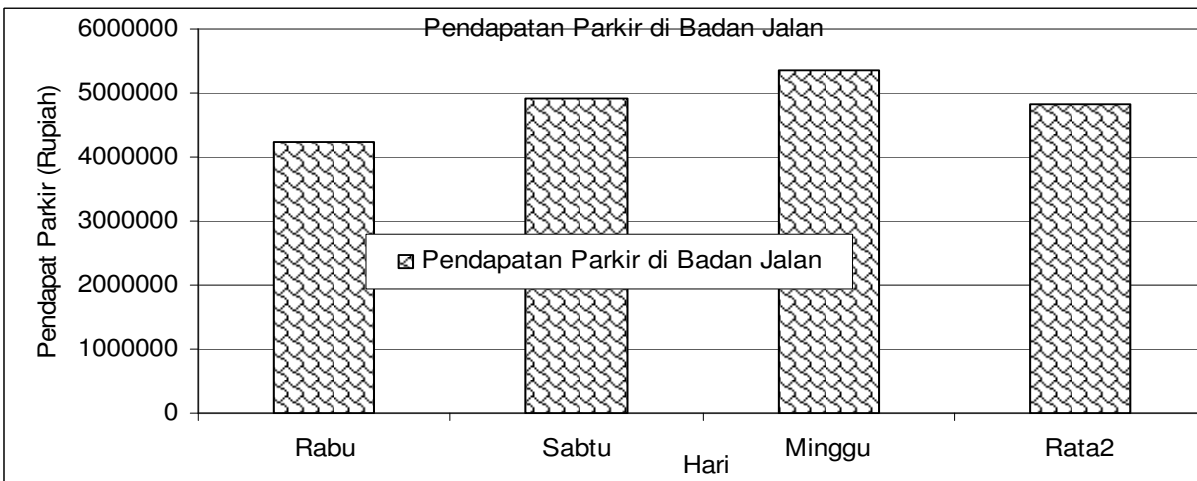
Gambar 5. Volume Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 6. Turn Over Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 7. Durasi Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 8. Pendapatan dari Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta

Dari Tabel 1 dan Gambar 1 sampai dengan Gambar 8 dapat disimpulkan bahwa parkir mobil di badan jalan Slamet Riyadi sepanjang 2.70 km sebagai berikut:

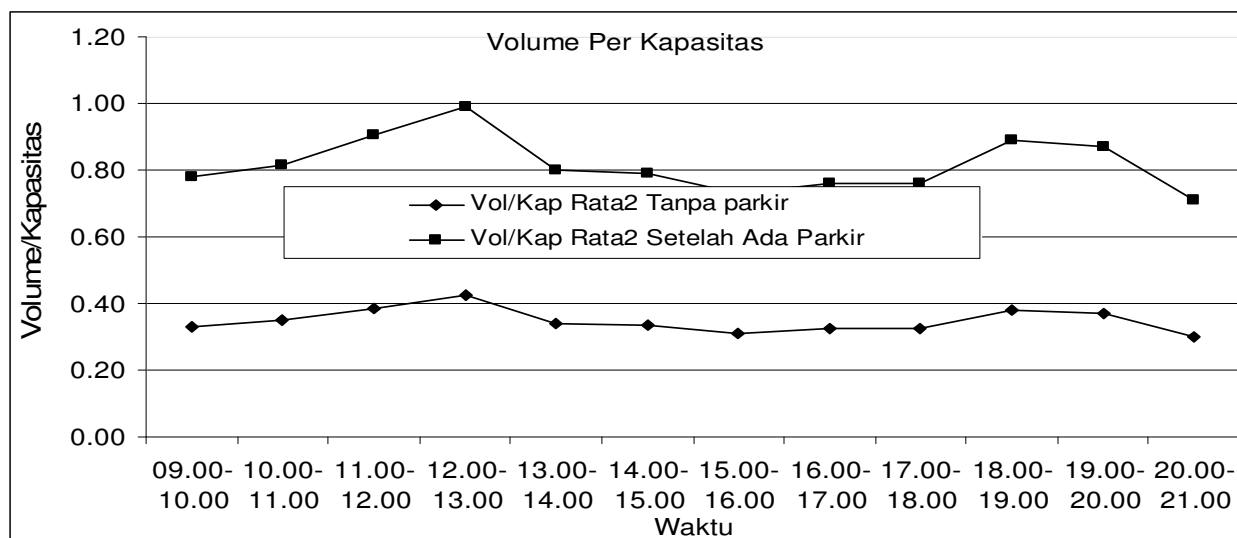
- 1). Akumulasi parkir maksimum hari Rabu sebanyak 670 kendaraan. Indeks parkir maksimum 99 %. Volume parkir 4225 kendaraan. Turn over parkir 6.21. Durasi parkir tertinggi 0.0 sampai 0.5 jam sebanyak 1516. Pendapatan dari Parkir Rp. 4.225.000/hari

