BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

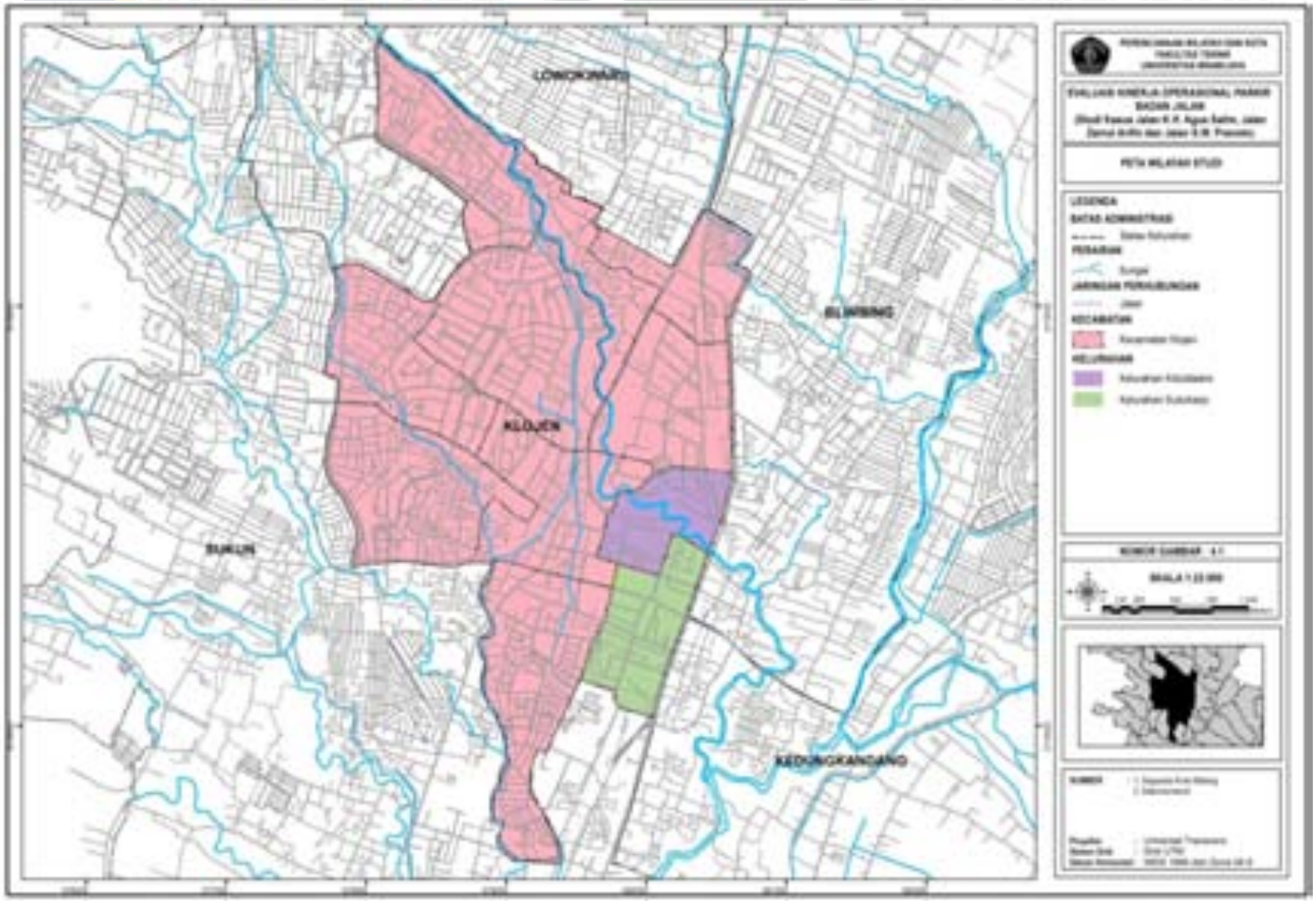
4.1 Gambaran Umum Kecamatan Klojen

Kecamatan Klojen terletak di tengah-tengah wilayah Kota Malang yang menjadi pusat aktivitas masyarakat. Kecamatan Klojen terdiri atas 11 kelurahan yang semuanya tercakup dalam 89 RW atau 675 RT. Berdasakan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang RTRW Kota Malang, arahan penggunaan lahan di Kecamatan Klojen terdiri dari perdagangan dan jasa, pendidikan, peribadatan, pemerintahan dan pelayanan umum dan kesehatan. Jenis sarana perdagangan dan jasa yang terdapat di Kecamatan Klojen terdiri dari warung sebanyak 4818 unit, pertokoan sebanyak 3279 unit, dan pasar umum sebanyak 8. Jumlah peribadatan sebanyak 67 unit.

Kecamatan Klojen memiliki ketinggian rata-rata dari permukaan air laut antara 420-460 meter. Letak Kecamatan Klojen astronomis terletak pada posisi 112˚ 36’ 14’’ - 112˚ 40’ 42’’ Bujur Timur dan 077˚ 36’ 38’’ - 008˚ 01’ 57’’ Lintang Selatan. Sungai yang melintas di Kecamatan Klojen yaitu sungai Brantas. Kecamatan Klojen memiliki batas administrasi sebagai berikut (**Gambar 4.1**).

Sebelah Utara : Kecamatan Blimbing dan Kecamatan Lowokwaru
Sebelah Timur : Kecamatan Kedungkandang dan Kecamatan Blimbing
Sebelah Selatan : Kecamatan Sukun
Sebelah Barat : Kecamatan Lowokwaru dan Kecamatan Sukun

Wilayah studi penelitian ini terletak di 3 ruas jalan yang terletak di Kelurahan Kiduldalem dan Sukoharjo. Kelurahan Kiduldalem memiliki luas wilayah 0,49 km² yang memiliki ketinggian diatas permukaan air laut 444. Kelurahan Sukoharjo memiliki luas wilayah 0,55 km² yang memiliki ketinggian diatas permukaan air laut 444. Kelurahan Sukoharjo memiliki jumlah RT 57 dan RW 7 dengan penduduk sebesar 11.848 jiwa. Sedangkan, Kelurahan Kiduldalem yang berjarak 0,5 km dari Kecamatan Klojen ini merupakan Kelurahan yang memiliki jumlah penduduk tidak banyak dibandingkan kelurahan lainnya yaitu 6.100 jiwa dengan kepadatan penduduk 12.449 jiwa/km². Kelurahan Kiduldalem memiliki RT 50 dan RW 8 .



Gambar 4. 1 Administrasi Kecamatan Klojen

4.2 Kondisi Wilayah Studi

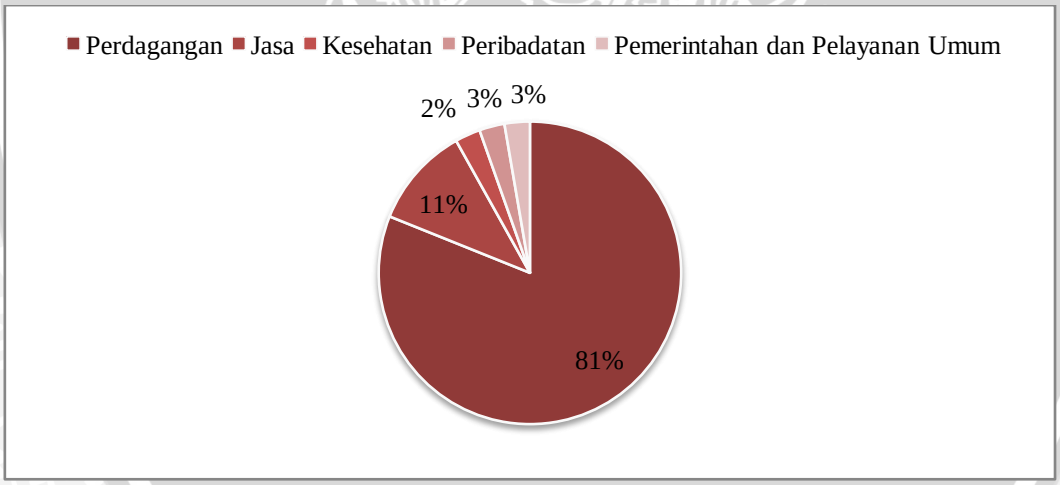
Kondisi wilayah studi penelitian ini akan melakukan pembahasan penggunaan lahan dan kondisi ruas jalan di wilayah studi. Hal tersebut bertujuan untuk mengetahui penggunaan lahan yang cukup dominan serta mengetahui pengaruh guna lahan terhadap kegiatan pakir badan jalan dengan mengetahui melalui jam buka hingga jam tutup. Selain itu, tiga kondisi ruas jalan serta fasilitas yang tersedia seperti trotoar dan parkir badan jalan.

4.2.1 Penggunaan Lahan di Wilayah Studi

Penggunaan lahan di wilayah studi yang manyoritas adalah sarana perdagangan dan jasa, sehingga tingkat lalu lintas berpengaruh terhadap jumlah volume kendaraan parkir yang berkunjung untuk melakukan aktivitas perdagangan.

A. Penggunaan Lahan di Jalan K.H. Agus Salim

Penggunaan lahan di Jalan K.H Agus Salim mayoritas adalah sarana perdagangan sebesar 81 %, sedangkan sarana kesehatan hanya terdapat 2% dan memiliki jam buka 08.00 hingga 21.30 (**Gambar 4.2** dan **Tabel 4.1**). Terdapat sarana sebanyak 37 unit yang terdiri dari sarana seperti perdagangan, jasa, dan kesehatan.



Gambar 4. 2 Persentase Sarana di Jalan K.H. Agus Salim
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 1 Sarana Yang Terdapat di Jalan K.H. Agus Salim

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m^2)
1	Mitra Pasaraya	Perdagangan	09.00	21.00	12	4	2175,1
2	Kodak	Jasa	09.00	21.00	12	2	134,7
3	Buccheri	Perdagangan	10.00	21.00	11	2	213,7
4	Apotik Sejati	Kesehatan	09.00	20.30	11,5	2	354,1
5	Batik Keris	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	354,1
6	Martabak Agung	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	2	209,4
7	Pantai Photo	Jasa	09.00	21.00	12	2	209,4
8	Siswa	Perdagangan	08.30	21.30	13	2	379,6

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m²)
9	Kantor Bupati Malang	Pemerintahan dan Pelayanan Umum	08.00	16.00	8	3	1044,6
10	Ikan Bakar 52	Perdagangan	09.00	21.30	12,5	2	417,8
11	Dandee's	Perdagangan	08.00	21.30	13,5	2	153,4
12	Mebel Sentral	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	222,8
13	Lucky Mabel	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	243,3
14	Siantano	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	270,0
15	Lucky Mebel	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	245,0
16	Cui Mie	Perdagangan	09.00	21.30	12,5	2	206,5
17	Sidodadi	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	165,3
18	Valentine	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	49,7
19	Multimedia	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	2	47,2
20	LPG	Perdagangan	09.30	20.30	11	2	63,8
21	Prima Niaga	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	66,8
22	Aster	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	47,0
23	Dua Putri Dewi	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	93,5
24	Bakti Toko	Perdagangan	09.00	20.00	11	1	153,9
25	Laris	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	140,5
26	Gereja Pantekosta	Peribadatan	16.00	19.00	3	1	313,1
27	Cipta Harta Guna	Jasa	09.00	21.00	12	2	230,2
28	Aneka Kertas	Perdagangan	09.00	17.00	8	1	133,8
29	Samsung	Perdagangan	09.30	21.00	11,5	2	166,7
30	Malang Plaza	Perdagangan	09.00	22.00	13	3	2799,7
31	Hotel Santosa	Jasa	24 jam		24		2
32	Toko Remaja	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	2	143,8
33	Gajahmada	Perdagangan	09.00	21.30	12,5	3	1981,0
34	MCD	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	522,8
35	Bakso Remaja	Perdagangan	08.00	20.00	12	1	140,5
36	Depot Mie Atom	Perdagangan	08.00	20.00	12	1	180,6

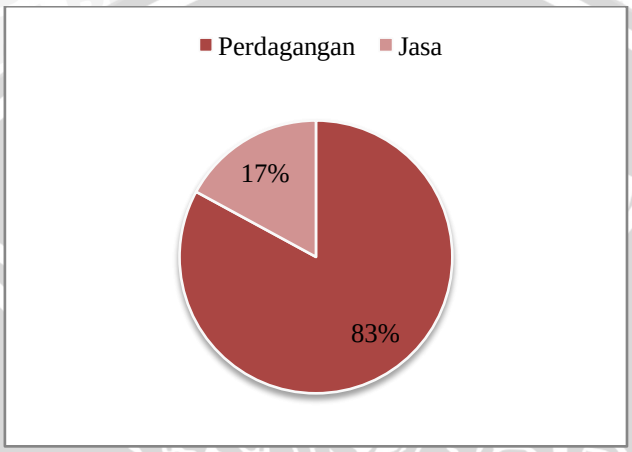
Sumber: Survei Primer (2015)

Gambar 4. 3 Sarana Perdagangan dan Jasa di Jalan K.H. Agus Salim
Sumber: Suvei Primer (2015)

Kondisi sarana perdagangan dan jasa di Jalan K.H. Agus Salim menjadi salah satu tujuan utama dari pengunjung dalam melakukan aktivitas perdagangan. Selain itu, penggunaan lahan pada Gambar 4.3 merupakan parkir badan jalan di Jalan K.H. Agus Salim dipergunakan untuk parkir kendaraan roda dua.

B. Penggunaan Lahan di Jalan Zainul Arifin

Penggunaan lahan di Jalan Zainul Arifin yang mayoritas adalah sarana perdagangan sebanyak 83 % (**Gambar 4.4**), dengan jumlah sarana sebanyak 41 unit guna lahan yang terdiri dari jenis sarana seperti perdagangan, jasa, dan pemerintahan dan pelayanan umum. Jumlah sarana perdagangan sebanyak 34 unit, dan jasa 7 unit (**Tabel 4.2**). Pengaruh kegiatan parkir di badan jalan akibat adanya aktivitas perdagangan di wilayah studi sesuai dengan lama operasional sarana (08.00-21.30) yang ada di Jalan Zainul Arifin.



