**PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP KINERJA**

**LALU-LINTAS DI RUAS JALAN JENDRAL SUDIRMAN**

**KOTA BANDUNG**

**Reza Martani Surdia\*), Yogi Nugraha\*), Imam Abdurachman\*\*)**

Program Studi Teknik Planologi

Fakultas Teknik – Universitas Pasundan

**Abstrak**: Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia biasanya timbul karena kebutuhan transportasi yang tersedia atau prasarana transportasi tidak dapat berfungsi sebagai mana mestinya. Masalah kemacetan yang timbul di jalan-jalan pusat Kota Bandung ini menyebabkan kerugian yang besar bagi Kota Bandung antara lain peningkatan biaya perjalanan dan peningkatan biaya pemeliharaan kendaraan. Kemacetan lalu lintas pada jam-jam puncak lalu-lintas di atas selain karena besarnya jumlah kendaraan yang melewati jalan-jalan di pusat Kota Bandung juga ditambah oleh keberadaan parkir di sisi jalan (*on street parking*). Keberadaan parkir sisi jalan menyita sebagian badan jalan (minimal satu lajur jalan) sehingga mengurangi kapasitas jalan tersebut. Jalan Jendral Sudirman adalah salah satu jalan di Kawasan Pusat Kota Bandung yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan yaitu pada satu sisi sebelah kiri jalan dengan posisi parkir menyudut dengan sudut 30º. Studi ini mengkaji mengenai pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja lalu-lintas di ruas jalan Jendral Sudirman Kota Bandung dan berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan menyimpulkan bahwa parkir di badan jalan diruas jalan tersebut pengaruhnya tidak terlalu signifikan terhadap kinerja lalu-lintas terlihat dari nilai rasio V/C terbesar saat pengamatan=4,99 dan kecepatan kendaraan rata-rata eksisting 45 km/jam. Maka berdasarkan standar level of service (tingkat pelayanan jalan) ruas jalan Jendral Sudirman dikategorikan kedalam tingkat pelayanan jalan B artinya tingkat pelayanan jalannya baik. Akan tetapi walaupun pengaruhnya tidak terlalu besar, sedikit-banyaknya menimbulkan dampak terhadap penurunan kapasitas aktual jalan, penurunan kecepatan dan waktu tempuh kendaraan.

**Kata kunci:** fasilitas parkir, kinerja lalu lintas, tingkat pelayanan jalan

1. **PENDAHULUAN**[[1]](#footnote-1)

Pada umumnya pertumbuhan dan perkembangan kota diawali dari kawasan pusat kota, lokasi pusat kota menjadi orientasi pertumbuhan dan perkembangan kota. Pertumbuhan kota selanjutnya menjadikan kawasan pusat kota sebagai kawasan yang memiliki kegiatan paling produktif. Pada kawasan ini terkonsentrasi kegiatan-kegiatan komersial dan jasa seperti kantor-kantor, bank, bioskop, hotel, pertokoan dan sebagainya, Button [1]. Selain itu perkembangan struktur jaringan jalan kota cenderung membentuk kawasan pusat kota sebagai kawasan yang paling aksesibel. Hal ini menyebabkan pergerakan memusat ke kawasan pusat kota yang ditandai dengan besarnya volume kendaraan baik bertujuan melakukan kegiatan di pusat kota tersebut maupun hanya melewati.

Kondisi diatas terjadi di kawasan pusat Kota Bandung yang mewadahi berbagai macam kegiatan perkotaan (jasa, perkantoran, dan perdagangan) baik yang berskala kota maupun regional. Pemusatan berbagai kegiatan telah menyebabkan terjadinya pergerakan memusat. Meskipun di beberapa bagian Kota Bandung terdapat pusat-pusat pelayanan yang berfungsi melayani kebutuhan lingkungan perumahan, kelengkapan serta ketersediaan yang ada di pusat kota masih dominan, Budihardjo [2].

Pergerakan memusat ke pusat Kota Bandung ini terlihat dari arus lalu-lintas yang sangat besar yang menuju ke pusat kota baik yang hanya melalui (arus menerus) maupun yang akan bertujuan ke pusat kota sebagai tempat kegiatan.