- 2) Akumulasi parkir maksimum hari Sabtu sebanyak 674 kendaraan. Indek parkir maksimum 99 %. Volume parkir 4906 kendaraan. *Turn over* parkir 7.21. Durasi parkir tertinggi 0.0 sampai 0.5 jam sebanyak 1965. Pendapatan dari Parkir Rp. 4906.000/hari
- 3). Akumulasi parkir maksimum hari Minggu sebanyak 680 kendaraan. Indek parkir maksimum 100 %. Volume parkir 5360 kendaraan. *Turn over* parkir 7.10. Durasi parkir tertinggi 0.0 sampai 0.5 jam sebanyak 1740. Pendapatan dari Parkir Rp. 5360.000/hari
- 4). Akumulasi parkir maksimum rata-rata sebanyak 674 kendaraan. Indek parkir maksimum 99 %. Volume parkir 4830 kendaraan. *Turn over* parkir 7.10. Durasi parkir tertinggi 0.0 sampai 0.5 jam sebanyak 1737. Pendapatan dari Parkir Rp. 4830.000/hari. Luas areal parkir mobil yang dibutuhkan ditambah untuk manuever adalah 10050 m²

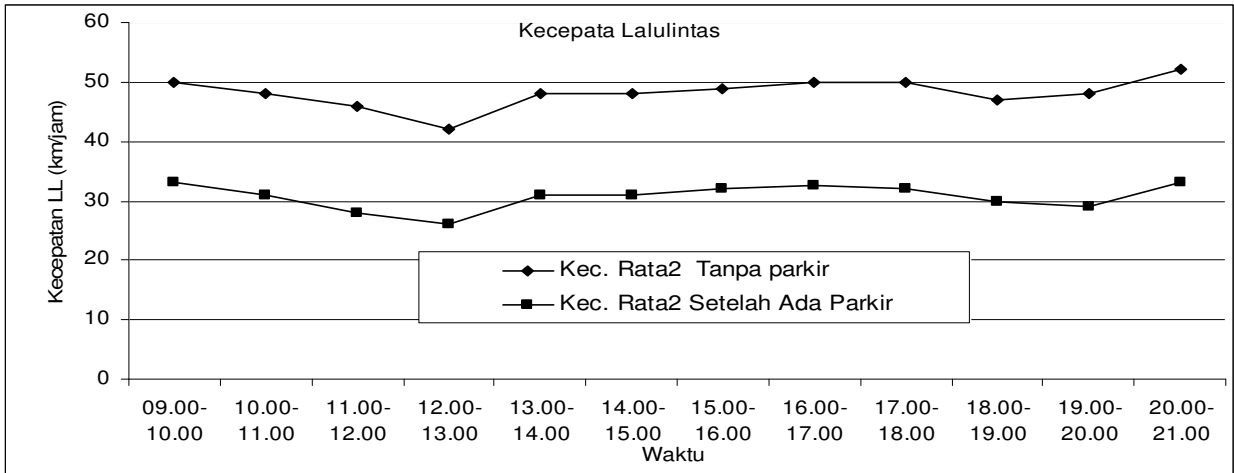
Karakteristik Lalulintas yang meliputi: Volume/ kapasitas, kecepatan, kepadatan, kerugian waktu dan kerugian uang akibat parkir dibadan jalan.