Gambar 4. 4 Persentase Sarana di Jalan S.W. Pranoto
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 2 Sarana Yang Terdapat di Jalan Zainul Arifin

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m^2)
1	Altara	Perdagangan	09.00	21.00	12	4	166,10
2	Wiranas Laundry	Jasa	09.30	17.00	7,5	2	61,40
3	Awing	Perdagangan	09.30	17.00	7,5	2	88,07
4	Toko Padang	Perdagangan	09.30	17.00	7,5	2	132,97
5	Agen Susu	Perdagangan	09.30	17.00	7,5	2	109,23
6	Pertama	Perdagangan	09.30	17.00	7,5	2	103,33
7	Bank CNB	Jasa	08.00	16.00	8	2	125,35
8	Sumber Agung	Perdagangan	09.00	17.00	8	2	144,01
9	Shisen Penjahit	Jasa	09.00	20.00	11	2	180,11
10	Depot Soto	Perdagangan	08.00	16.30	8,5	2	367,88
11	Saga	Perdagangan	08.00	21.00	13	2	69,52
12	Dewi Murni Sepatu	Perdagangan	09.00	17.00	8	2	132,01
13	Bintang Agung	Perdagangan	09.00	17.00	8	2	46,72
14	Sumber Lancar	Perdagangan	08.30	16.00	7,5	2	40,59
15	Toko Kain	Perdagangan	08.00	20.00	12	2	107,69
16	Bank BCA	Jasa	08.00	16.00	8	2	256,28
17	Cafe	Perdagangan	15.00	20.00	5	1	160,35
18	Aster	Perdagangan	09.00	21.00	12	2	333,90
19	Valentine	Perdagangan	08.00	19.00	11	1	71,63
20	Sidomuncul	Perdagangan	08.00	20.30	12,5	1	71,63
21	Toko Djakarta	Perdagangan	08.00	20.00	12	1	71,63
22	Iboe	Perdagangan	08.00	21.00	13	1	71,63
23	Bintang Mode	Perdagangan	08.00	21.00	13	1	71,63
24	Warna Jaya	Perdagangan	08.00	21.00	13	1	71,63
25	Guru	Perdagangan	08.00	17.00	9	1	71,63

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m²)
26	Venus	Perdagangan	08.00	17.00	9	1	75,06
27	Sanya	Perdagangan	08.00	21.30	13,5	1	277,31
28	Noerza	Perdagangan	09.00	20.00	11	1	312,36
29	Toko Tekstil Pelangi	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	142,31
30	Arfad	Perdagangan	09.00	17.00	8	1	178,39
31	Hotel Malang	Jasa	24 jam		24		2
32	Lima Jaya Tekstil	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	178,39
33	Bank Maspion	Jasa	08.00	16.00	8	1	178,39
34	Barisa Marwah	Perdagangan	09.00	20.00	11	1	178,39
35	X Boutique	Perdagangan	09.00	20.00	11	1	178,39
36	Toko Kue Kudusan	Perdagangan	08.00	16.00	8	1	178,39
37	Akor	Perdagangan	09.00	21.00	12	1	100,98
38	Kanza Tailor	Jasa	09.00	19.00	10	1	100,98
39	Sejati	Perdagangan	08.30	17.00	8,5	1	100,98
40	Mandarin	Perdagangan	09.00	20.00	11	1	91,05
41	Sinar Mas	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	1	91,05

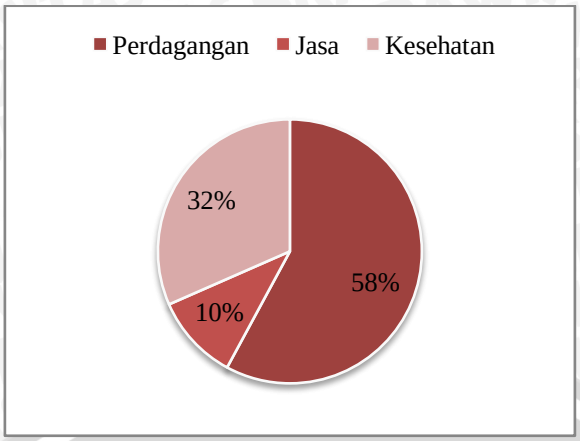
Sumber: Survei Primer (2015)

Gambar 4.5 Sarana Perdagangan dan Jasa di Jalan Zainul Arifin
Sumber: Suvei Primer (2015)

Sarana perdagangan dan jasa di Jalan Zainul Arifin memiliki kondisi masih baik dan dipergunakan untuk melakukan aktivitas perdagangan yang mempengaruhi kegiatan parkir di badan jalan. Parkir di badan jalan yang tersedia yaitu untuk kendaraan roda dua dan roda empat (**Gambar 4.5).**

C. Penggunaan Lahan di Jalan S.W. Pranoto

Penggunaan lahan di Jalan S.W. Pranoto terdapat 38 unit sarana yang terdiri dari jenis sarana seperti perdagangan, jasa, dan kesehatan. Jumlah sarana perdagangan sebanyak 22 unit, jasa 4 unit dan kesehatan 12 unit (**Tabel 4.3**). Sarana yang mendominasi di Jalan S.W.Pranoto yaitu sarana perdagangan sebanyak 58 % (**Gambar 4.6**). Pengaruh kegiatan parkir di badan jalan di Jalan S.W. Pranoto berpengaruh terhadap lama operasional sarana (07.30-21.00) yang terdapat di wilayah studi tersebut.



Gambar 4. 6 Persentase Sarana di Jalan S.W. Pranoto

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 3 Sarana Yang Terdapat di Jalan S.W.Pranoto

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m^2)
1	Sinar Mulia	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	167,9
2	Putra Jaya	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	139,6
3	Dira Bandung	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	123,7
4	Rumah Makan WH	Perdagangan	09.30	21.00	11,5	2	93,0
5	Kawan	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	109,5
6	Bandung Store	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	119,3
7	Bulan Purnama	Perdagangan	07.00	19.00	11,5	3	158,4
8	Dira Bandung	Perdagangan	09.00	20.00	11	2	179,8
9	Bata	Perdagangan	10.00	21.00	11	2	169,5
10	Star	Perdagangan	10.00	20.00	10	2	152,7
11	Dealove	Perdagangan	09.30	20.00	10,5	2	152,7
12	Trend Shop	Perdagangan	09.00	21.00	12	3	378,0
13	Glacia	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	3	148,6
14	Optik Internasional	Kesehatan	07.00	20.00	12	3	148,8
15	Jaya optik	Kesehatan	08.00	20.00	12	3	174,6
16	Optik Internasional	Kesehatan	07.00	20.00	12	3	66,4
17	Makmur Bikin Gigi	Jasa	09.00	20.00	11	3	66,4
18	Mulya Bikin Gigi	Jasa	09.00	20.00	11	3	77,6
19	Vista Optik	Kesehatan	08.00	20.00	12	3	77,6
20	Optik Diamond	Kesehatan	08.00	20.00	12	2	179,8
21	Optik Melawai	Kesehatan	08.00	20.00	12	3	161,1
22	Warung Sami Rasa	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	3	136,4
23	Kirana	Perdagangan	09.00	20.30	11,5	3	128,2
24	Fashion	Perdagangan	09.00	20.00	11	3	161,1
25	AM Top Optikal	Kesehatan	08.30	20.00	11,5	3	136,4
26	Optik Intercontinental	Kesehatan	08.00	20.00	12	3	105,3
27	Lea Original Store	Perdagangan	08.00	19.00	11	3	114,5
28	Optik Internasional	Kesehatan	08.00	20.00	12	3	156,7
29	ATM BCA	Pemerintahan dan Pelayanan Umum	24 jam		24	3	
30	KimiaFarma	Kesehatan	08.00	22.00	14	3	196,8
31	Pasifik	Perdagangan	09.00	20.00	11	3	195,2
32	Toko Ada	Perdagangan	09.30	20.30	11	3	190,7
33	Toko Bally	Perdagangan	09.00	20.00	11	3	230,8

No	Nama Sarana	Sarana	Jam Buka	Jam Tutup	Lama Operasional (Jam)	Jumlah Lantai Bangunan	Luas Bangunan (m^2)
34	Favorit	Perdagangan	09.30	20.00	10,5	3	197,9
35	Obral	Perdagangan	08.00	17.00	9	3	199,7
36	Optik Sari	Kesehatan	07.00	20.30	13,5	3	103,1
37	Optik Ijen	Kesehatan	09.00	17.00	8	3	162,8
38	Glacio	Perdagangan	09.00	20.00	11	3	152,7

Sumber: Survei Primer (2015)

Gambar 4. 7 Sarana Perdagangan dan Jasa di Jalan S.W. Pranoto
Sumber: Suvei Primer (2015)

Kondisi sarana perdagangan dan jasa di Jalan S.W. Pranoto menjadi salah satu tujuan utama dari pengunjung dalam melakukan aktivitas perdagangan. Salah satu sarana yang menjadi tujuan utama dan memiliki tarikan pergerakan yang tinggi yaitu Trend Shop dan Optik. Tersedianya sarana tersebut mengakibatkan tingginya volume parkir di wilayah studi tersebut.

Gambar 4. 8 Wilayah Studi Parkir di Badan Jalan

Gambar 4. 9 Penggunaan Lahan Wilayah Studi

4.2.2 Karakteristik Jalan

Karakteristik jalan menjelaskan tentang kondisi eksisting dari ketiga ruas jalan yang menjadi studi kasus pada penelitian ini. Pembahasan dari karakteristik jalan di wilayah studi tersebut berguna untuk mengetahui kondisi eksisting jalan dan fasilitas yang tersedia. Fasilitas yang tersedia yaitu adanya parkir di badan jalan, trotoar, dan rambu-rambu lalu lintas. Berikut merupakan kondisi ruas jalan di wilayah studi.

A. Karakteristik Jalan di Jalan K.H. Agus Salim

Jalan K.H. Agus Salim yang terletak di Kelurahan Kiduldalem apabila dilihat dari fungsinya yaitu jalan arteri sekunder dan memiliki perkerasan aspal. Perkembangan kawasan perdagangan, jasa, kesehatan, dan peribadatan di wilayah studi mampu menarik pengunjung untuk melakukan aktivitas atau kegiatan di kawasan tersebut. Hal tersebut dapat menimbulkan peningkatan jumlah pergerakan lalu lintas di sepanjang ruas Jalan K.H. Agus Salim. Berikut gambaran karakteristik Jalan K.H. Agus Salim (**Tabel 4.4**).

Tabel 4. 4 Karakteristik Jalan K.H. Agus Salim

Karakteristik Jalan	Keterangan
Kelurahan	Kiduldalem
Tipe Jalan	2/1 D
Sistem Arus	Satu arah
Arah Arus	Barat-Timur
Panjang	390 meter
Lebar Perkerasan	11 meter
Lebar Efektif Jalan	6 meter
Lebar per Lajur	3 meter
Trotoar (T)	1,5 meter
Median	Tidak ada
Kelas Hambatan Samping	High (H)
Parkir badan jalan	Satu sisi
Jenis Hambatan Samping	Daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi
Ukuran Kota	820.243 jiwa

Sumber: Survei Primer (2015)

Jalan K.H. Agus Salim yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan dan trotoar yang diperuntukkan untuk pengunjung dalam mempermudah melakukan aktivitas perdagangan di wilayah tesebut. Kondisi trotoar yang cukup baik dan memiliki lebar 1,5 meter yang memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki untuk menuju parkir badan jalan. Parkir di badan jalan di ruas jalan tersebut terdiri dari sudut parkir 60˚ yang disediakan untuk kendaraan roda empat dan sudut parkir 90˚ yang disediakan untuk kendaraan roda dua (**Gambar 4.11**).

Keterangan:

Trotoar

Parkir Badan Jalan

Arus Lalu Lintas

Gambar 4. 10 Kondisi Eksisting Jalan K.H. Agus Salim
Sumber: Survei Primer (2015)

(a)

(b)

Gambar 4. 11 (a) Sudut parkir 60˚ di Jalan K.H. Agus Salim (b) Sudut parkir 90˚ di Jalan K.H. Agus Salim
Sumber: Survei Primer (2015)

Permasalahan yang ditemui pada parkir di badan jalan K.H. Agus Salim terdapat parkir kendaraan roda dua yang menggunakan lahan parkir hingga 3 baris, sedangkan lahan parkir yang tersedia hanya dapat menampung 2 baris. Selain itu, terdapat lahan parkir kendaraan roda empat dijadikan parkir kendaraan roda dua mengingat parkir kendaraan roda dua lebih menguntungkan dibandingkan kendaraan roda empat. Satu petak parkir kendaraan roda empat mampu menampung empat unit kendaraan roda dua.

Selain itu, ruas jalan tersebut terdapat rambu-rambu parkir yang memiliki kondisi baik dan tampak jelas. Rambu-rambu parkir yang disediakan untuk parkir badan jalan sebanyak 4 unit dan rambu-rambu dilarang parkir sebanyak 1 unit (**Gambar 4.12**). Akan tetapi, masih banyak masyarakat yang kurang memperhatikan dan tidak mematuhi pertauran dari rambu-rambu dilarang parkir tersebut. Hal tersebut dapat mengakibatkan

penggunaan bahu jalan efektif yang berkurang diakibatkan adanya parkir liar kendaraan pribadi milik masyarakat dan kendaraan tidak bermotor (becak).

(a) (b)

Gambar 4. 12 (a) Rambu Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (b) Rambu Dilarang Parkir di Jalan K.H. Agus Salim

Sumber: Survei Primer (2015)

B. Karakteristik Jalan di Jalan Zainul Arifin

Jalan Zainul Arifin yang terletak di Kelurahan Sukoharjo apabila dilihat dari fungsinya yaitu jalan arteri sekunder. Perkembangan kawasan perdagangan, jasa, kesehatan, dan peribadatan di wilayah studi mampu menarik pengunjung untuk melakukan aktivitas atau kegiatan di kawasan tersebut. Hal tersebut dapat menimbulkan peningkatan jumlah pergerakan lalu lintas di sepanjang ruas jalan tersebut. Kondisi guna lahan yang mayoritasnya adalah sarana perdagangan, maka hambatan samping dari ruas jalan ini dapat dikategorikan dalam kelas tinggi (H) yang dicirikan sebagai daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi termasuk di dalamnya kegiatan parkir di badan jalan. Berikut karakteristik Jalan Zainul Arifin (**Tabel 4.5**).