Pergerakan yang besar yang menuju ke pusat Kota Bandung membutuhkan fasilitas transportasi yang memadai seperti jaringan jalan, sistem pergerakan, angkutan umum, fasilitas parkir dan lain-lain. Kebutuhan ini pada kenyataannya sering tidak mencukupi, pada jam-jam puncak lalu lintas dimana kapasitas jalan yang ada di Pusat Kota Bandung tidak dapat menampung jumlah kendaraan, akibatnya sering terjadi kemacetan di jalan-jalan pusat Kota Bandung.

Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia biasanya timbul karena kebutuhan transportasi yang tersedia atau prasarana transportasi tidak dapat berfungsi sebagai mana mestinya, Tamin [3].

Masalah kemacetan yang timbul di jalan-jalan pusat Kota Bandung ini menyebabkan kerugian yang besar bagi Kota Bandung antara lain peningkatan biaya perjalanan, peningkatan biaya pemeliharaan kendaraan. Kemacetan ini juga dapat menyebabkan terganggunya jumlah kunjungan ke kawasan komersial di pusat Kota Bandung, Direktorat BSLLAK [4].

Kemacetan lalu lintas pada jam-jam puncak lalu-lintas di atas selain karena besarnya jumlah kendaraan yang melewati jalan-jalan di pusat Kota Bandung juga ditambah oleh keberadaan parkir di sisi jalan. Keberadaan parkir sisi jalan menyita sebagian badan jalan (minimal satu lajur jalan) sehingga mengurangi kapasitas jalan tersebut. Pada saat jam puncak parkir yang bersamaan waktunya dengan jam puncak lalu-lintas terjadi antrian parkir, dimana kendaraan antrian yang berjalan perlahan menghambat arus pergerakan lalu-lintas dan menyita lebih banyak badan jalan selain parkir itu sendiri. Pengadaan lahan untuk pelataran parkir sedikit banyak menyita sebagian luas wilayah kota karena pelataran parkir membutuhkan ruang tersendiri yang cukup luas. Penggunaan fasilitas parkir sendiri belum tentu akan selalu penuh melainkan tergantung pada jam-jam padat, Warpani S [5].

Keberadaan parkir di sisi jalan merupakan hal yang tak dapat dihindarkan sampai saat ini, oleh karena besarnya kebutuhan akan tempat parkir. Besarnya kebutuhan fasilitas parkir tidak bisa dicukupi oleh fasilitas parkir di luar jalan seperti pelataran parkir, dan gedung parkir yang diperuntukan khusus parkir oleh pusat perbelanjaan. Kekurangan fasilitas parkir ini dipenuhi dengan memanfaatkan fasilitas parkir disisi jalan.

Tujuan dari studi ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh keberadaan parkir di badan jalan (on street parking) terhadap kinerja lalu-lintas diruas jalan Jendral Sudirman Kota Bandung.

1. **METODOLOGI**

Pengkajian terhadap aspek parkir dan kinerja lalu-lintas dengan maksud untuk menganalisa konflik parkir terhadap kinerja lalu-lintas/pengaruh yang ditimbulkan oleh parkir terhadap kinerja lalu-lintas.

Tahapan pendekatan studi untuk memudahkan penelitian secara garis besar adalah sebagai berikut :

1. Melakukan pengkajian terhadap :
   1. Pola guna lahan disepanjang jalan diwilayah studi untuk mengetahui jenis aktivitas guna lahan yang ada.
   2. Kinerja lalu-lintas, seperti : mengetahui volume lalu-lintas harian, mengetahui Rasio V/C, mengetahui kecepatan dan waktu tempuh kendaraan.
   3. Perparkiran, dengan menggunakan parameter parkir seperti :

* Kedatangan-keluar kendaraan parkir
* Akumulasi parkir
* Angka indek parkir
* Angka turn over parkir
* Lama parkir
* Dan tingkat penggunaan petak parkir

1. Melakukan analisis pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja lalu-lintas dengan cara mengetahui :
2. Kapasitas aktual jalan

Perhitungan kapasitas jalan dilakukan menggunakan persamaan (1).