Tabel 2. Hasil Analisis Karakteristik Lalulintas Akibat Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta

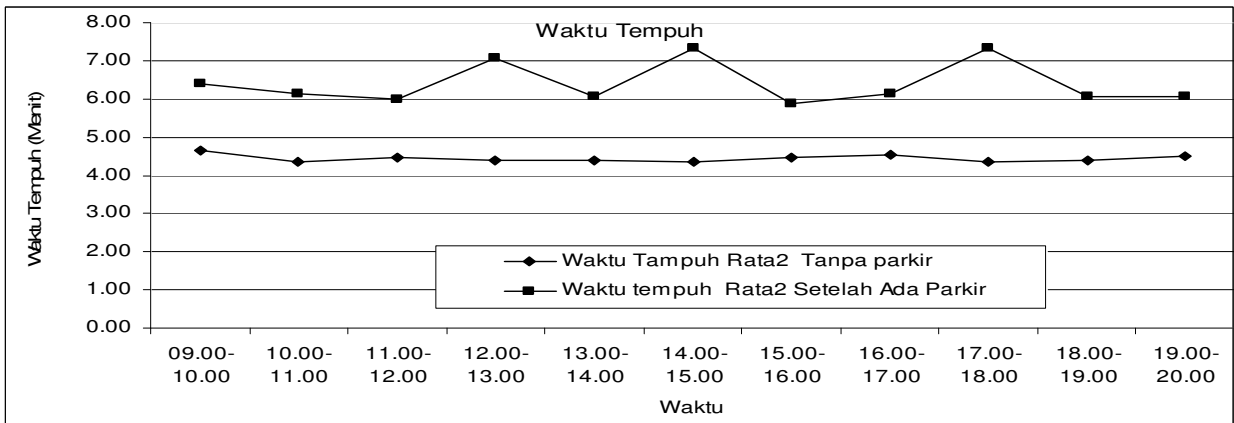
Waktu	Tanpa Ada Parkir				Setelah Ada Parkir					
	Vol/Kap	Kec (km/j)	W.Tem puh (mnt)	Kepad (SMP/j)	Vol/Kap	Kecep (km/j)	Waktu tempuh	Kepadatan (SMP/j)	Kerugian (Rp)	Pendapatan (Rp)
09.00-10.00	0.33	50	4.64	33	0.78	33	6.39	49	989771	157000
10.00-11.00	0.35	48	4.36	36	0.82	31	6.13	55	1054970	447000
11.00-12.00	0.39	46	4.45	41	0.90	28	6.00	68	1029082	525000
12.00-13.00	0.42	42	4.39	50	0.99	26	7.06	81	1930599	377000
13.00-14.00	0.34	48	4.40	35	0.80	31	6.06	54	968617	470000
14.00-15.00	0.34	48	4.34	34	0.79	31	7.32	53	1715120	302000
15.00-16.00	0.31	49	4.45	31	0.73	32	5.89	48	766629	368000
16.00-17.00	0.33	50	4.54	32	0.76	33	6.13	49	882459	318000
17.00-18.00	0.33	50	4.34	32	0.76	32	7.32	50	1659825	511000
18.00-19.00	0.38	47	4.40	40	0.89	30	6.06	62	1077903	650000
19.00-20.00	0.37	48	4.49	38	0.87	29	6.06	63	998138	383000
20.00-21.00	0.30	52	4.62	30	0.71	33	6.06	47	745806	322000
Rata-rata	0.35	48	4.45	36	0.82	31	6.37	57	1151577	402500
Jumlah									13818919	4,830,000