Tabel 4. 5 Karakteristik Jalan Zainul Arifin

Karakteristik Jalan	Keterangan
Kelurahan	Sukoharjo
Tipe Jalan	2/1 D
Sistem Arus	Satu arah
Arah Arus	Selatan-Utara
Panjang	226 meter
Lebar Perkerasan	11 meter
Lebar Efektif Jalan	6 meter
Lebar per Lajur	3 meter
Trotoar (T)	1,5 meter
Median	Tidak ada
Kelas Hambatan Samping	High (H)
Parkir badan jalan	Satu sisi
Jenis Hambatan Samping	Daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi
Ukuran Kota	820.243 jiwa

Sumber: Survei Primer (2015)

Gambar 4. 13 Kondisi Eksisting Jalan Zainul Arifin
Sumber: Survei Primer (2015)

Jalan Zainul Arifin yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan dan trotoar yang diperuntukkan untuk pengunjung dalam mempermudah melakukan aktivitas perdagangan. Kondisi trotoar yang cukup baik dan memiliki lebar 1,5 meter. Parkir badan jalan di ruas jalan tersebut terdiri dari sudut parkir 60˚ yang disediakan untuk kendaraan roda empat dan sudut parkir 90˚ yang disediakan untuk kendaraan roda dua (**Gambar 4.16**).

(a) (b)

Gambar 4. 14 (a) Sudut parkir 60˚ di Jalan Zainul Arifin (b) Sudut parkir 90˚ di Jalan Zainul Arifin
Sumber: Survei Primer (2015)

Permasalahan parkir di badan jalan Zainul Arifin terdapat lahan parkir kendaraan roda empat dijadikan parkir kendaraan roda dua mengingat parkir kendaraan roda dua lebih menguntungkan dibandingkan kendaraan roda empat. Satu petak parkir kendaraan roda empat mampu menampung empat unit kendaraan roda dua. Selain itu, perluasan kapasitas parkir pada ujung ruas jalan, sehingga menganggu pengguna jalan yang melintasi ruas jalan tersebut.

Gambar 4. 15 Rambu Parkir di Jalan Zainul Arifin
Sumber: Survei Primer (2015)

Selain itu, ruas jalan tersebut terdapat rambu-rambu parkir yang memiliki kondisi baik dan tampak jelas. Rambu-rambu parkir yang disediakan untuk parkir di badan jalan lsebanyak 2 unit (**Gambar 4.17**).

C. Karakteristik Jalan di Jalan S.W. Pranoto

Jalan S.W. Pranoto yang terletak di Kelurahan Sukoharjo apabila dilihat dari fungsinya adalah jalan arteri sekunder dan memiliki perkerasan aspal. Perkembangan kawasan perdagangan, jasa, dan kesehatan di wilayah studi mampu menarik pengunjung untuk melakukan aktivitas atau kegiatan di kawasan tersebut. Hal tersebut dapat menimbulkan peningkatan jumlah pergerakan lalu lintas di sepanjang Jalan S.W. Pranoto. Jalan S.W. Pranoto memiliki fasilitas parkir badan jalan untuk mengakomodasi kebutuhan parkir yang cukup besar.

Aktivitas Jalan S.W. Pranoto dikategorikan tinggi dikarenakan adanya berbagai hambatan samping yang menyebabkan berkurangnya lebar efektif hingga 8 meter dari lebar keseluruhan jalan, antara lain:

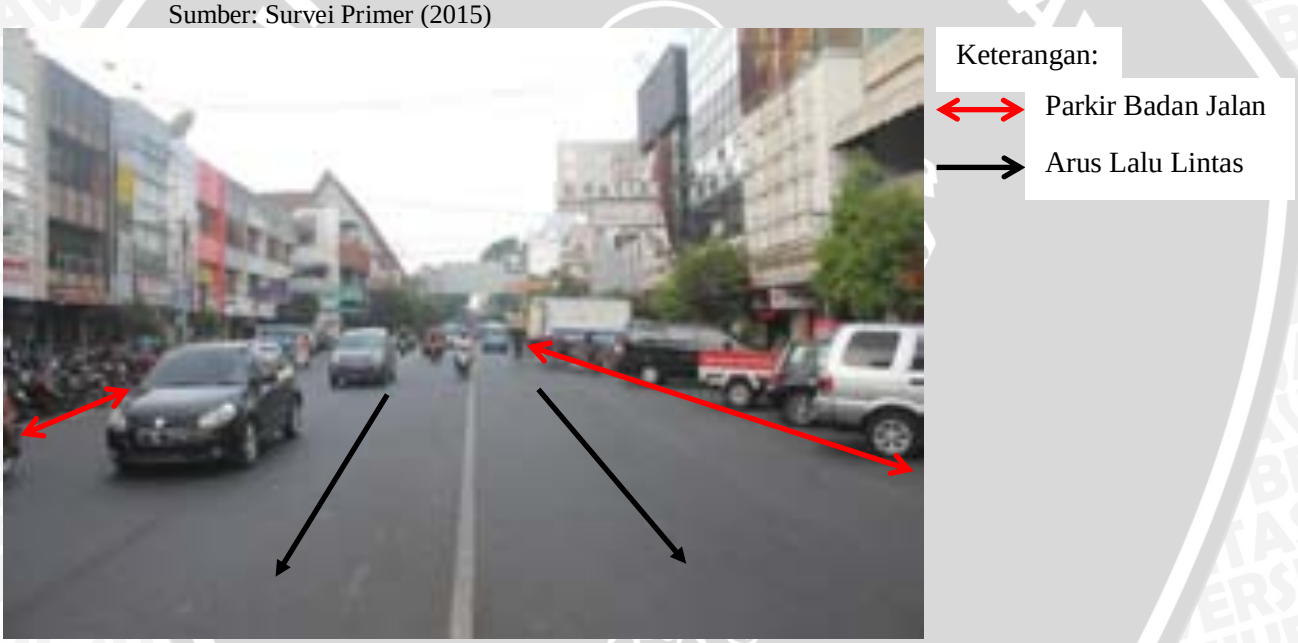
1. Parkir badan jalan untuk kendaraan pengunjung (roda empat dan roda dua) di sisi timur jalan memanfaatkan lajur pertama sebelah timur 5 meter dan sebelah barat 4,5 meter.
2. Aktivitas angkutan kota yang menaikkan atau menurunkan penumpang atau barang maupun berhenti menunggu penumpang di sisi timur jalan memanfaatkan barisan kedua jalan selebar 2,5 meter.
3. Lokasi pusat berkumpulnya becak di sisi timur jalan selebar 2 meter (bercampur dengan angkutan kota dan parkir kendaraan pengunjung) dan perlintasannya yang berlawanan arah dari arus lalu lintas.

Jenis hambatan samping ruas jalan tersebut dikategorikan dalam kelas tinggi (H) dimana kondisi berupa daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi termasuk kegiatan parkir di badan jalan. Berikut gambaran karakteristik Jalan S.W. Pranoto (**Tabel 4.6**)

Tabel 4. 6 Karakteristik Jalan S. W. Pranoto

Karakteristik Jalan	Keterangan
Kelurahan	Sukoharjo
Tipe Jalan	2/1 D
Sistem Arus	Satu arah
Arah Arus	Utara-Selatan
Panjang	230 meter
Lebar Perkerasan	17,5 meter
Lebar Efektif Jalan	8 meter
Lebar per Lajur	4 meter
Trotoar (T) / Bahu Jalan (BJ)	1,5 meter
Median	Tidak ada
Kelas Hambatan Samping	High (H)
Parkir badan jalan	Dua sisi
Jenis Hambatan Samping	Daerah niaga dengan aktivitas jalan tinggi
Ukuran Kota	820.243 jiwa

Sumber: Survei Primer (2015)



Gambar 4. 16 Kondisi Eksisting Jalan S. W. Pranoto
Sumber: Survei Primer (2015)

Jalan Zainul Arifin S.W. Pranoto yang memiliki fasilitas parkir di badan jalan dan trotoar yang diperuntukkan untuk pengunjung dalam mempermudah melakukan aktivitas perdagangan dengan lebar 1,5 meter. Parkir badan jalan di ruas jalan tersebut terdiri dari sudut parkir 60˚ yang disediakan untuk kendaraan roda empat dan sudut parkir 90˚ yang disediakan untuk kendaraan roda dua (**Gambar 4.21**).

(a) (b)

Gambar 4. 17 (a) Sudut parkir 60˚ di Jalan S.W. Pranoto (b) Sudut parkir 90˚ di Jalan S.W. Pranoto

Sumber: Survei Primer (2015)

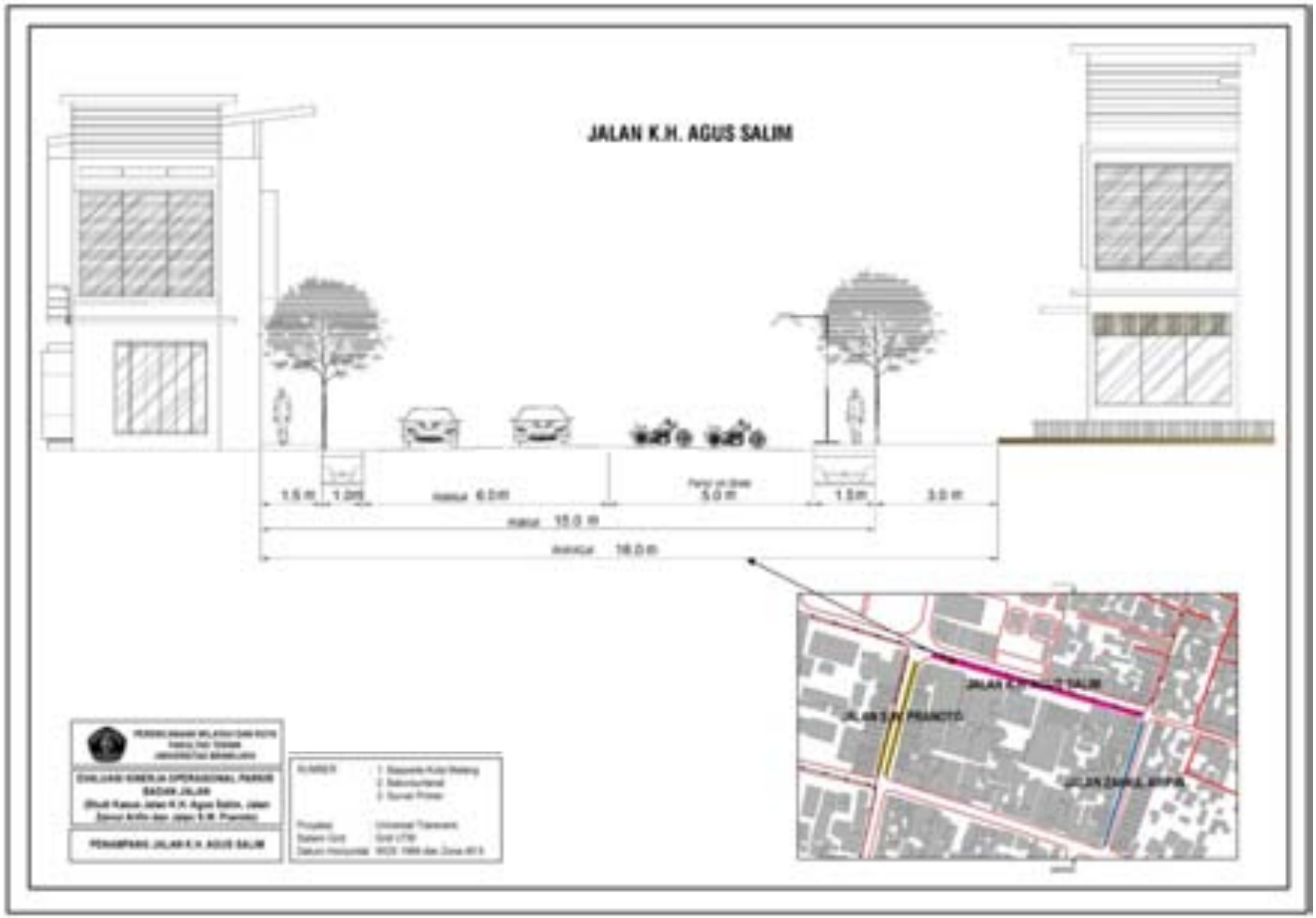
Permasalahan parkir di badan jalan S.W. Pranoto terdapat lahan parkir kendaraan roda empat dijadikan parkir kendaraan roda dua mengingat parkir kendaraan roda dua lebih menguntungkan dibandingkan kendaraan roda empat. Satu petak parkir kendaraan roda empat mampu menampung empat unit kendaraan roda dua. Selain itu, perluasan kapasitas parkir pada ujung ruas jalan, sehingga menganggu pengguna jalan yang melintasi ruas jalan tersebut.