C=C×FCw× FCsp×FCsf×FCcs (1)

Dimana :

C = kapasitas aktual *(smp/jam)*

Co = kapasitas dasar *(smp/jam)*

FCw = faktor penyesuaian lebar jalan

FCsp = faktor arah *(hanya untuk undivided road)*

FCsf = faktor samping dan faktor penyesuaian bahu/kerb jalan

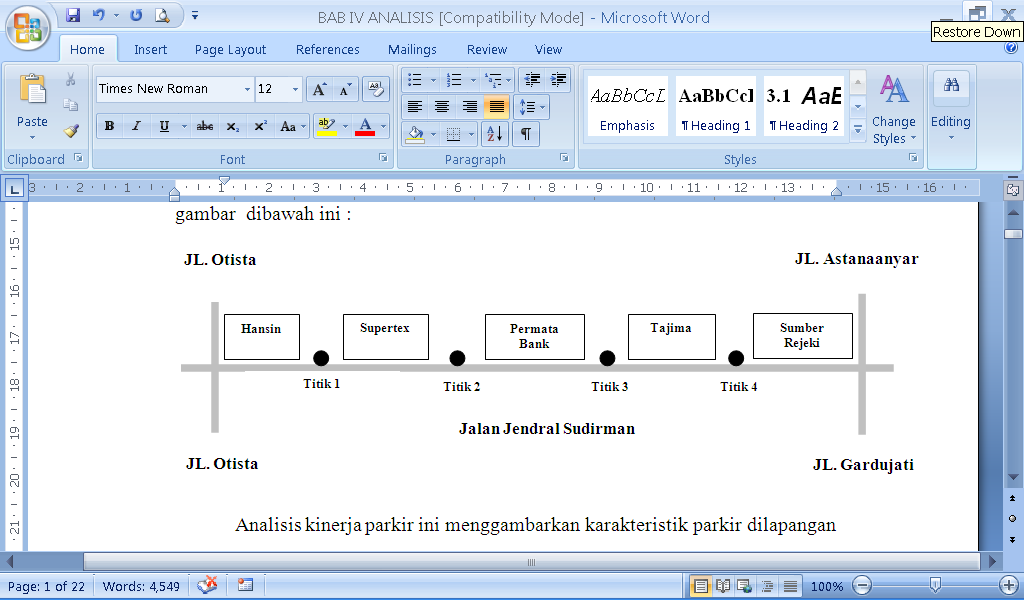
FCcs = faktor besarnya kota

1. Kecepatan dan waktu tempuh kendaraan
2. Rasio V/C
3. Lebar efektif jalan pada kondisi ada parkir dan tanpa parkir kaitannya dengan banyaknya lajur diruas jalan tersebut
4. Angka turn over parkir yang berdampak terhadap kinerja lalu-lintas
5. Merumuskan usulan-usulan yang dapat diterapkan untuk mengatasi persoalan-persoalan/permasalahan yang ada diwilayah studi dengan mengacu kepada hasil analisis yang telah dilakukan.
6. **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Jalan Jendral Sudirman adalah salah satu ruas jalan di kawasan pusat kota Bandung yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan (on street parking) pada ruas jalan tersebut dengan menggunakan pola parkir sudut 30°.

Untuk mengetahui kinerja parkir di sepanjang ruas jalan Jendral Sudirman ini maka dilakukan pengamatan (penghitungan jumlah keluar-masuk kendaraan parkir ke wilayah studi). Pengamatan parkir *(keluar-masuk kendaraan parkir*) dilakukan selama 6 jam/hari selama 2 hari yang diambil pagi, siang, dan sore hari setiap dua jam pada hari kerja *(Hari Rabu)* dan akhir pekan *(Hari sabtu*) dengan pembagian 4 titik pengamatan sebagai berikut :

1. Titik pengamatan 1 *(Hansin-Supertex)*
2. Titik pengamatan 2 *(Supertex-Permata Bank)*
3. Titik pengamatan 3 *(Permata Bank-Tajima)*
4. Titik Pengamatan 4 *(Tajima-Sumber Rejeki*)



**Gambar 1**

**Titik-titik pengukuran**

Analisis kinerja parkir ini menggambarkan karakteristik parkir di lapangan yang dijelaskan melalui beberapa parameter, yaitu:

* + Jumlah kedatangan parkir terbanyak terjadi pada hari Rabu sebanyak 263 kendaraan.
  + Jumlah kedatangan parkir terendah terjadi pada Hari Sabtu sebanyak 200 kendaraan

Jumlah rata-rata keluar kendaraan parkir terendah sebanyak 169 kendaraan dan terbesar sebanyak 179 kendaraan.