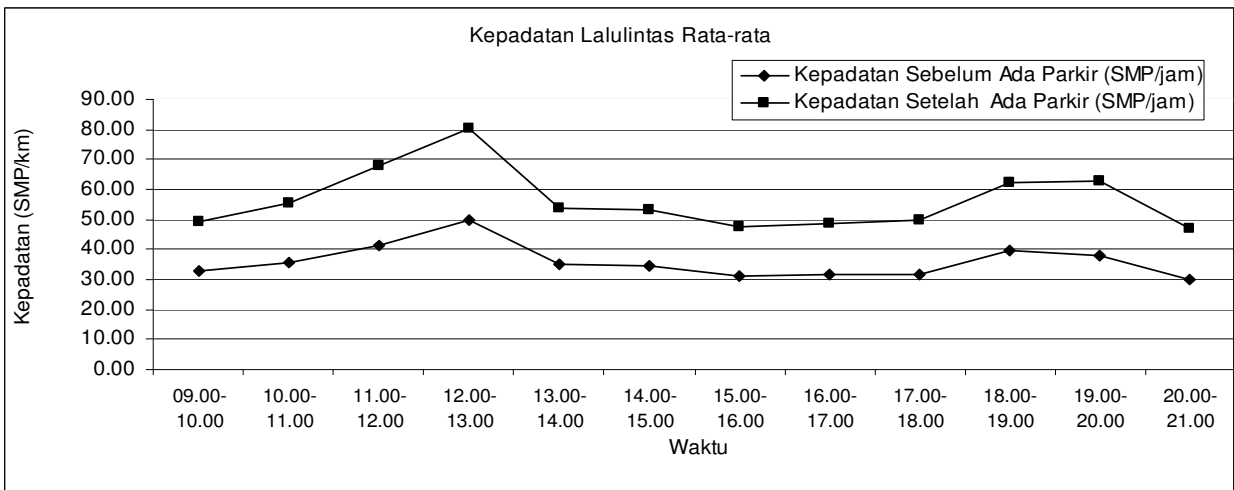
Gambar 9. Volume/Kapasitas Sebelum dan Sesudah Ada Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



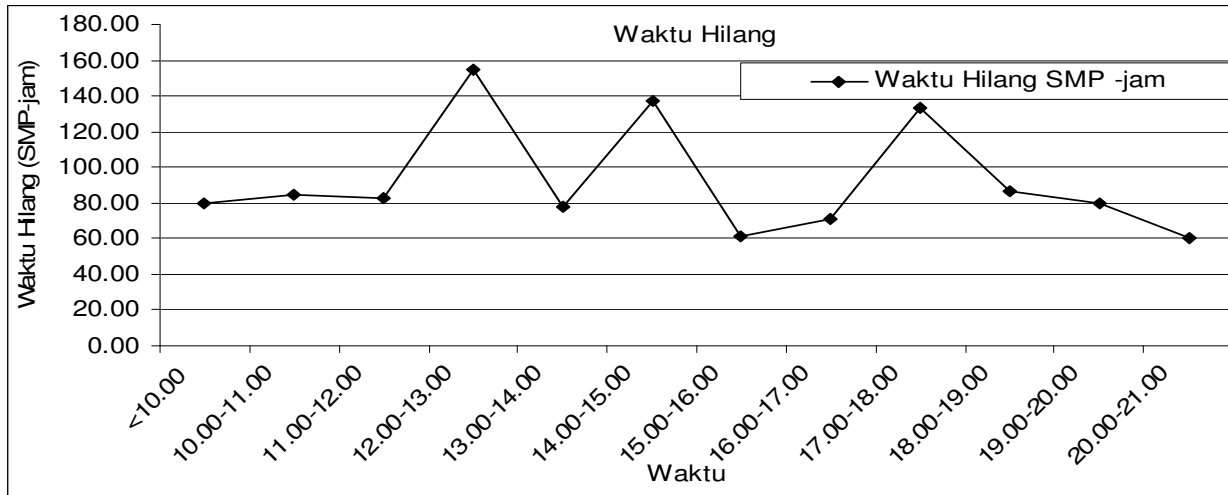
Gambar 10. Kecepatan Sebelum dan Sesudah Ada Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