(a) (b)

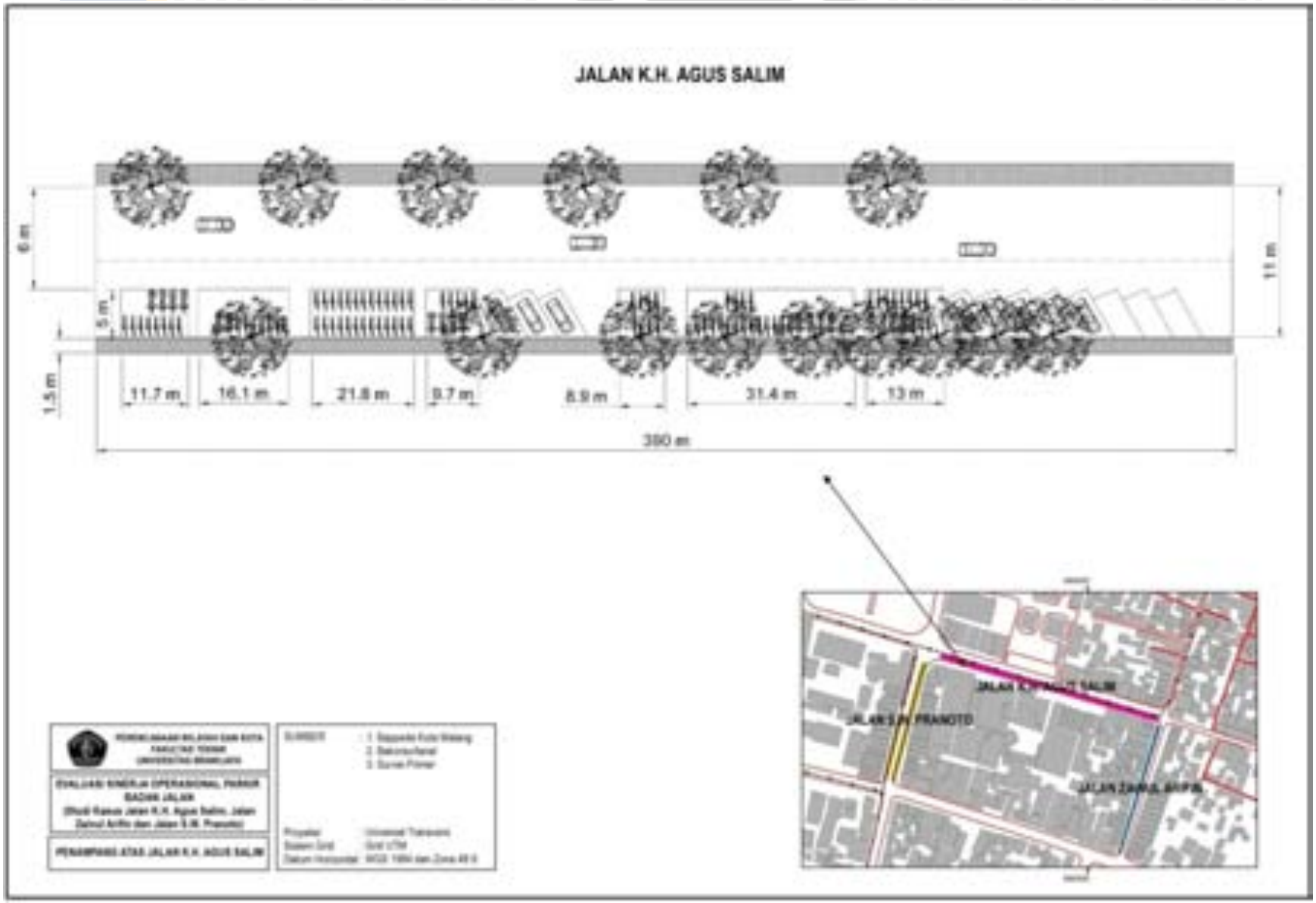
Gambar 4. 18 (a) Rambu Parkir di Jalan S.W. Pranoto (b) Rambu Dilarang Parkir di Jalan S.W. Pranoto

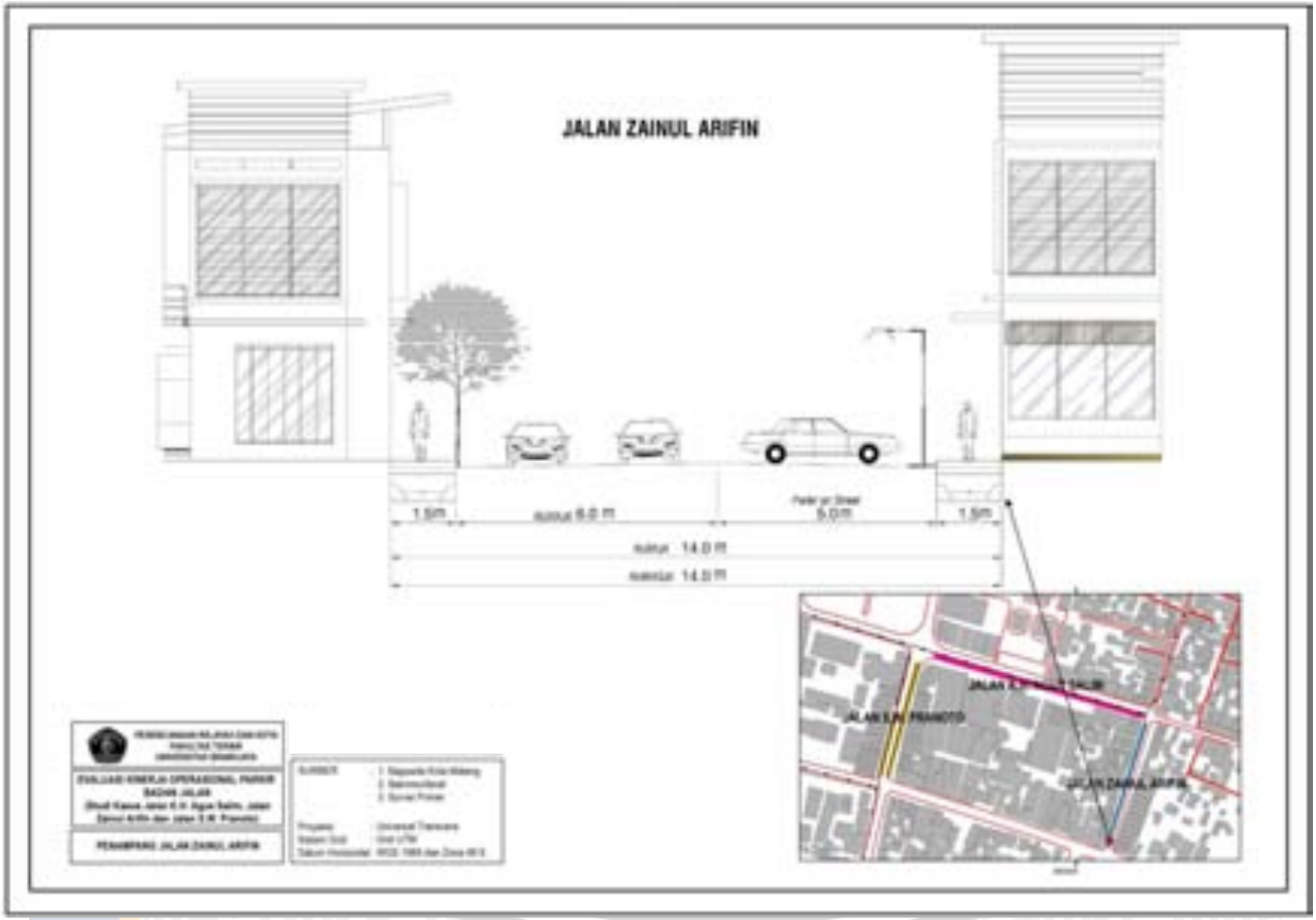
Sumber: Survei Primer (2015)

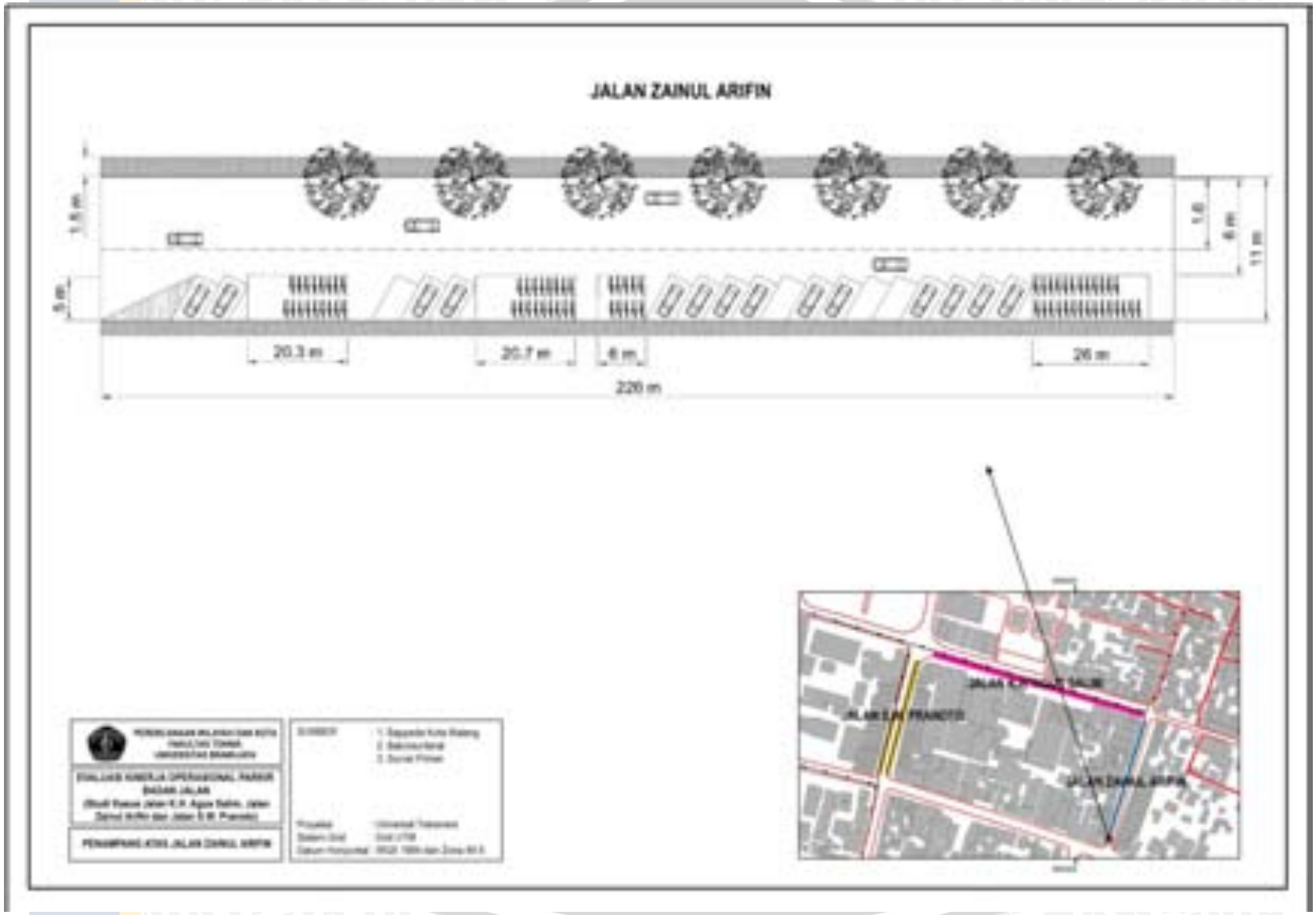
Selain itu, ruas jalan tersebut terdapat rambu-rambu parkir yang memiliki kondisi baik, akan tetapi ada rambu parkir yang tertutup pohon sehingga tidak tampak jelas. Rambu-rambu parkir yang disediakan untuk parkir di badan jalan legal sebanyak 5 unit dan rambu dilarang parkir 1 unit (**Gambar 4.22**).