* Akumulasi parkir terbesar terjadi pada hari Sabtu siang yaitu sebanyak 112 kendaraan artinya kendaraan yang masih melakukan parkir pada saat itu sebanyak 112 kendaraan dan merupakan angka tertinggi*(akumulasi tertinggi)* selama pengamatan.
* Akumulasi parkir terendah terjadi pada hari Sabtu sore yaitu sebanyak 8 kendaraan.
* Angka indek parkir tertinggi terjadi pada Hari Rabu Siang sebesar 86% mendekati angka 100%, hal ini menunjukkan bahwa petak parkir diwilayah studi pada saat itu hampir penuh.
* Angka indek parkir terendah terjadi pada Hari Sabtu sore sebesar 6%.
* Angka turn over terbesar terjadi pada hari Rabu sebesar 2,9 artinya bahwa pada saat itu petak parkir digunakan oleh 2 sampai 3 kendaraan selama jam pengamatan.
* Lama parkir dengan waktu terpanjang adalah >2 jam sebanyak 83 kendaraan selama waktu pengamatan pada Hari Rabu, dengan banyaknya kendaraan dengan lama parkir yang cukup panjang ini mengakibatkan kurang efisiennya penggunaan petak parkir
* Jumlah kendaraan parkir terbanyak adalah dengan lama parkir antara 76-90 menit sebanyak 85 kendaraan terjadi pada Hari Sabtu.
* tingkat pemanfaatan lama parkir terbesar terjadi pada Hari Rabu yaitu sebesar 58%, artinya penggunaan waktu yang dimanfaatkan oleh semua kendaraan melakukan parkir diwilayah studi adalah 26912 menit atau persentasenya 58% dari waktu yang telah disediakan oleh seluruh petak parkir ada (46800 menit).

Perhitungan kapasitas jalan dapat dilihat di bawah ini.

1. **Kapasitas aktual jalan pada kondisi Ideal**

Kapasitas aktual jalan pada kondisi ideal yang dimaksud adalah kapasitas aktual jalan diruas jalan diwilayah studi tanpa adanya fasilitas parkir di badan jalan

Kapasitas aktual = Co×FCw×FCsp×FCsf×FCcs

= 4950×1,080×1×0,976×1

= 5218 smp/ jam

1. **Kapasitas aktual jalan pada kondisi Eksisting**

Kapasitas aktual jalan pada kondisi eksisting yang dimaksud adalah kapasitas aktual jalan diruas jalan diwilayah studi dengan adanya fasilitas parkir diruas jalan tersebut.

Kapasitas aktual **=** Co×FCw×FCsp×FCsf×FCcs

= 4950X0,920X1X0,976X1

= 4445 smp/ jam

1. **Kapasitas aktual jalan pada kondisi parkir sejajar badan jalan**

Kapasitas aktual jalan pada kondisi parkir sejajar badan jalan yang dimaksud adalah kapasitas aktual jalan diruas jalan diwilayah studi dengan adanya fasilitas parkir di badan jalan menggunakan pola parkir sejajar badan jalan.

Kapasitas aktual = Co×FCw×FCsp×FCsf×FCcs

= 4950×1,048×1×0,976×1

= 5063 smp/ jam

Tabel 1 memperlihatkan analisis kapasitas aktual jalan dan banyaknya arus lalu-lintas yang melintas di ruas jalan di wilayah studi pada kondisi eksisiting. Dapat diperkirakan bahwa arus lalu-lintas yang melintas dalam dua kondisi yaitu perkiraan jumlah arus lalu-lintas yang melintas pada kondisi ideal (smp/jam) dan perkiraan arus lalu-lintas yang melintas pada kondisi parkir sejajar badan jalan (smp/jam).

Pengumpulan data dalam studi ini dilakukan dengan dua cara, dengan melakukan survey primer dan sekunder.