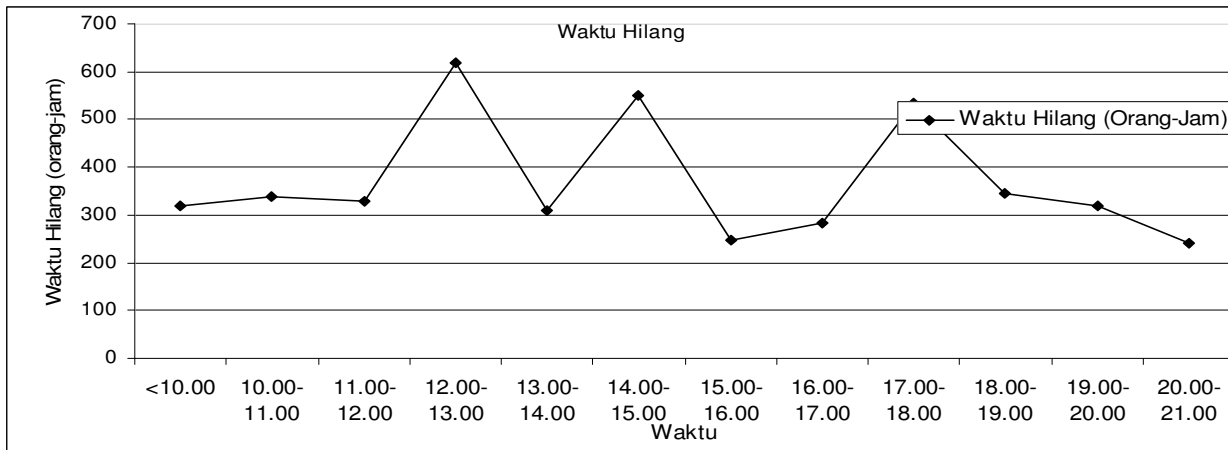
Gambar 11. Waktu Tempuh 2.70 km Sebelum dan Sesudah Ada Parkir Jalan Slamet Riyadi Surakarta



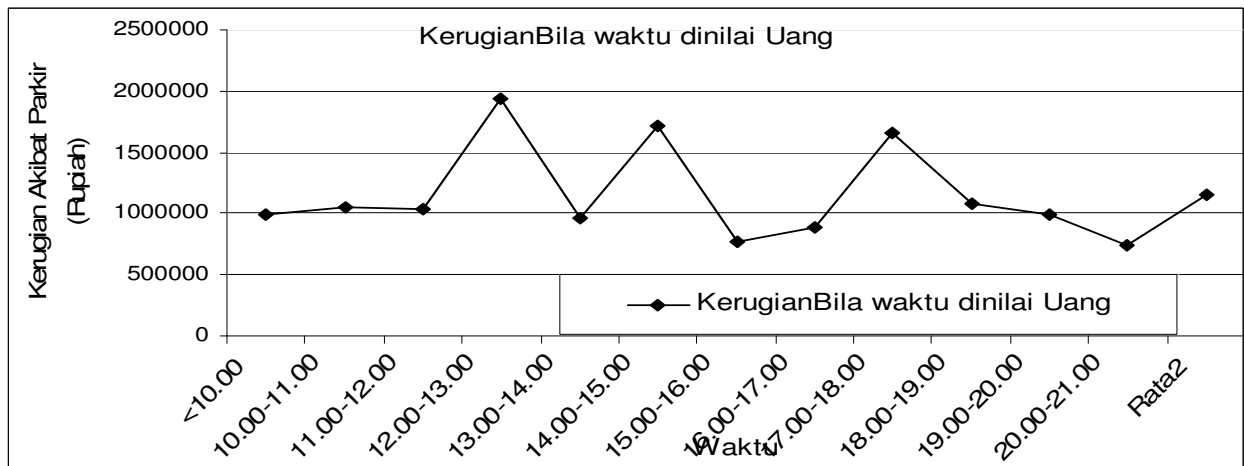
Gambar 12. Kepadatan Ssebelum dan Sesudah Ada Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