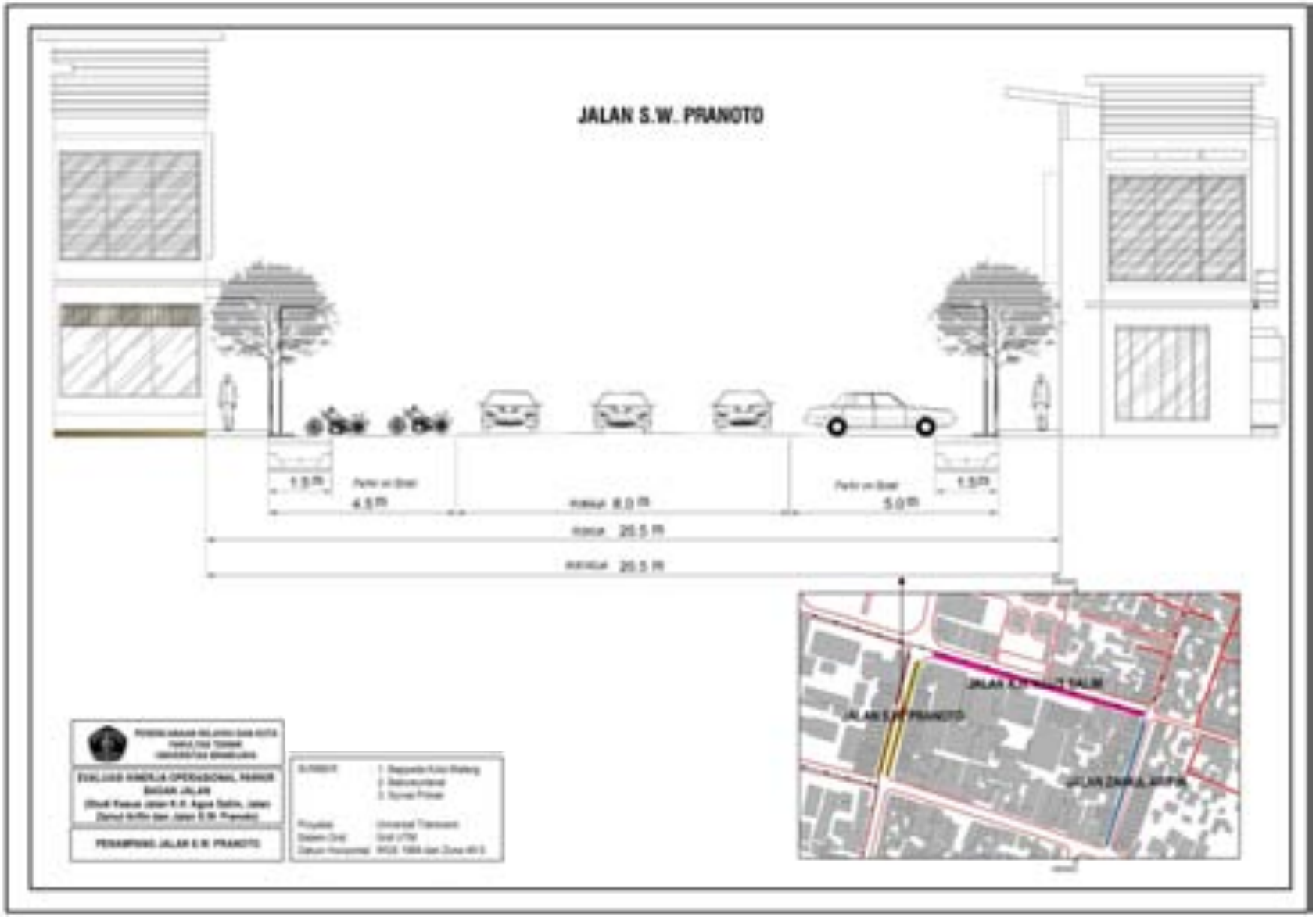


repo
BRAWIJAYA UNIVERSITAS
AYA

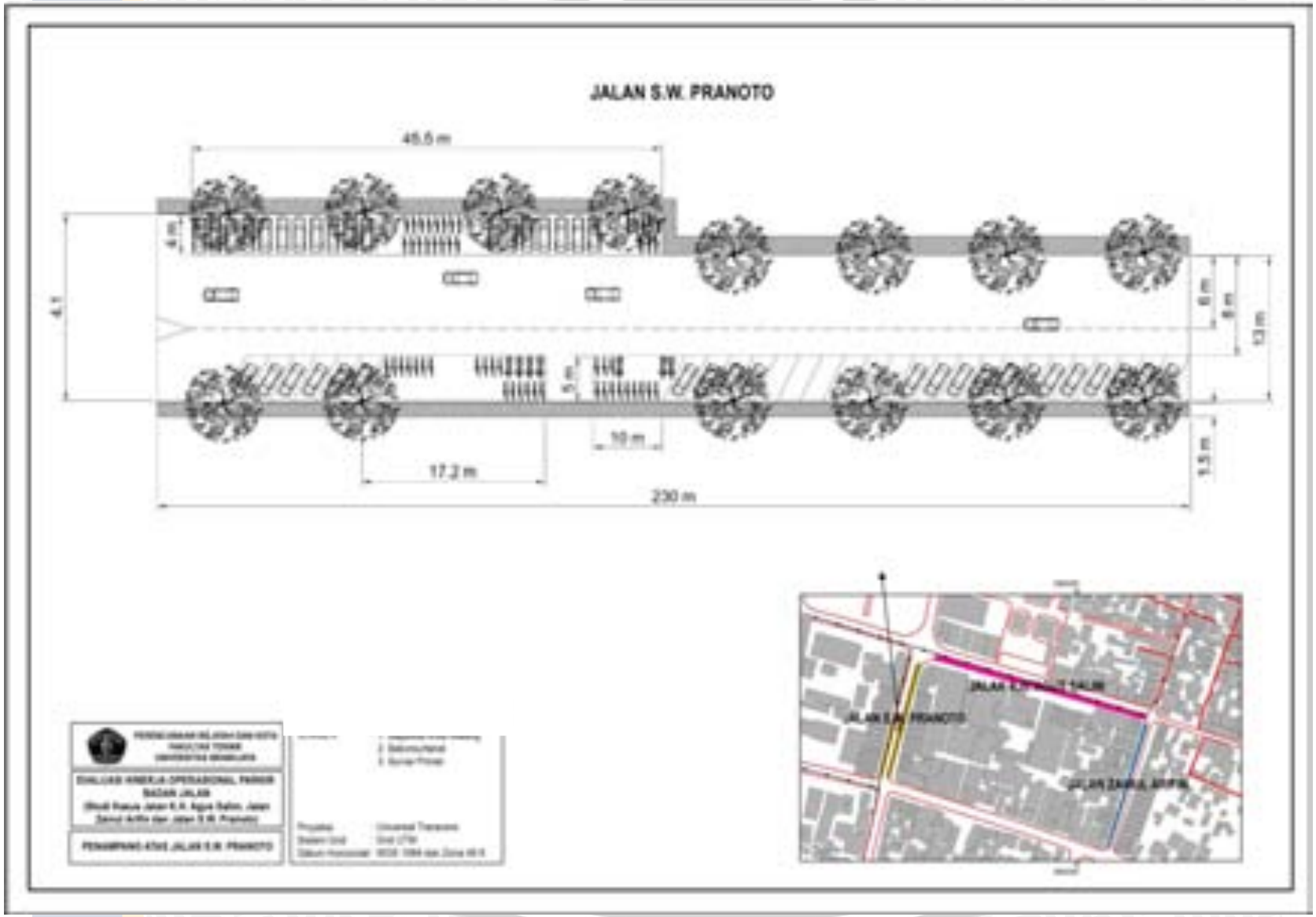

JALAN K.H. AGUS SALIM
6 m
11 m
5 m
1.5 m
11.7 m
16.1 m
21.8 m
9.7 m
8.9 m
31.4 m
13 m
380 m
JALAN S.W. PRANOTO
JALAN ZAINUL ARIFIN
EVALUASI KINERJA OPERASIONAL PARKIR BADAN JALAN
PENAMPANG ATAS JALAN K.H. AGUS SALIM


JALAN ZAINUL ARIFIN
1.5m
5.0 m
1.5m
14.0 m
14.0 m
JALAN ZAINUL ARIFIN


JALAN ZAINUL ARIFIN
20.3 m
20.7 m
6 m
26 m
220 m
1.6
6 m
11 m
3.5 m
5 m
JALAN ZAINUL ARIFIN


JALAN S.W. PRANOTO
1.5 m
4.5 m
8.0 m
5.0 m
1.5 m
20.5 m
20.5 m
JALAN S.W. PRANOTO
EVALUASI KINERJA OPERASIONAL RUAS JALAN
PENAMPANG JALAN S.W. PRANOTO

repo
AYA


JALAN S.W. PRANOTO
46.5 m
17.2 m
10 m
230 m
1.5 m
JALAN S.W. PRANOTO

Gambar 4. 25 Rambu-Rambu Parkir di Wilayah Studi

4.2.3 Karakteristik Parkir di Wilayah Studi

Karakteristik parkir di wilayah studi bertujuan untuk mengetahui jenis kendaraan, baris parkir, sudut parkir, panjang segmen, lebar segmen, luas segmen serta dilengkapi dengan gambar lokasi parkir badan jalan di wilayah studi (**Gambar 4.26**).

A. Karakteristik Parkir di Jalan K. H. Agus Salim

Lahan parkir di jalan K.H. Agus Salim terbagi menjadi 9 segmen dengan jenis kendaraan kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua yang merupakan parkir sementara (parkir temporer). Namun, jenis kendaraan yang mendominasi yaitu kendaraan roda dua. Sudut parkir badan jalan di wilayah tersebut yaitu 90˚ dan 60˚. Berikut merupakan karakteristik parkir di Jalan K.H. Agus Salim (**Tabel 4.7**).

Pada segmen 9 di jalan K.H. Agus Salim merupakan petak parkir bersudut 60˚ yang disediakan untuk kendaraan roda empat, akan tetapi pada kondisi eksisting lahan parkir tersebut dipergunakan untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Hal tersebut terjadi akibat permintaan parkir untuk kendaraan roda dua yang semakin meningkat.

Tabel 4. 7 Karakteristik Parkir di Jalan K.H. Agus Salim

Segmen	Karakteristik						Gambar
	Jenis Kendaraan	Baris Parkir	Sudut Parkir	Panjang Segmen (m)	Lebar Segmen (m)	Luas Segmen (m^2)	
1	Kendaraan roda dua	2	90˚	11,7	5	58,5	
2	Kendaraan roda dua	2	90˚	16,1	5	80,5	
3	Kendaraan roda dua	2	90˚	21,8	5	109	

Segmen	Karakteristik						Gambar
	Jenis Kendaraan	Baris Parkir	Sudut Parkir	Panjang Segmen (m)	Lebar Segmen (m)	Luas Segmen (m^2)	
4	Kendaraan roda dua	2	90˚	9,7	5	48,5	
5	Kendaraan roda dua	2	90˚	8,9	5	44,5	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	7,5	5	37,5	
6	Kendaraan roda dua	2	90˚	15,75	5	78,75	
7	Kendaraan roda dua	2	90˚	15,75	5	78,75	
8	Kendaraan roda dua	2	90˚	13	5	65	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	5	5	25	
9	Kendaraan roda dua	2	60˚	5	5	25	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	15	5	75	

Sumber: Survei Primer (2015)

B. Karakteristik Parkir di Jalan Zainul Arifin

Lahan parkir di jalan Zainul Arifin terbagi menjadi 3 segmen dengan jenis kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua yang merupakan parkir sementara (parkir temporer). Sudut parkir dari parkir di badan jalan di ruas jalan tersebut yaitu 90˚ dan 60˚. Berikut merupakan karakteristik parkir di Jalan Zainul Arifin (**Tabel 4.8**).

Tabel 4. 8 Karakteristik Parkir di Jalan Zainul Arifin

Segmen	Karakteristik						Gambar
	Jenis Kendaraan	Baris Parkir	Sudut Parkir	Panjang Segmen (m)	Lebar Segmen (m)	Luas Segmen (m^2)	
1	kendaraan roda dua	2	90˚	20,3	5	101,5	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	14,1	5	70	
2	kendaraan roda dua	2	90˚	26,7	5	133,5	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	16,8	5	84	
3	kendaraan roda dua	2	90˚	26	5	130	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	19,6	5	98	

Sumber: Survei Primer (2015)

C. Karakteristik Parkir Jalan S.W. Pranoto

Lahan parkir di jalan S.W. Pranoto terbagi menjadi 7 segmen dengan jenis kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua, pada sebelah timur maupun barat parkir yang merupakan parkir sementara (parkir temporer). Sudut parkir dari parkir di badan jalan di ruas jalan tersebut yaitu 90˚ dan 60˚. Berikut merupakan karakteristik parkir di Jalan S.W. Pranoto (**Tabel 4.9**).

Pada segmen 2 di jalan S.W. Pranoto merupakan petak parkir yang disediakan untuk jenis kendaraan roda empat yang bersudut 60˚, akan tetapi pada kondisi eksisting petak parkir tersebut dipergunakan untuk kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Petak parkir pada segmen 6 dan 7 merupakan petak parkir bersudut 90˚ yang dipergunakan jenis kendaraan roda dua dan roda empat, akan tetapi pada kondisi eksisting untuk kendaraan roda dua menggunakan lahan parkir hingga 3 baris. Hal tersebut mengakibatkan penggunaan lebar jalan efektif karena melebihi kapasitas parkir yang disediakan.

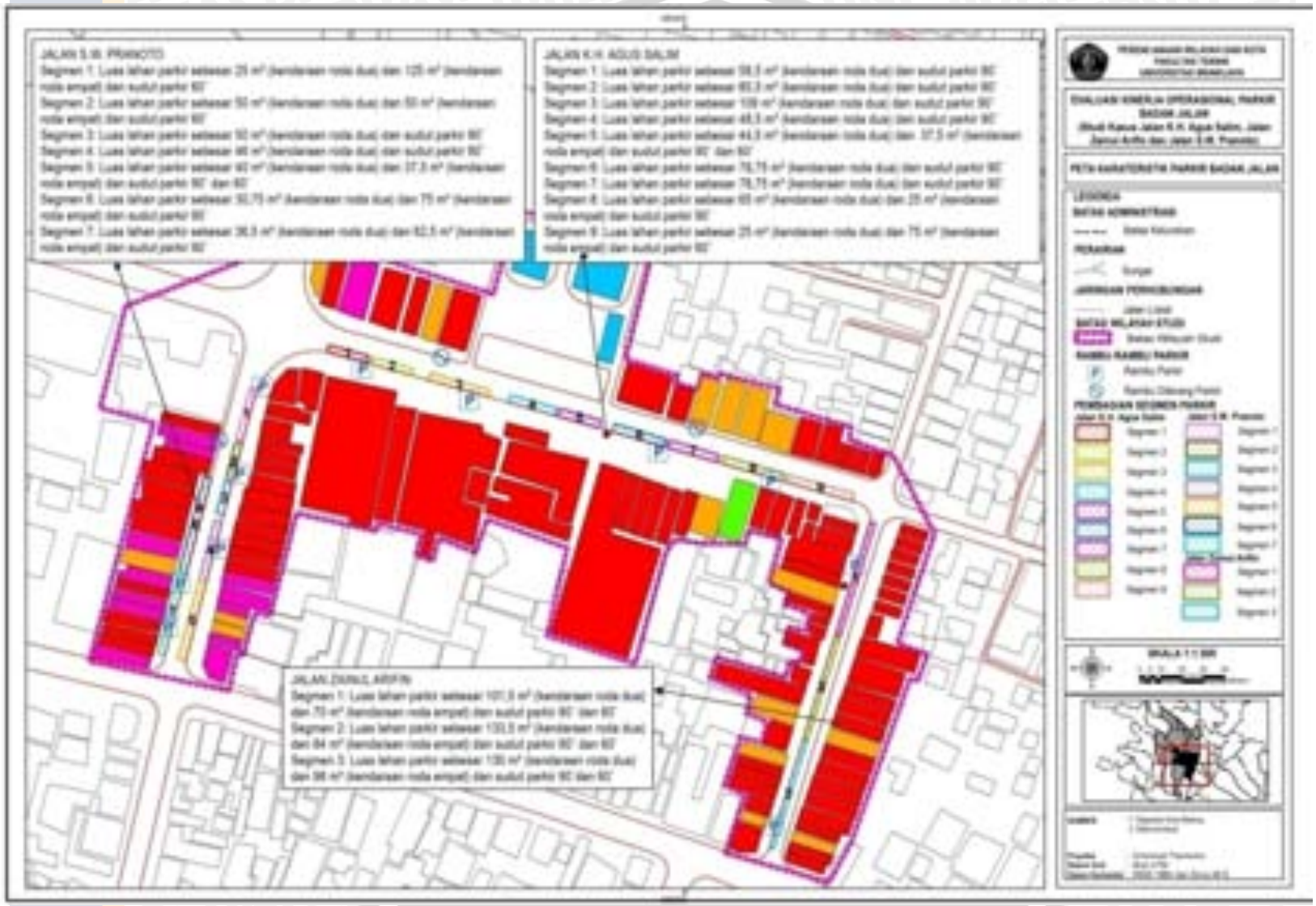
Tabel 4. 9 Karakteristik Parkir di Jalan S.W. Pranoto

Segmen	Karakteristik						Gambar
	Jenis Kendaraan	Baris Parkir	Sudut Parkir	Panjang Segmen (m)	Lebar Segmen (m)	Luas Segmen (m²)	
1	Kendaraan roda dua	2	60˚	5	5	25	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	12	5	125	
2	Kendaraan roda dua	2	60˚	10	5	50	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	10	5	50	
3	Kendaraan roda dua	2	90˚	10	5	50	
4	Kendaraan roda dua	2	90˚	9,2	5	46	
5	Kendaraan roda dua	2	90˚	8	5	40	
	Kendaraan roda empat	1	60˚	7,5	5	37,5	
6	Kendaraan roda dua	2	90˚	7,6	4	30,75	
	Kendaraan roda empat	1	90˚	18,7	4	75	
7	Kendaraan roda dua	2	90˚	9,1	4	36.5	
	Kendaraan roda empat	1	90˚	15,6	4	62.5	

Segmen	Karakteristik						Gambar
	Jenis Kendaraan	Baris Parkir	Sudut Parkir	Panjang Segmen (m)	Lebar Segmen (m)	Luas Segmen (m^2)	

Sumber: Survei Primer (2015)

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA



Gambar 4. 26 Karakteristik Parkir Badan Jalan

4.3 Kinerja Jalan di Wilayah Studi

Kinerja jalan ditentukan dengan rasio volume per kapasitas dan kapasitas jalan di wilayah studi. Kapasitas jalan adalah arus lalu-lintas maksimum yang dapat dipertahankan (tetap) pada suatu bagian jalan dalam kondisi tertentu (misalnya rencana geometrik, lingkungan, komposisi lalu lintas dan sebagainya) serta biasanya di nyatakan dalam satuan kend/jam atau smp/jam (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997).