1. ***Survey primer***

Yaitu pengumpulan data yang dilakukan langsung dilapangan berupa :

* + Peninjauan langsung di lapangan meliputi pengamatan dan wawancara kepada pihak yang terkait seperti tukang parkir dll.
  + Menghitung volume kendaraan (Traffic counting) selama jam pengamatan
  + Menghitung keluar-masuk kendaraan parkir selama jam pengamatan
  + Mengidentifikasi jenis aktivitas guna lahan di wilayah studi

1. ***Survey sekunder***

Yaitupengumpulan data yang diperlukan dalam studi ini dan data-datanya bersifat instansional yang diperoleh dari instansi terkait berupa :

* + Data kebijakan, perundang-undangan dll
  + Literatur/buku pustaka
  + Studi-studi terdahulu

**Tabel 1**

**Penurunan Kapasitas jalan di ruas jalan Jendral Sudirman**

**oleh akibat adanya Parkir di badan jalan**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Hari** | **Segmen 1** | | | **Segmen 2** | | |
| Ideal | Eksisting | Penurunan | Ideal | Eksisting | Penurunan |
| Rabu (Smp) | 5218 | 4445 | 773 | 5218 | 4445 | 773 |
| Sabtu (Smp) | 5218 | 4445 | 773 | 5218 | 4445 | 773 |

Rasio V/C eksisting ada parkir pada hari Rabu di ruas jalan tersebut adalah 0,388 sedangkan idealnya rasio V/C menurut KAJI untuk ruas jalan tersebut adalah 0,331. Untuk hari Sabtu V/C eksistingnya adalah 0,355 sedangkan idealnya menurut KAJI adalah 0,303. Untuk ruas 2 hari Rabu rasio V/C eksisitingnya adalah 0,405 sedangkan idealnya menurut KAJI adalah 0,369 dan untuk hari Sabtu rasio V/C eksisitingnya adalah 0,391 sedangkan idealnya menurut KAJI adalah 0,333.

Berdasarkan keterangan diatas bahwa rasio V/C terbesar terjadi pada hari Rabu di ruas 2 (*pertigaan Jl. Dulatif-Persimpangan Jl.gardujati*) sebesar 0,499.

Hal ini V/C-nya besar karena pada ruas 2 ini terjadi adanya penambahan volume kendaraan yang berasal dari jalan Dulatif. Berdasarkan mengacu pada standar tingkat pelayanan jalan *(CBD Traffic Study),* maka ruas jalan Jendral Sudirman ini dikategorikan memiliki tingkat pelayanan B (Tingkat pelayanan jalan baik).

Dengan adanya penurunan tingkat pelayanan jalan pada ruas jalan maka akan mengakibatkan kecepatan arus kendaraan yang melintas akan menurun,kecepatan yang dimaksud adalah *kecepatan bergerak* *(running* *speed)*; kecepatan kendaraan rata-rata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan cara membagi panjang jalur dengan lama waktu kendaraan bergerak menempuh jalan tersebut, dan waktu tempuh *(travel time)* adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara dua tempat tersebut*.*

Penurunan kecepatan kendaraan terjadi oleh karena adanya parkir di badan jalan diruas jalan tersebut pada masing-masing ruas :

* Terjadi penurunan kecepatan rata-rata pada Hari Rabu di ruas 1 sebesar 9,87 km/jam sedangkan pada Ruas 2 sebesar 10,83 km/jam.
* Terjadi penurunan kecepatan rata-rata pada Hari Sabtu di ruas 1 sebesar 9,29 km/jam sedangkan pada Ruas 2 sebesar 9,79 km/jam.
* Adanya penambahan waktu tempuh rata-rata pada Hari Rabu di ruas 1 sebesar 2,84 detik sedangkan pada ruas 2 nya sebesar 10,58 detik.
* Adanya penambahan waktu tempuh rata-rata pada Hari Sabtu di ruas 1 sebesar 2,46 detik sedangkan pada ruas 2 nya sebesar 7,51 detik.

Dengan mengacu pada kecepatan arus lalu-lintas eksisting ruas Jalan Jendral Sudirman termasuk kedalam kategori tingkat pelayanan B artinya tingkat pelayanan jalannya baik.

Tabel 2 mempelihatkan Pengaruh perubahan pola parkir terhadap lebar efektif & jumlah lajur, kapasitas aktual jalan dan banyaknya petak parkir.