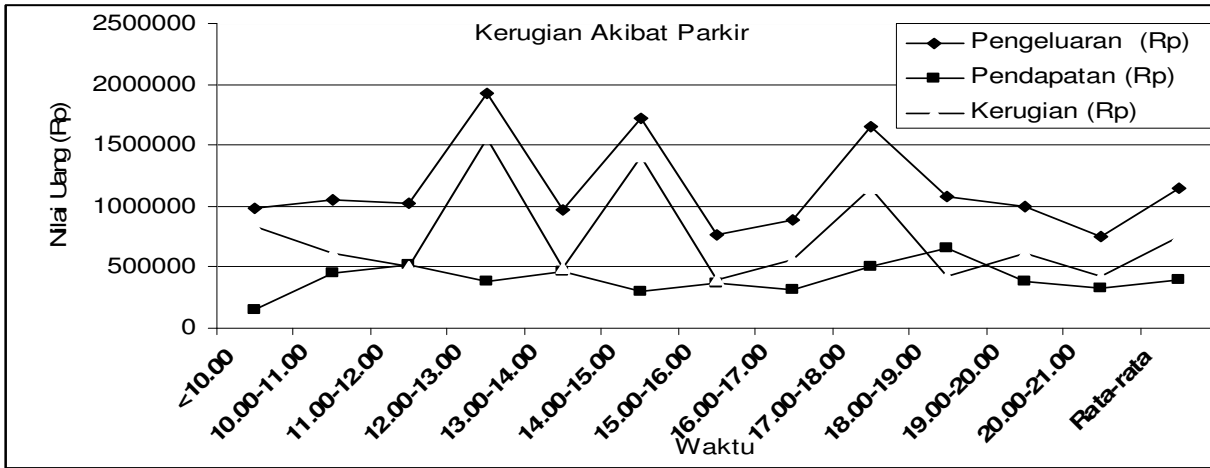
Gambar 13. Waktu Hilang SMP-jam Akibat Parkir di Jalan Slamet Riyadi Surakarta



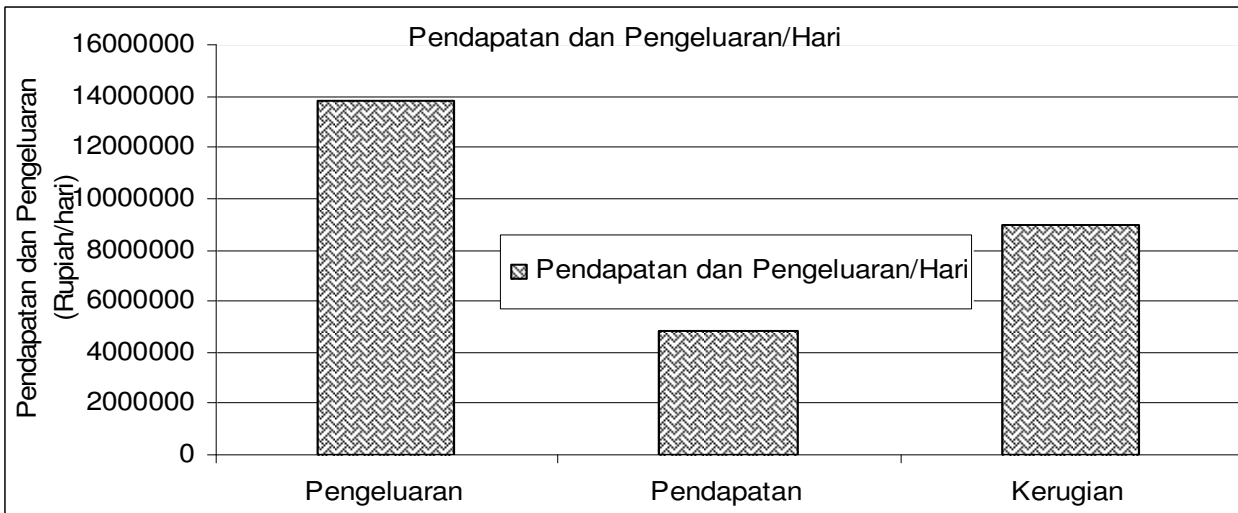
Gambar 14. Waktu Hilang Orang-jam Akibat Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