DS = V/C

dengan:

Ds : *Degree of Saturation*

V : Volume arus lalu lintas (smp/jam)

C : Kapasitas jalan (smp/jam)

4.3.1 Kinerja Jalan K.H. Agus Salim

Jalan K.H. Agus Salim merupakan jaringan jalan arteri sekunder. Jalan K.H. Agus Salim yang memiliki lajur 2 satu arah, sehingga tipe jalannya adalah 2/1 D dengan nilai Co yaitu 3300. Faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,00 karena Jalan K.H. Agus Salim yang tidak memiliki median. Lebar perkerasan jalannya sebesar 11 meter dengan lebar per jalur 3 meter, maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 0,92. Faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,88 dengan lebar bahu efektif 6 meter dan penggunaan Jalan Zainul Arifin K.H. Agus Salim merupakan kegiatan komersial yang mempunyai hambatan sangat tinggi. Kota Malang memiliki jumlah penduduk sebanyak 820.243 jiwa, sehingga masuk dalam kategori sedang, dan nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 0,94 (**Tabel 4.10**).

Tabel 4. 10 Nilai Kapasitas Jalan K.H. Agus Salim

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
3300	0,92	1	0,88	0,94	2.511

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 11 Kinerja Jaringan Jalan di K.H. Agus Salim

	Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	LOS
		Jalan K.H. Agus Salim			
Weekday	07.01-08.00	665,93	2511	0,2652	B
	08.01-09.00	704,55	2511	0,2806	B
	09.01-10.00	708,17	2511	0,2820	B
	10.01-11.00	688,93	2511	0,2744	B
	11.01-12.00	705,65	2511	0,2810	B
	12.01-13.00	837,76	2511	0,3336	B
	13.01-14.00	729,01	2511	0,2903	B
	14.01-15.00	756,1	2511	0,3011	B
	15.01-16.00	770,69	2511	0,3069	B
	16.01-17.00	819,53	2511	0,3264	B
	17.01-18.00	711,35	2511	0,2833	B

	Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	LOS
		Jalan K.H. Agus Salim			
	18.01-19.00	685,66	2511	0,2731	B
	19.01-20.00	731,31	2511	0,2912	B
	20.01-21.00	706,62	2511	0,2814	B
Weekend	07.01-08.00	268,83	2511	0,1071	A
	08.01-09.00	412,28	2511	0,1642	A
	09.01-10.00	483,79	2511	0,1927	A
	10.01-11.00	846,94	2511	0,3373	B
	11.01-12.00	746,78	2511	0,2974	B
	12.01-13.00	738,03	2511	0,2939	B
	13.01-14.00	842,78	2511	0,3356	B
	14.01-15.00	714,15	2511	0,2844	B
	15.01-16.00	663,27	2511	0,2641	B
	16.01-17.00	693,54	2511	0,2762	B
	17.01-18.00	636,82	2511	0,2536	B
	18.01-19.00	743,82	2511	0,2962	B
	19.01-20.00	632,35	2511	0,2518	B
	20.01-21.00	599,11	2511	0,2386	B

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Jalan K.H. Agus Salim pada *weekday* memiliki nilai DS tertinggi yaitu 0,3011 dengan dikategorikan B, sedangkan pada *weekend* nilai DS tertinggi yaitu 0,3373 dengan dikategorikan B dicirikan dengan kondisi arus yang bebas, volume lalu lintas belum mendekati kapasitas jalan, kemampuan kendaraan bergerak kendaraan tidak terbatas. Hal ini disebabkan pada *weekday* lebih tinggi dibandingkan *weekend* dikarenakan sebagian sarana pada *weekend* tidak beroperasi (**Tabel 4.11**).

4.3.2 Kinerja Jalan Zainul Arifin

Jalan Zainul Arifin merupakan jaringan jalan arteri sekunder. Jalan Zainul Arifin yang memiliki lajur 2 satu arah, sehingga tipe jalannya adalah 2/1 D dengan nilai Co yaitu 3300. Faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,00 karena Jalan Zainul Arifin yang tidak memiliki median. Lebar perkerasan jalannya sebesar 11 meter dengan lebar per jalur 3 meter, maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 0,92. Faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,88 dengan lebar bahu efektif 6 meter dan penggunaan Jalan Zainul Arifin merupakan kegiatan komersial yang mempunyai hambatan sangat tinggi. Kota Malang memiliki jumlah penduduk sebanyak 820.243 jiwa, sehingga masuk dalam kategori sedang, dan nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 0,94 (**Tabel 4.12**).

Tabel 4. 12 Nilai Kapasitas Jalan Zainul Arifin

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
3300	0,92	1	0,88	0,94	2.511

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 13 Kinerja Jaringan Jalan di Jalan Zainul Arifin

	Waktu	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	LOS
		Jalan Zainul Arifin			
Weekday	07.01-08.00	838,66	2511	0,3340	B
	08.01-09.00	872,88	2511	0,3476	B
	09.01-10.00	126,44	2511	0,5056	C
	10.01-11.00	1439,23	2511	0,5732	C
	11.01-12.00	1422,61	2511	0,5666	C
	12.01-13.00	1491,4	2511	0,5939	C
	13.01-14.00	1132,24	2511	0,4509	C
	14.01-15.00	1092,66	2511	0,4351	B
	15.01-16.00	1279,45	2511	0,5095	C
	16.01-17.00	1471,29	2511	0,5859	C
	17.01-18.00	1333,34	2511	0,5310	C
	18.01-19.00	1225,94	2511	0,4882	C
	19.01-20.00	1191,69	2511	0,4746	C
	20.01-21.00	989,17	2511	0,3939	B
Weekend	07.01-08.00	877,83	2511	0,3496	B
	08.01-09.00	1216,08	2511	0,4843	C
	09.01-10.00	1455,14	2511	0,5795	C
	10.01-11.00	1565,46	2511	0,6234	C
	11.01-12.00	1441,35	2511	0,5740	C
	12.01-13.00	1244,27	2511	0,4955	C
	13.01-14.00	954,04	2511	0,3799	B
	14.01-15.00	828,24	2511	0,3298	B
	15.01-16.00	1446,99	2511	0,5763	C
	16.01-17.00	1684,12	2511	0,6707	C
	17.01-18.00	1391,66	2511	0,5542	C
	18.01-19.00	900,99	2511	0,3588	B
	19.01-20.00	730,39	2511	0,2909	B
	20.01-21.00	684,94	2511	0,2728	B

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Jalan Zainul Arifin pada *weekday* memiliki DS tertinggi sebesar 0,5732 dengan dikategorikan C, sedangkan pada *weekend* nilai DS tertinggi sebesar 0,6234 dengan dikategorikan C dicirikan dengan kondisi arus yang cukup bebas, volume lalu lintas cukup mendekati kapasitas jalan, kemampuan kendaraan bergerak kendaraan cukup terbatas. Hal ini disebabkan *weekend* lebih tinggi dibandingkan nilai DS *weekday* dikarenakan sebagian sarana di Jalan Zainul Arifin yang tidak beroperasi (**Tabel 4.13**).

4.3.3 Kinerja Jalan S.W. Pranoto

Jalan Jalan S.W. Pranoto merupakan jaringan jalan arteri sekunder. Jalan S.W. Pranoto yang memiliki lajur 2 satu arah, sehingga tipe jalannya adalah 2/1 D dengan nilai Co yaitu 3300. Faktor penyesuaian median (FCsp) adalah 1,00 karena Jalan S.W. Pranoto yang tidak memiliki median. Lebar perkerasan jalannya sebesar 17,5 meter dengan lebar per jalur 4 meter, maka nilai faktor penyesuaian lebar perkerasan (FCw) adalah 1. Faktor penyesuaian hambatan samping (FCsf) sebesar 0,88 dengan lebar bahu efektif 8 meter dan penggunaan Jalan S.W. Pranoto merupakan kegiatan komersial yang mempunyai

hambatan sangat tinggi. Kota Malang memiliki jumlah penduduk sebanyak 820.243 jiwa, kota tersebut masuk dalam kategori sedang, maka nilai faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs) sebesar 0,94 (**Tabel 4.14**).

Tabel 4. 14 Nilai Kapasitas Jalan Jalan S.W. Pranoto

Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	C
3300	1	1	0,88	0,94	2.730

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 15 Kinerja Jaringan Jalan di Jalan Jalan S.W. Pranoto

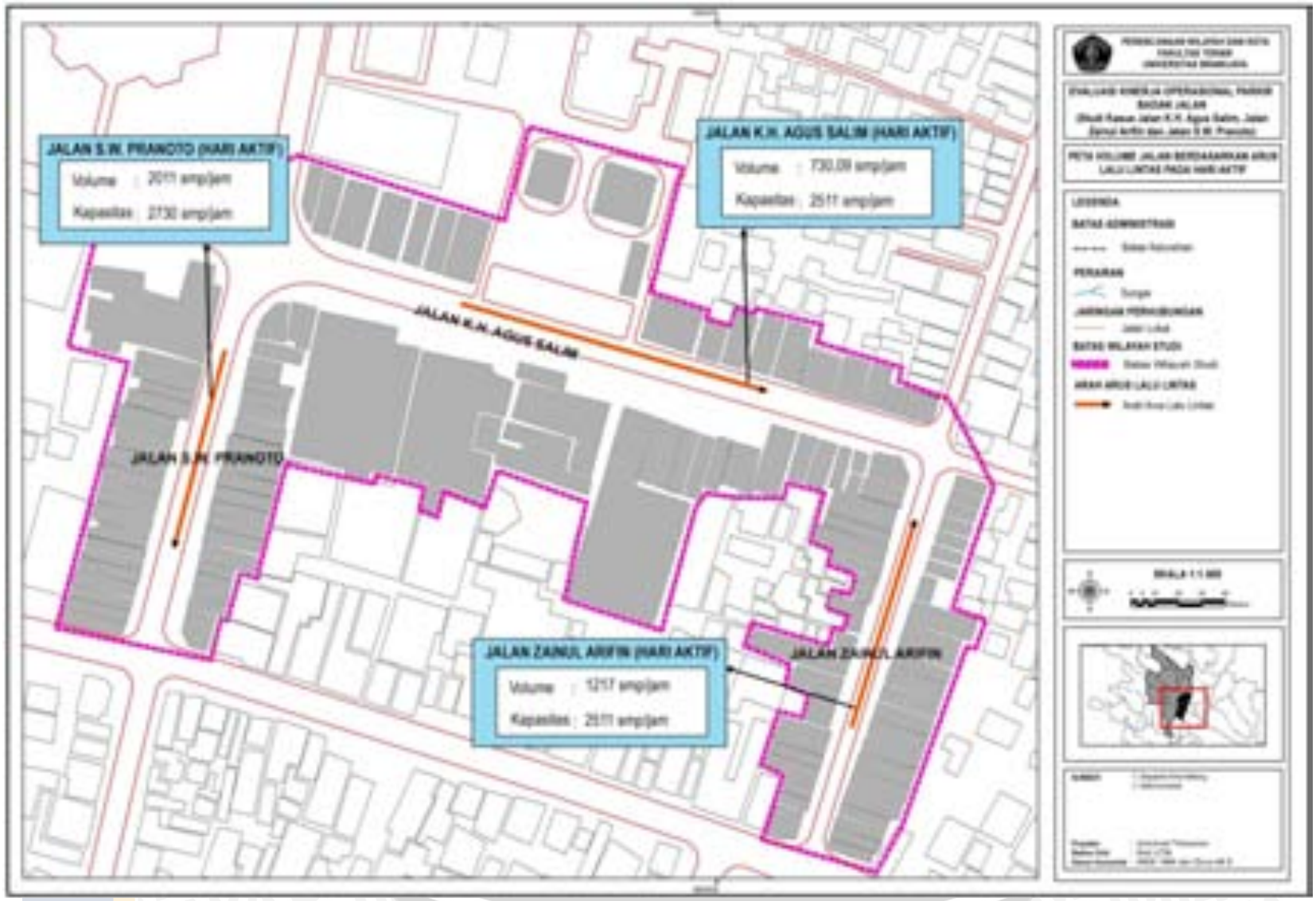
Waktu		Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	DS	LOS
Jalan S.W. Pranoto					
Weekday	07.01-08.00	1871,13	2730	0,6854	C
	08.01-09.00	2005,94	2730	0,7348	C
	09.01-10.00	2130	2730	0,7802	D
	10.01-11.00	2040,15	2730	0,7473	C
	11.01-12.00	1934,66	2730	0,7087	C
	12.01-13.00	1982,81	2730	0,7263	C
	13.01-14.00	1865,92	2730	0,6835	C
	14.01-15.00	2032,52	2730	0,7445	C
	15.01-16.00	2344,64	2730	0,8588	D
	16.01-17.00	2727,54	2730	0,9991	E
	17.01-18.00	2590,36	2730	0,9488	E
	18.01-19.00	1664,29	2730	0,6096	C
	19.01-20.00	1576,37	2730	0,5774	C
	20.01-21.00	1391,63	2730	0,5098	C
Weekend	07.01-08.00	1584,02	2730	0,5802	C
	08.01-09.00	1820,6	2730	0,6669	C
	09.01-10.00	1810,81	2730	0,6633	C
	10.01-11.00	1794,84	2730	0,6575	C
	11.01-12.00	1956,53	2730	0,7167	C
	12.01-13.00	2044,44	2730	0,7489	C
	13.01-14.00	2335,36	2730	0,8554	D
	14.01-15.00	2089,21	2730	0,7653	D
	15.01-16.00	2161,05	2730	0,7916	D
	16.01-17.00	1857,27	2730	0,6803	C
	17.01-18.00	2329	2730	0,8531	D
	18.01-19.00	1972,8	2730	0,7226	C
	19.01-20.00	1613,05	2730	0,5909	C
	20.01-21.00	1444,36	2730	0,5291	C