**Tabel 2**

**Pengaruh perubahan pola parkir terhadap lebar efektif & jumlah lajur, kapasitas aktual jalan dan banyaknya petak parkir**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Variabel yang dilihat** | **Eksisting** | **Parkir sejajar** |
| ***(Kondisi awal)*** | ***(Kondisi setelah adanya perubahan pola parkir)*** |
| 1. | Lebar efektif jalan | 5,60 meter | 10,75 meter |
| 2. | Jumlah lajur jalan | 2 lajur *(lebar lajur masing-masing 2,80m)* | 3 lajur *(lebar lajur masing-masing 2,75m)* |
| 3. | Pemakaian lebar jalan untuk petak parkir | 5 meter | 2,60 meter |
| 4. | Pemakaian lebar jalan untuk petak parkir dan ruang geraknya | 8,40 meter | 3,25 meter |
| 5. | Kapasitas aktual jalan | 2945 smp/jam | 3457 smp/jam |
| 6. | Banyaknya petak parkir | 130 petak parkir | 100 petak parkir |

Dengan melakukan perubahan pola parkir (penggunaan posisi petak parkir) ini menimbulkan beberapa dampak positif (menguntungkan) dan negatif (merugikan) yaitu antara lain :

***Keuntungan :***

* Bertambahnya lajur jalan.

Bertambahnya lajur jalan dari kondisi eksisting 2 lajur jalan dengan lebar lajur jalan masing-masing adalah 2,80 meter berubah menjadi 3 lajur jalan pada kondisi parkir sejajar dengan lebar lajur jalan masing-masing adalah 2,75 meter.

* Bertambanya kapasitas aktual jalan.

Kapasitas aktual jalan bertambah sebesar 512 smp/jam dari kapasitas aktual jalan eksisting 2945 smp/jam (parkir 30⁰) menjadi 3457 smp/jam (parkir sejajar). Nilai kapasitas ini didapatkan dari pemakaian lebar efektif jalan eksisting 5,6 meter dan parkir sejajar 10,75. Lebar efektif jalan ini hasil pengurangan dari lebar total jalan dikurangi lebar jalan untuk fasilitas petak parkir dan ruang geraknya.

***Kerugian :***

Dengan melakukan perubahan pola parkir ini selain berdampak posistif (menguntungkan) terhadap jumlah lajur dan kapasitas jalan, akan tetapi memiliki dampak negatif (merugikan) terhadap jumlah petak parkir, terlihat dari hasil analisis bahwa terjadi pengurangan jumlah petak parkir sebanyak 30 petak parkir dari jumlah petak parkir eksisting yaitu 130 petak parkir berubah menjadi 100 petak parkir pada kondisi parkir sejajar badan jalan.

1. **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisis pada bab sebelumnya maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Keberadaan parkir di badan jalan *(on street parking)* di ruas jalan Jendral Sudirman tidak begitu berpengaruh terhadap kinerja lalu-lintas. Hal ini terlihat dari hasil analisis dengan mengacu pada nilai rasio V/C terbesar yaitu 4,99 dan kecepatan kendaraan rata-rata eksisting 45 Km/jam. Maka berdasarkan standar level of service (tingkat pelayanan jalan) ruas jalan Jendral Sudirman termasuk kedalam tingkat pelayanan jalan B artinya tingkat pelayanan jalannya baik. Parkir di badan jalan di ruas jalan Jendral Sudirman meskipun tidak begitu berpengaruh terhadap kinerja lalu-lintas di ruas jalan tersebut tetapi sedikit-banyaknya memiliki dampak terhadap pengurangan kapasitas jalan dan turunnya kecepatan kendaraan di ruas jalan tersebut. Hal ini terlihat dari hasil analisis bahwa telah terjadi penurunan kapasitas aktual jalan dengan adanya parkir di badan jalan sebesar 773 smp/jam dan terjadinya penurunan kecepatan kendaraan pada masing-masing ruas jalan sebagai berikut :

* Terjadi penurunan kecepatan rata-rata pada Hari Rabu di ruas 1 sebesar 9,87 km/jam sedangkan pada Ruas 2 sebesar 10,83 km/jam.
  + Terjadi penurunan kecepatan rata-rata pada Hari Sabtu di ruas 1 sebesar 9,29 km/jam sedangkan pada Ruas 2 sebesar 9,79 km/jam.
    - Adanya penambahan waktu tempuh rata-rata pada Hari Rabu di ruas 1 sebesar 2,84 detik sedangkan pada ruas 2 nya sebesar 10,58 detik.
    - Adanya penambahan waktu tempuh rata-rata pada Hari Sabtu di ruas 1 sebesar 2,46 detik sedangkan pada ruas 2 nya sebesar 7,51 detik.