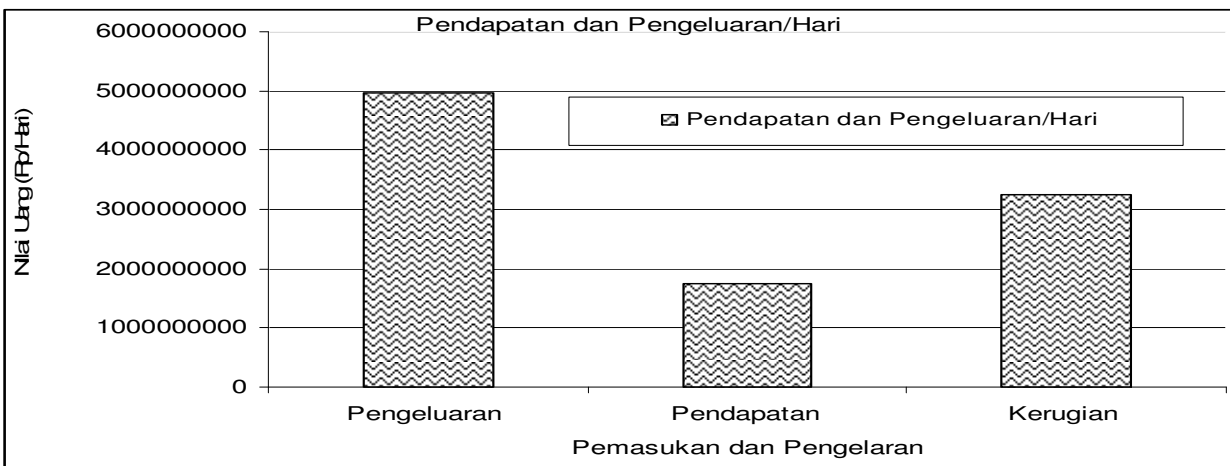
Gambar 15. Pendapatan dan Kerugian Akibat Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 16. Pendapatan dan Kerugian Tiap Jam Akibat Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 17. Pendapatan dan Kerugian Tiap Hari Akibat Parkir di Ruas Jalan Slamet Riyadi Surakarta



Gambar 18. Pendapatan dan Kerugian Satu Tahun Akibat Parkir di Jalan Slamet Riyadi Surakarta

Dari Tabel 2 dan Gambar 9 sampai dengan Gambar 18. dapat disimpulkan bahwa pengaruh parkir di ruas jalan Slamet Riyadi terhadap Lalulintas sepanjang 2.70 km adalah sebagai berikut:

- 1). Tingkat pelayanan sebelum ada parkir dari tingkat pelayanan B, setelah ada parkir di badan jalan menjadi tingkat pelayanan D. Kecepatan sebelum ada parkir 42 s/d 52km/jam, setelah ada parkir di badan jalan menjadi

26 s/d 33 km/jam. Waktu tempuh sebelum ada parkir 4.34 s/d 4.64 menit , setelah ada parkir di badan jalan menjadi 5.89 s/d 7.32 menit dengan jarak 2.70 km. Kepadatan Lalulintas sebelum ada parkir 31 s/d 50, setelah ada parkir di badan jalan menjadi 48 s/d 81.