Sumber: Hasil Analisis (2015)

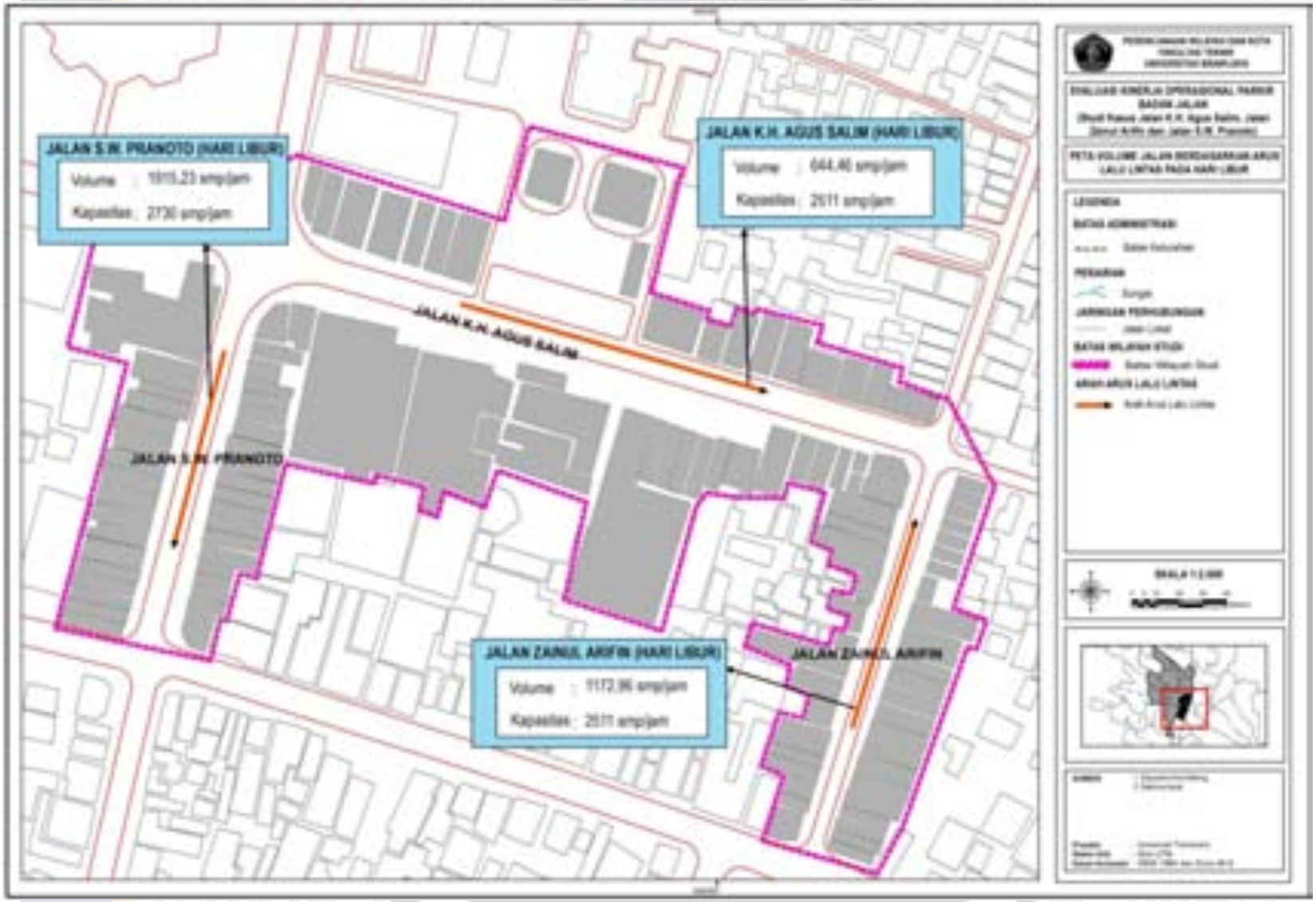
Jalan S.W. Pranoto pada *weekday* memiliki nilai DS tertinggi sebesar 0,9991 dengan dikategorikan E dicirikan volume lalu lintas mendekati atau beradu pada kapasitasnya dan arus tidak stabil dengan kondisi yang sering berhenti, sedangkan pada *weekend* memiliki nilai DS tertinggi sebesar 0,8531 dengan dikategorikan D dicirikan dengan kondisi arus mulai tidak stabil karena kebebasan bergerak kecil sementara kecepatan relatif rendah. Hal ini disebabkan karena jalan S.W. Pranoto merupakan salah satu jalan arteri yang mempunyai hambatan samping tinggi dikarenakan adanya aktivitas angkutan kota yang cukup tinggi serta terdapat lokasi pusat berkumpulnya becak dan memiliki parkir di badan jalan 2 sisi (**Tabel 4.15**).

Berdasarkan hasil analisis kinerja jalan pada 3 ruas jalan tersebut, dapat dilihat bahwa karakteristik ketiga ruas jalan tersebut memiliki perbedaan dan hal tersebut yang menyebabkan kategori LOSnya berbeda. Jalan K.H. Agus Salim memiliki guna lahan yang berbagai macam sarana serta terdapatnya sarana pusat perbelanjaan dan niaga, sehingga menjadi salah satu tujuan masyarakat untuk melakukan kegiatan perdagangan serta menggunakan lahan parkir badan jalan yang tersedia dan kategori LOS di jalan K.H. Agus Salim dapat dikatakan arus yang masih stabil dan kecepatan rendah.

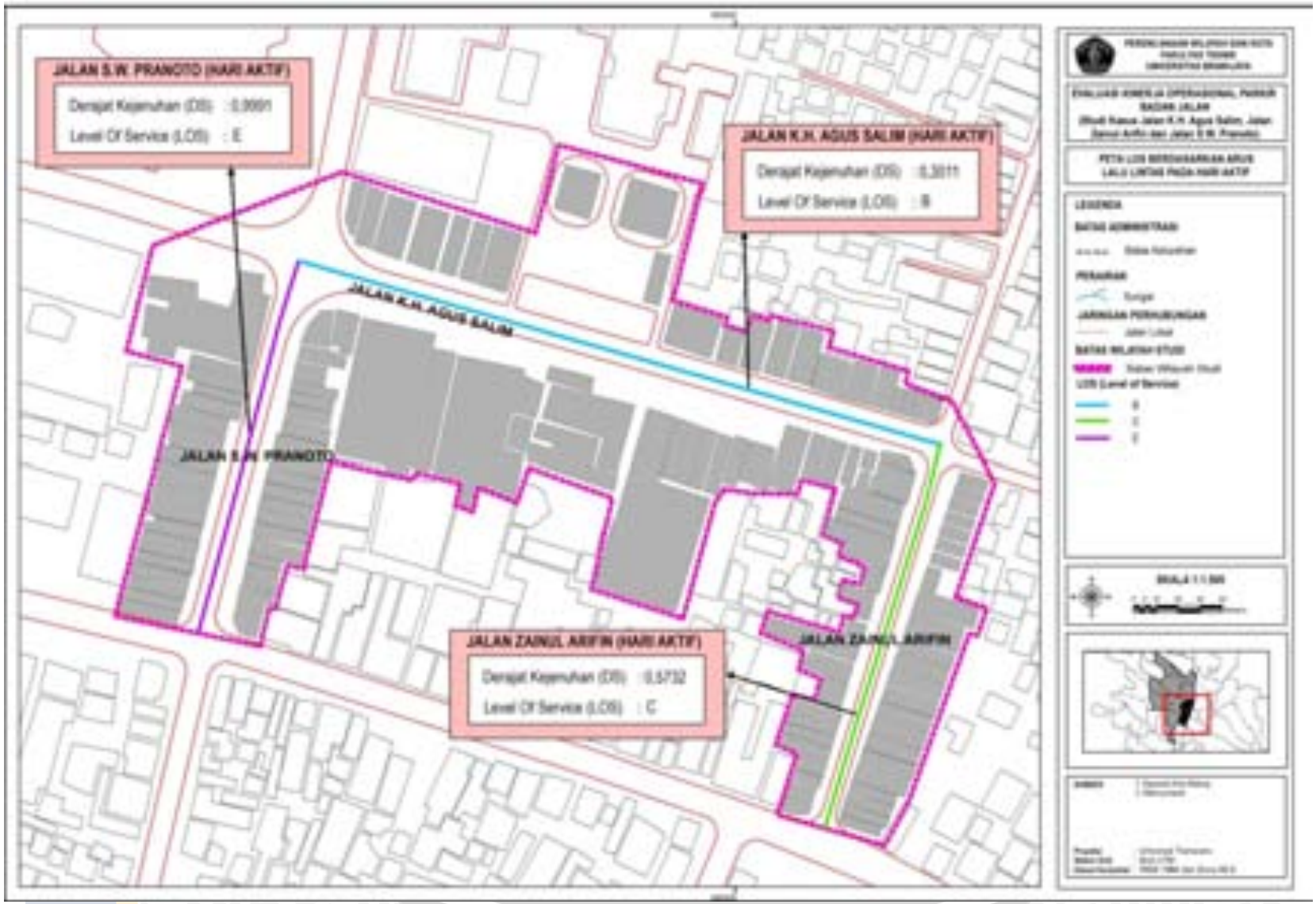
Ruas jalan Zainul Arifin merupakan salah satu jalan alternatif dalam melakukan perjalanan pulang setalah melakukan aktivitas perdagangan di Pasar Besar, selain itu di jalan Zainul Arifin juga terdapat sarana yang menjadi salah satu tarikan pergerakan yang cukup tinggi dengan arus yang cukup stabil akibat adanya kegiatan parkir badan jalan. Sedangkan, jalan S.W. Pranoto merupakan ruas jalan yang memiliki arus lalu lintas yang padat dan menjadi salah satu ruas jalan perlintasan masyarakat untuk melakukan perjalanan selanjutnya. Selain itu, kegiatan angkutan kota yang cukup tinggi serta terdapatnya lokasi pusat berkumpulnya becak. Hal tersebut yang menyebabkan jalan S.W. Pranoto memiliki kategori arus lalu lintas yang tidak stabil dengan kecepatan yang rendah.



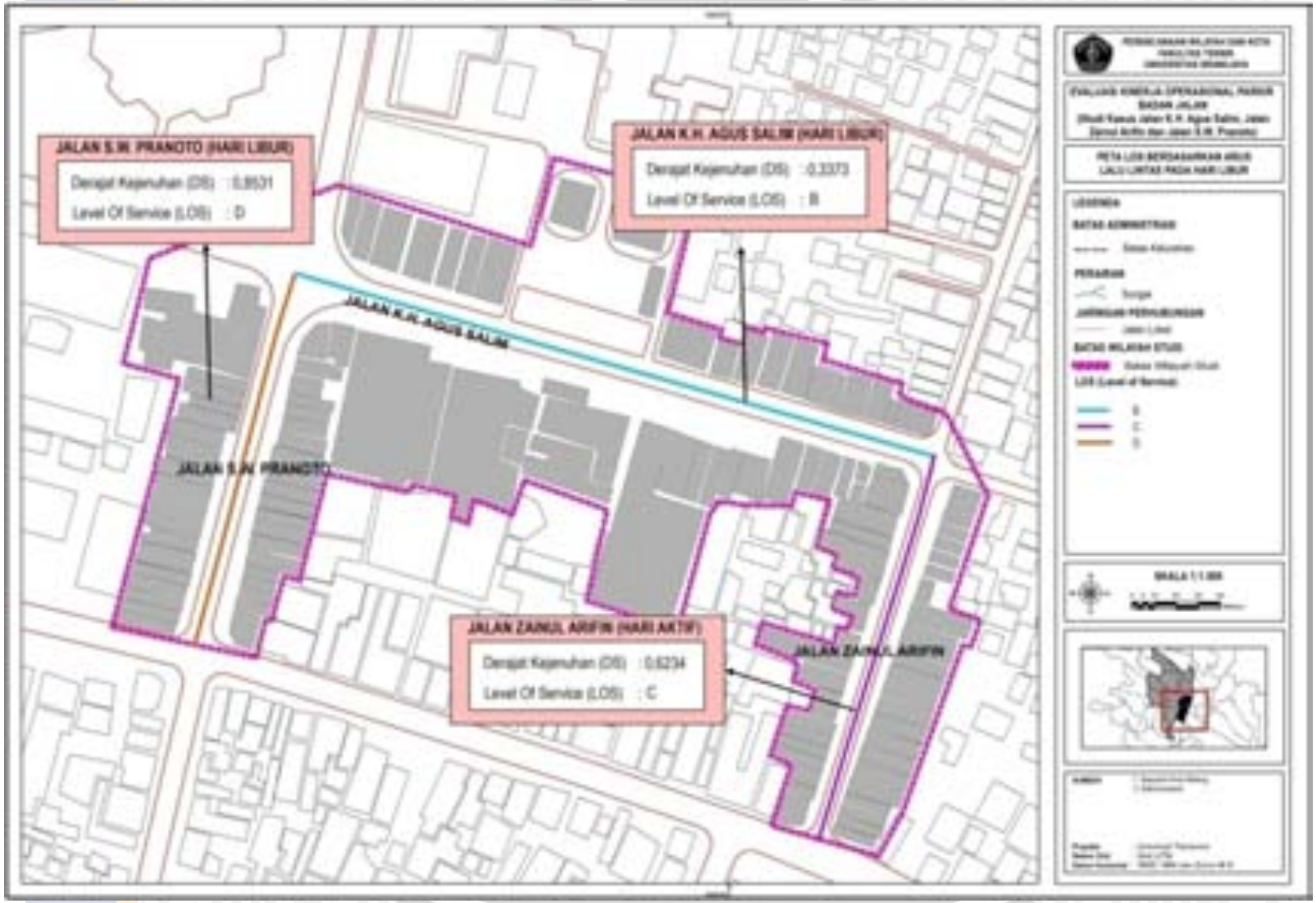
Gambar 4. 27 Volume Jalan Berdasarkan Arus Lalu Lintas (*Weekday*)



Gambar 4. 28 Volume Jalan Berdasarkan Arus Lalu Lintas (*Weekend*)



Gambar 4. 29 DS dan LOS (*Weekday*)



Gambar 4. 30 DS dan LOS (*Weekend*)

4.4 Kinerja Parkir di Badan Jalan

Hasil dari analisis ini nantinya digunakan sebagai salah satu indikator penilaian tingkat keefektifan parkir di masing-masing lokasi pengamatan. Analisis kinerja parkir dibedakan menjadi dua jenis hari, yatiu *weekday* dan *weekend* yang hanya dilakukan di lokasi penelitian dimana fasilitas parkir badan jalan yang disediakan merupakan parkir kendaraan roda empat dan roda dua. Berikut merupakan karakteristik parkir badan jalan di wilayah studi.