Meskipun kapasitas aktual jalan pada saat ini masih dapat menampung arus lalu-lintas yang melintas, akan tetapi arus lalu-lintas bersifat fluktuatif (naik-turun) maka untuk dapat mengantisipasi kemungkinan besarnya arus lalu-lintas yang melintas, pada hasil analisis ini diusulkan untuk merubah pola parkir (penggunaan posisi petak parkir) dari kondisi eksisting menjadi parkir sejajar badan jalan.

1. Faktor lain yang sebenarnya lebih berpengaruh terhadap kinerja lalu-lintas diruas jalan Jendral Sudirman adalah waktu siklus persimpangan (traffic light/pengatur lalu-lintas) yang cukup lama pada saat jam padat lalu-lintas. Hal ini terlihat pada saat jam pengamatan (siang hari) adanya tundaan kendaraan (tertahannya arus kendaraan oleh lampu traffic light) yang cukup lama sehingga terjadi kemacetan kendaraan diruas jalan tersebut.
2. Jumlah kedatangan kendaraan parkir terbanyak terjadi pada hari Rabu sebanyak 263 kendaraan sedangkan jumlah kedatangan parkir terendah terjadi pada hari Sabtu sebanyak 200 kendaraan hal ini berarti bahwa pada waktu pengamatan kendaraan lebih banyak melakukan parkir pada hari kerja dibandingkan pada akhir pekan.
3. Akumulasi parkir tertinggi terjadi pada hari Rabu sebanyak 112 kendaraan pada siang hari sedangkan akumulasi parkir terendah terjadi pada hari Sabtu sore hari sebanyak 8 kendaraan artinya pada hari Rabu di siang hari banyaknya kendaraan yang melakukan parkir sebanyak 112 kendaraan. Angka ini adalah jumlah tertinggi dalam akumulasi parkir dari pengamatan yang dilakukan mendekati jumlah kapasitas parkir yang ada *(kapasitas parkir : 130 petak parkir)* dan pada sore harinya akumulasi parkir rendah karena pada sore hari adalah waktu menjelang dimana aktivitas komersial disepanjang jalan akan berhenti.
4. Angka indek parkir tertinggi terjadi pada Hari Rabu siang sebesar 86% mendekati angka 100%, menunjukkan bahwa penggunaan ruang parkir/petak parkir diwilayah studi pada saat itu hampir penuh.
5. Angka turn over terbesar terjadi pada Hari Rabu sebesar 2,9 angka ini menjelaskan bahwa pada saat itu 1 petak parkir digunakan oleh 2 sampai 3 kendaraan selama jam pengamatan.
6. Lama parkir dengan waktu terpanjang adalah >2 jam sebanyak 83 kendaraan selama jam pengamatan terjadi pada Hari Rabu.
7. Jumlah kendaraan parkir terbanyak adalah dengan lama parkir antara 76-90 menit sebanyak 85 kendaraan terjadi pada Hari Sabtu.

Tingkat pemanfaatan lama parkir tertinggi terjadi pada Hari Rabu yaitu sebesar 58%, artinya penggunaan waktu yang dimanfaatkan oleh semua kendaraan dalam melakukan parkir diwilayah studi adalah 26912 menit atau persentasenya 58% dari waktu yang telah disediakan oleh seluruh petak parkir ada (46800 menit).

1. **DAFTAR RUJUKAN**

[1] Button, K.J.(1982): *Transport Economics*, Heinemann, London.

[2] Budihardjo, Eko & Sujarto, Djoko, (1999): *Kota Berkelanjutan*, Penerbit Alumni, Bandung

[3] Tamin, O. Z. (2003). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi.* Penerbit Institut Teknologi Bandung.

[4] Direktorat BSLLAK (1999). *Rekayasa Lalu Lintas*. Direktorat BSLLAK, Jakarta

[5] Warpani, Suwardjoko P (1984). *Transportasi* Pengangkutan, Analisis kota: daerah Suwardjoko Warpani, Bandung: ITB.

1. \*) rezasurdia@unpas.ac.id

   \*\*) Alumni Prodi Teknik Planologi FT-Unpas [↑](#footnote-ref-1)