- 2). Tingkat pelayanan rata-rata sebelum ada parkir dari tingkat pelayanan B, setelah ada parkir di badan jalan menjadi tingkat pelayanan D. Kecepatan rata-rata sebelum ada parkir 48 km/jam, setelah ada parkir menjadi 31 km/jam. Waktu tempuh rata-rata sebelum ada parkir 4.45 menit , setelah ada parkir menjadi 6.37 menit dengan jarak 2.70 km. Kepadatan Lalulintas rata-rata sebelum ada parkir 36, setelah ada parkir di badan jalan menjadi 57.
- 3). Kerugian akibat adanya parkir di badan jalan adalah Rp. 4974810840,-/tahun, sedang pendapatan akibat adanya parkir di badan jalan sebesar Rp. 1738800000,-/tahun. Sehingga kerugian akibat adanya parkir di badan jalan adalah Rp. 3236010840/tahun,-

KESIMPULAN

Kesimpulan analisis dampak parkir di badan jalan terhadap lalulintas di ruas jalan Slamet Riyadi terhadap Lalulintas sepanjang 2.70 km adalah sebagai berikut :

- 1). Akumulasi parkir maksimum rata-rata sebanyak 674 kendaraan. Indek parkir maksimum 99 %. Volume parkir 4830 kendaraan. *Turn over* parkir 7.10. Durasi parkir tertinggi 0.0 sampai 0.5 jam sebanyak 1737. Luas areal parkir mobil yang dibutuhkan adalah 10050 m² Pendapatan dari Parkir Rp. 4830.000/hari.
- 2). Tingkat pelayanan rata-rata sebelum ada parkir dari tingkat pelayanan B, setelah ada parkir di badan jalan menjadi tingkat pelayanan D. Kecepatan rata-rata sebelum ada parkir 48 km/jam, setelah ada parkir menjadi 31 km/jam. Waktu tempuh rata-rata sebelum ada parkir 4.45 menit , setelah ada parkir menjadi 6.37 menit dengan jarak 2.70 km. Kepadatan Lalulintas rata-rata sebelum ada parkir 36, setelah ada parkir di badan jalan menjadi 57.
- 3). Kerugian akibat adanya parkir di badan jalan adalah Rp. 4974810840,-/tahun, sedang pendapatan akibat adanya parkir di badan jalan sebesar Rp. 1738800000,-/tahun. Sehingga kerugian akibat adanya parkir di badan jalan adalah Rp. 3236010840,-/tahun

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim,(1992). *Undang-undang lalulintas dan angkutan jalan No 14 tahun1992*. Sinar Grafika Jakarta.
- Anonim, (1993). *Peraturan pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Lalulintas dan Angkutan*. Jakarta
- Anonim, (1993). *Peraturan pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalulintas Jalan*. Jakarta.
- Anonim, (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*”, Jakarta
- Anonim, (1992). *Final report penelitian parkir* . Lembaga penelitian UGM Yogyakarta
- Anonim, (1997) *Sistem transportasi*”,penerbit Universitas Guna Darma Jakarta.
- Abubakar, (1996)*Menuju Lalulintas dan Angkutan jalan yang teratur*. Dirjen Perhubungan Darat, Jakarta.
- Tamim,O.Z. , (1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Penerbit ITB Bandung,
- Warpani S. ,(1978) *Merencanakan sistem Perangkutan.*, Penerbit ITB Bandung.

KoNTekS 4, UNUD-UAJY-UPH
Sanur, 2-3 Juni 2010