

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Kinerja ruas jalan Pemuda dengan *on street parking* dalam kondisi eksisting

Adanya *on street parking* ternyata sangat mempengaruhi kinerja ruas Jalan Pemuda Kabupaten Demak pada saat jam puncak memiliki volume lalu lintas sebesar 1118,7 smp/jam. Kapasitas ruas jalan sebesar 1.358 smp/jam. Derajat kejenuhan sebesar 0,82. Kecepatan hasil survai di lapangan sebesar 23 km/jam dan tingkat pelayanan untuk jam puncak siang dengan adanya parkir pinggir jalan terletak pada level D.

2. Pengaruh *on street parking* pada ruas jalan Pemuda

Dalam penelitian ini simulasi parkir 45° tidak dapat diterapkan dikarenakan lebar efektif gangguan akibat parkir 45° berdasarkan Dtitjen Hubdat adalah 5,1-6,3. Dengan lebar efektif ruas jalan 7 meter jika terdapat gangguan sepanjang 5,1 maka ruas jalan yang dapat digunakan untuk lalu lintas adalah 2 meter sehingga tingkat pelayanan jalannya adalah E.

Selain itu manuver keluar dari petak parkir bersudut relatif bersudut relatif tidak aman, terutama bila kendaraan tersebut diparkir dengan bagian depan kendaraan masuk terlebih dahulu ke petak parkir, sehingga ketika akan keluar dari petak parkir kendaraan tersebut harus mundur terlebih dahulu sebelum melihat kendaraan yang datang. Rekomendasi *on street parking* yang tepat pada ruas jalan pemuda.

Perbandingan kinerja ruas jalan dengan adanya *on street parking* bersudut 180° atau sejajar satu sisi jalan yaitu analisis kinerja ruas jalan pada jam puncak terjadi peningkatan. Kapasitas mengalami peningkatan menjadi 2.110 smp/jam. Selanjutnya terjadi penurunan derajat kejenuhan menjadi 0,53. Sedangkan untuk kecepatan mengalami peningkatan sebesar 27,33 km/jam. Dan tingkat pelayanan pada jam puncak siang berubah menjadi level C.

Dari proses penelitian yang meliputi pengumpulan data dan analisis data maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

Karakteristik parkir pinggir jalan pada masing-masing waktu survai dapat dibedakan menjadi tiga jenis kendaraan :

Karakteristik parkir pinggir jalan sepeda motor (MC) tertinggi di ruas Jalan Pemuda adalah :

1. Volume parkir sisi kanan 364 kendaraan dan sisi kiri 841 kendaraan.
  2. Akumulasi sisi kanan 95 kend/jam dan sisi kiri 64 kend/jam.
  3. Rata-rata lama parkir adalah 0.27 jam/kend
  4. Kapasitas parkir adalah 82 SRP/jam
5. Indeks parkir adalah 1,99 yang berarti kebutuhan ruang parkir melebihi daya tampung.

Karakteristik parkir pinggir jalan kendaraan ringan (LV) tertinggi di ruas Jalan Pemuda adalah :

1. Volume parkir sisi kanan 158 kendaraan dan sisi kiri 127 kendaraan
  2. Akumulasi sisi kanan 12 kend/jam dan sisi kiri 9 kend/jam
  3. Rata-rata lama parkir adalah 0.27 jam/kend
  4. Kapasitas parkir adalah 15 SRP/ jam
5. Indeks parkir adalah 1,2 yang berarti kebutuhan ruang parkir melebihi daya tampung.

Karakteristik parkir pinggir jalan kendaraan berat (HV) tertinggi di ruas Jalan Pemuda adalah :

1. Volume parkir sisi kanan 31 kendaraan dan sisi kiri 23 kendaraan
  2. Akumulasi sisi kanan 4 kend/jam dan sisi kiri 2 kend/jam
  3. Rata-rata lama parkir adalah 0.33 jam/kend
  4. Kapasitas parkir adalah 15 SRP/ jam
5. Indeks parkir adalah 1,5 yang berarti kebutuhan ruang parkir melebihi daya tampung.

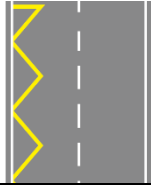



## B. Saran

Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab ini, diketahui bahwa kegiatan on street parking di ruas jalan Pemuda mempunyai dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif tersebut dilihat dari cara pandang masyarakat yaitu dengan semakin banyaknya pengguna lahan parkir sebagai aksesibilitas yang dinikmati oleh pemilik bangunan dan pemilik kendaraan untuk pemenuhan kebutuhan maka semakin meningkat harga sewa lahan atau transaksi jual beli yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan. Namun dengan adanya kegiatan *on street parking* juga dapat menimbulkan kerugian karena kinerja ruas jalan yang menurun selain itu potensi terjadinya konflik lalu lintas lebih banyak.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, ada beberapa saran yang ingin disampaikan oleh peneliti agar perparkiran di ruas jalan Pemuda menjadi lebih baik lagi. Adapun sarannya meliputi :

1. Menetapkan desain parkir dengan sudut 180° karena akan lebih efektif untuk meningkatkan kinerja dan mengurangi terjadinya potensi konflik lalu lintas di ruas jalan Pemuda Kabupaten Demak. Namun kelemahan dari parkir 180° ini memiliki jumlah SRP yang lebih sedikit. Selain itu dengan desain parkir 180° pada satu sisi jalan berdasarkan analisis potensi terjadinya konflik lalu lintas potensi tersebut berkurang. Untuk mendapatkan tingkat pelayanan yang lebih baik maka dapat diterapkan untuk menambah lebar jalan dengan cara mengganti median jalan dengan kerb untuk pemisah fasilitas pejalan kaki dengan badan jalan.
2. Untuk jangka panjang diperlukan peninjauan kembali tarif *on street parking* di ruas jalan Pemuda sebagai upaya untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi.
3. Rekomendasi penambahan rambu dan marka  
Dari pengendalian risiko yang telah dibahas sebelumnya, terdapat kebutuhan rambu-rambu lalu lintas untuk mengurangi tingkat bahaya yang kemungkinan terjadi. Pada Tabel dibawah ini merupakan rambu-rambu yang direkomendasikan untuk dipasang di lokasi yang telah ditentukan .

Tabel 5. 1 Rekomendasi Pemasangan Rambu-rambu Lalu Lintas dan Marka

No	Pengadaan Rambu	Jumlah	Satuan	Bentuk
1	Marka Larangan Parkir atau berhenti	2 Lokasi (2x25)	Meter	
2	Rambu Dilarang Parkir	3	buah	
3	Rambu perintah parkir	2	Buah	
4	Rambu Prioritas	1	Buah	

(Sumber : Hasil Analisis Peneitian, 2017)

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 1992. Dirjen Bina marga. *Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan*. Jakarta: Dirjen Bina Marga.
- \_\_\_\_\_, 1993. keputusan Menteri Perhubungan No 66 Tentang *Fasilitas Parkir untuk Umum*. Jakarta: Dirjenhubdat.
- \_\_\_\_\_, 1995. Dirjen Perhubungan Darat. *Penyelenggaraan Parkir*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- \_\_\_\_\_, 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- \_\_\_\_\_, 1997. Departemen Pekerjaan Umum. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- \_\_\_\_\_, 2004. *Undang-undang nomor 38 Tahun 2004 Jalan*, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Pekerjaan Umum. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- \_\_\_\_\_, 2009. Republik Indonesia. *Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Bendatu, Liem Yenny., Togar, W.S., Irawan, Shandy. 2015. *Penyusunan Hazard Identification Risk Assessment and Risk Control (HIRARC): Studi Kasus PT.X*. Surabaya: Jurnal Titra. Volume 3, No.1, Januari 2015.
- Hobbs, F, D, 1974. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
- Kurniati, Ayu Eka. 2016. *Pengkajian Perencanaan Keselamatan JALAN Dengan Penyediaan Fasilitas Penyeberang Jalan Dilingkungan Sekolah Terpadu: Studi Kasus Simpang Prambanan Kabupaten Banyuwangi*. Tegal: Skripsi. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal.
- Kusumianingrum, Dani. 2010. *Identifikasi Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Manajemen Parkir Di Perkotaan*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Manunggal S.A Gea. 2011. *Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat Parkir Pada Badan Jalan: Studi Kasus Pasar dan Pertokoan di Jalan Besar Delitua*. 2011. Universitas Sumatera Utara Medan.
- Munawar, A. (2006) *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Jogjakarta.

- Munawir, A (2010). *HAZOP, HAZID, VS JSA*. Migas Indonesia.
- Noerdin, Revias., Z, A.Fuad. 2014. *Pengaruh Manuver Kendaraan Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Karakteristik Lalu Lintas Dan Biaya Operasional Kendaraan: Studi Kasus Pada Jalan Brigadir Polisi Abdul Kadir Kota Palembang*. Palembang: Jurnal Teknik Sipil. Volume 10, No. 2, September 2014.
- Oglesby H. C dan Hicks R. G. 1993. *Teknik Jalan Raya*, Penerbit Erlangga, Bandung.
- Pujiono, Bayu Nugroho., Tama, Ishardita Pambudi., Efranto, Remba Yanuar. 2013. *Analisa Potensi Bahaya Serta Rekomendasi Perbaikan Dengan Metode Hazard And Operability Study (Hazop) Melalui Perangkingan Ohs Risk Assessment And Control : Studi Kasus Area PM-1 PT. Eka Mas Fortuna*.
- Purbanto, I Gusti Raka. 2012. *Karakteristik Parkir Pinggir Jalan (On Street Parking) Dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Ruas Jalan: Studi kasus Ruas Jalan Sutoyo Denpasar*. Denpasar: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil. Vol.16, No.2, Juli 2012.
- Sholahudin, Farhan.2016. *Hubungan Antara Volume,Kecepatan Dan Kepadatan Lalu Lintas: Studi Kasus Jl.Mayjend Sutoyo Kota Tegal*. Tegal: Skripsi. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- Tamin, Z. Ofyar., Soedirdjo, Titi Liliani., Hidayat, Hedi dan Kusumawati, Aine. 1999. *Pengaruh Kegiatan Perparkiran Di Badan Jalan (On Street Parking) Terhadap Kinerja Ruas Jalan: Studi Kasus Di DKI Jakarta*. Bandung: Jurnal Transportasi. ISSN: 1411-2442, Juni 1999.
- Tingkat Pelayanan Jalan Ki Samaun Tangerang*. Jakarta: Jurnal PLANESATM. Volume 1, Nomor 2, November 2010.
- UNSW Health and Safety (2008). *Risk Management Program*. Canberra: University of New South Wales. <http://www.ohs.unsw.edu.au/ohs-riskmanagement/index.html>.
- Western Sydney University. 2015. *Hazard Identification, Risk Assesment and Control Procedure*. WHS. Sydney. 2015.
- Yulipriyono,Epf.Eko., Basuki, Hari Kami., Yunianta, Andung. 2006. *Pengaruh Manuver Kendaraan Parkir Badan Jalan Terhadap Karakteristik Lalu Lintas Di Jalan Diponegoro Yogyakarta*. Semarang: Jurnal teknik Sipil.