4.4.1 Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang menempati lokasi pakir per periode waktu tertentu. Jumlah kendaraan yang parkir pada lokasi studi pada waktu tertentu dengan masing-masing 2 jam yaitu pagi, siang, dan sore yang merupakan jam puncak kegiatan parkir di wilayah studi.

Tabel 4. 16 Volume Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekday)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (13.00-15.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Motor	92	84	81	46	42	41
	Segmen 2	Motor	80	83	85	40	42	43
	Segmen 3	Motor	87	91	94	44	46	47
	Segmen 4	Motor	98	73	81	49	37	41
	Segmen 5	Motor	78	77	81	39	39	41
		Mobil	13	8	7	7	4	4
	Segmen 6	Motor	89	98	95	45	49	48
	Segmen 7	Motor	97	101	93	49	51	47
	Segmen 8	Motor	81	83	74	41	42	37
		Mobil	14	9	10	7	5	5
	Segmen 9	Motor	72	79	79	36	40	40
		Mobil	11	10	10	6	5	5

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 17 Volume Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekday)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (13.00-15.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
Zainul Arifin	Segmen 1	Motor	71	73	61	36	37	31
		Mobil	21	26	27	11	13	14
		Pick up	1	0	0	1	0	0
	Segmen 2	Motor	49	69	76	25	35	38
		Mobil	33	14	16	17	7	8
	Segmen 3	Motor	56	62	69	28	31	35
		Mobil	26	27	31	13	14	16

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 18 Volume Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekday)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (16.00-18.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
S.W. Pranoto	Segmen 1	Motor	9	9	8	5	5	4
		Mobil	13	17	23	7	9	12
		Pick up	11	7	0	6	4	0
		Truk	2	1	0	1	1	0
	Segmen 2	Motor	40	56	66	20	28	33
		Mobil	9	10	13	5	5	7
	Segmen 3	Motor	88	78	91	44	39	46
	Segmen 4	Motor	54	53	67	27	27	34
	Segmen 5	Motor	31	39	35	16	20	18
		Mobil	21	14	23	11	7	12
		Pick up	6	4	0	3	2	0
	Segmen 6	Motor	87	69	70	44	35	35
		Mobil	30	33	35	15	17	18
		Pick up	7	7	5	4	4	3
		Truk	0	0	1	0	0	1
	Segmen 7	Motor	51	97	88	26	49	44
		Mobil	21	17	21	11	9	11
		Pick up	1	0	2	1	0	1

Volume kendaraan parkir di badan jalan di wilayah studi yang mayoritasnya adalah kendaraan roda dua. Volume parkir kendaraan di Jalan K.H. Agus Salim terbanyak untuk kendaraan roda dua terdapat pada segmen 4 untuk waktu pagi dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 49 kendaraan/jam, waktu siang pada segmen 7 dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 50 kendaraan/jam, dan sore pada segmen 3 dan segmen 6 dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 47 kendaraan/jam. Sedangkan, volume parkir kendaraan roda empat terbanyak untuk waktu pagi terdapat di segmen 8 dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 7 kendaraan/jam, siang pada segmen 9 dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 5 kendaraan/jam, dan sore pada segmen 8 dan segmen 9 dengan rata-rata jumlah kendaraan sebanyak 5 kendaraan/jam (**Tabel 4.16** dan **Gambar 4.31**).

Volume parkir kendaraan di Jalan Zainul Arifin untuk kendaraan roda dua terbanyak pada pagi dan siang terletak di segmen 1 dengan rata-rata kendaraan 36 dan 37 kendaraan/jam, dan sore pada segmen 2 dengan rata-rata kendaraan 38 kendaraan/jam. Sedangkan, volume parkir kendaraan untuk kendaraan roda empat yang terbanyak pada pagi terletak di segmen 2 dengan rata-rata kendaraan 17 kendaraan/jam. Siang dan sore terbanyak pada segmen 3 dengan rata-rata kendaraan 14 dan 16 kendaraan/jam (**Tabel 4.17** dan **Gambar 4.32**).

Volume parkir kendaraan di Jalan S.W. Pranoto untuk kendaraan roda dua terbanyak pada pagi di segmen 3 dan 6 dengan rata-rata kendaraan 44 kendaraan/jam,

siang di segmen 7 dengan rata-rata kendaraan 49 kendaraan/jam, dan sore di segmen 3 dengan rata-rata kendaraan 46 kendaraan/jam. Sedangkan, volume parkir kendaraan roda empat terbanyak pada pagi, siang dan sore di segmen 6 dengan rata-rata kendaraan 15 kendaraan/jam, 17 kendaraan/jam dan 18 kendaraan/jam (**Tabel 4.18** dan **Gambar 4.33**).

Lahan parkir di badan jalan pada segmen yang memiliki volume parkir tertinggi merupakan lahan parkir di badan jalan yang strategis. Dikarenakan lahan parkir tersebut berdekatan dengan guna lahan yang akan dituju oleh masyarakat, sehingga berpengaruh terhadap jumlah kendaraan pada segmen tersebut.

Tabel 4. 19 Volume Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekend)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (13.00-15.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Motor	122	87	118	61	44	59
	Segmen 2	Motor	98	81	96	49	41	48
	Segmen 3	Motor	122	105	163	61	53	82
	Segmen 4	Motor	113	67	87	57	34	44
	Segmen 5	Motor	71	95	78	36	48	39
		Mobil	13	12	6	7	6	3
	Segmen 6	Motor	132	123	114	66	62	57
	Segmen 7	Motor	117	97	97	59	49	49
	Segmen 8	Motor	121	113	81	61	57	41
		Mobil	5	10	8	3	5	4
		Pick up	0	0	2	0	0	1
	Segmen 9	Motor	66	80	78	33	40	39
		Mobil	16	13	8	8	7	4

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 20 Volume Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekend)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (13.00-15.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
Zainul Arifin	Segmen 1	Motor	71	73	61	36	37	31
		Mobil	21	26	27	11	13	14
		Pick up	1	0	0	1	0	0
	Segmen 2	Motor	49	69	76	25	35	38
		Mobil	33	14	16	17	7	8
	Segmen 3	Motor	56	62	69	28	31	35
		Mobil	26	27	31	13	14	16

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 21 Volume Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekend)*

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (16.00-18.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
S.W. Pranoto	Segmen 1	Motor	0	0	0	0	0	0
		Mobil	23	25	13	12	13	7
		Pick up	3	5	2	2	3	1
		Truk	0	0	0	0	0	0
	Segmen 2	Motor	82	45	36	41	23	18
		Mobil	12	8	7	6	4	4

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Kendaraan Rata-Rata/ jam		
			Pagi (10.00-12.00)	Siang (16.00-18.00)	Sore (18.00-20.00)	Pagi	Siang	Sore
		Pick up	0	1	0	0	1	0
	Segmen 3	Motor	123	102	115	62	51	58
	Segmen 4	Motor	120	76	51	60	38	26
	Segmen 5	Motor	15	8	9	8	4	5
		Mobil	19	12	18	10	6	9
		Pick up	3	2	0	2	1	0
		Truk	1	0	0	1	0	0
	Segmen 6	Motor	17	18	7	9	9	4
		Mobil	31	14	10	16	7	5
		Pick up	0	0	0	0	0	0
		Truk	0	0	0	0	0	0
	Segmen 7	Motor	29	27	17	15	14	9
		Mobil	27	7	6	14	4	3
		Pick up	0	0	0	0	0	0

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Volume parkir kendaraan terbesar di Jalan K.H. Agus Salim didominasi oleh kendaraan roda dua waktu pagi dan siang di segmen 6 dengan jumlah kendaraan rata-rata sebanyak 66 kendaraan/jam dan 61 kendaraan/jam, sedangkan sore di segmen 3 dengan jumlah kendaraan rata-rata sebanyak 81 kendaraan/jam. Volume parkir kendaraan roda empat tertinggi untuk pagi terletak di segmen 9 dengan jumlah kendaraan rata-rata sebanyak 8 kendaraan/jam, siang di segmen 5 dan 9 dengan jumlah kendaraan rata-rata sebanyak 6 kendaraan/jam, dan sore di segmen 8 dan 9 dengan jumlah kendaraan rata-rata sebanyak 4 kendaraan/jam (**Tabel 4.19** dan **Gambar 4.34**).

Volume parkir di Jalan Zainul Arifin untuk kendaraan roda dua tertinggi pagi dan siang di segmen 1 dengan rata-rata kendaraan 36 dan 37 kendaraan/jam, dan sore di segmen 2 dengan rata-rata kendaraan 38 kendaraan/jam. Sedangkan, volume parkir untuk kendaraan roda empat tertinggi pagi di segmen 2 dengan rata-rata kendaraan 17 kendaraan/jam, siang dan sore hari di segmen 3 dengan rata-rata kendaraan 14 dan 16 kendaraan/jam (**Tabel 4.19** dan **Gambar 4.35**).

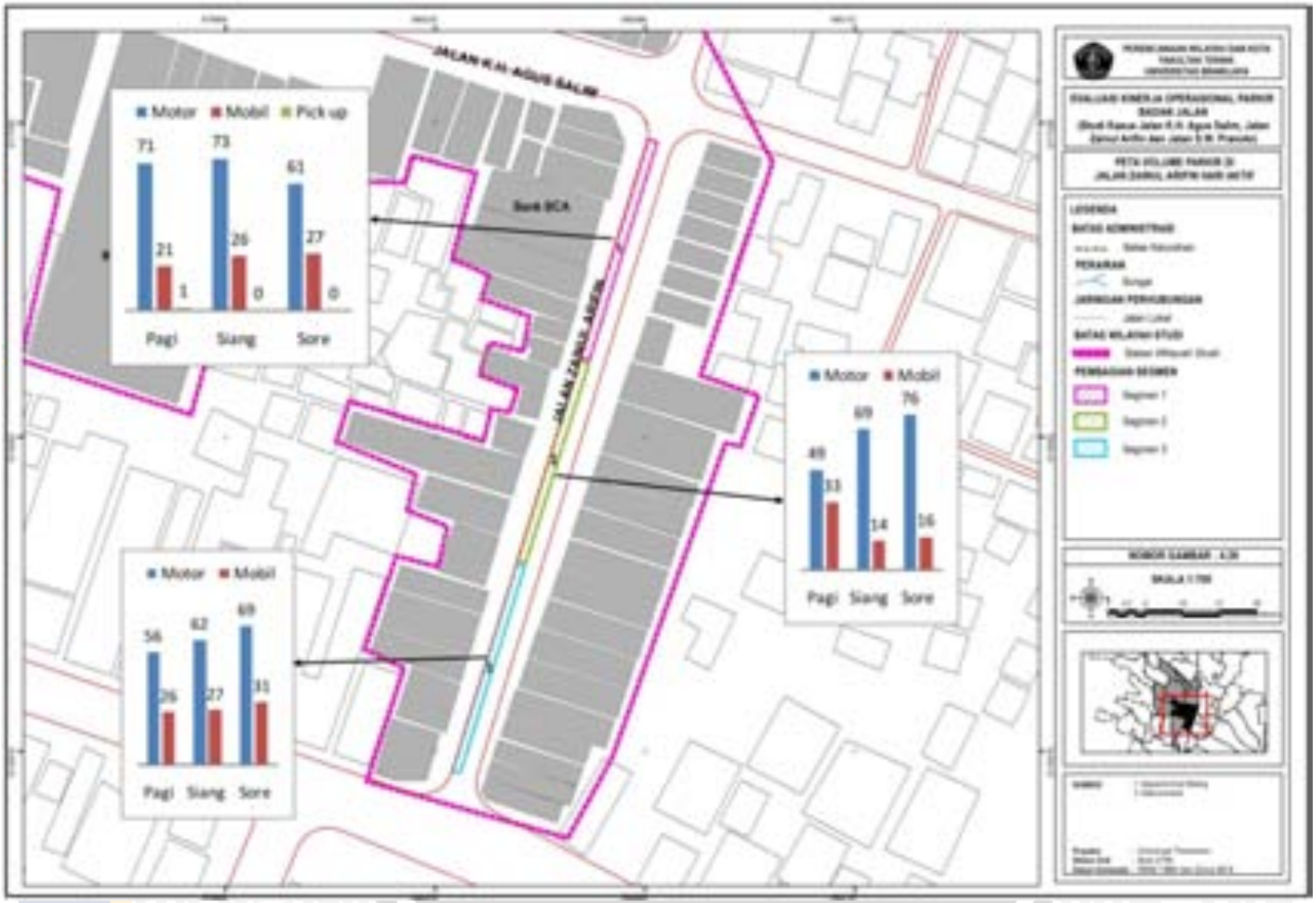
Volume parkir di Jalan S.W. Pranoto untuk kendaraan roda dua terbanyak pagi, siang, dan sore di segmen 3 dengan rata-rata kendaraan 62, 51, dan 58 kendaraan/jam. Sedangkan volume parkir kendaraan roda empat tertinggi pagi di segmen 6 dengan rata-rata kendaraan 16 kendaraan/jam, siang di segmen 1 dengan rata-rata kendaraan 13 kendaraan/jam, dan sore di segmen 5 dengan rata-rata kendaraan 9 kendaraan/jam (**Tabel 4.19** dan **Gambar 4.36**).

Lahan parkir di badan jalan pada segmen yang memiliki volume parkir tertinggi tersebut merupakan lahan parkir strategis. Hal ini disebabkan lahan parkir tersebut

berdekatan dengan guna lahan yang akan dituju oleh masyarakat, sehingga berpengaruh terhadap jumlah kendaraan pada segmen tersebut. Akan tetapi, jumlah kendaraan *weekend* lebih banyak dibandingkan *weekday* dikarenakan banyak masyarakat yang melakukan aktivitas perdagangan pada *weekend*.

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

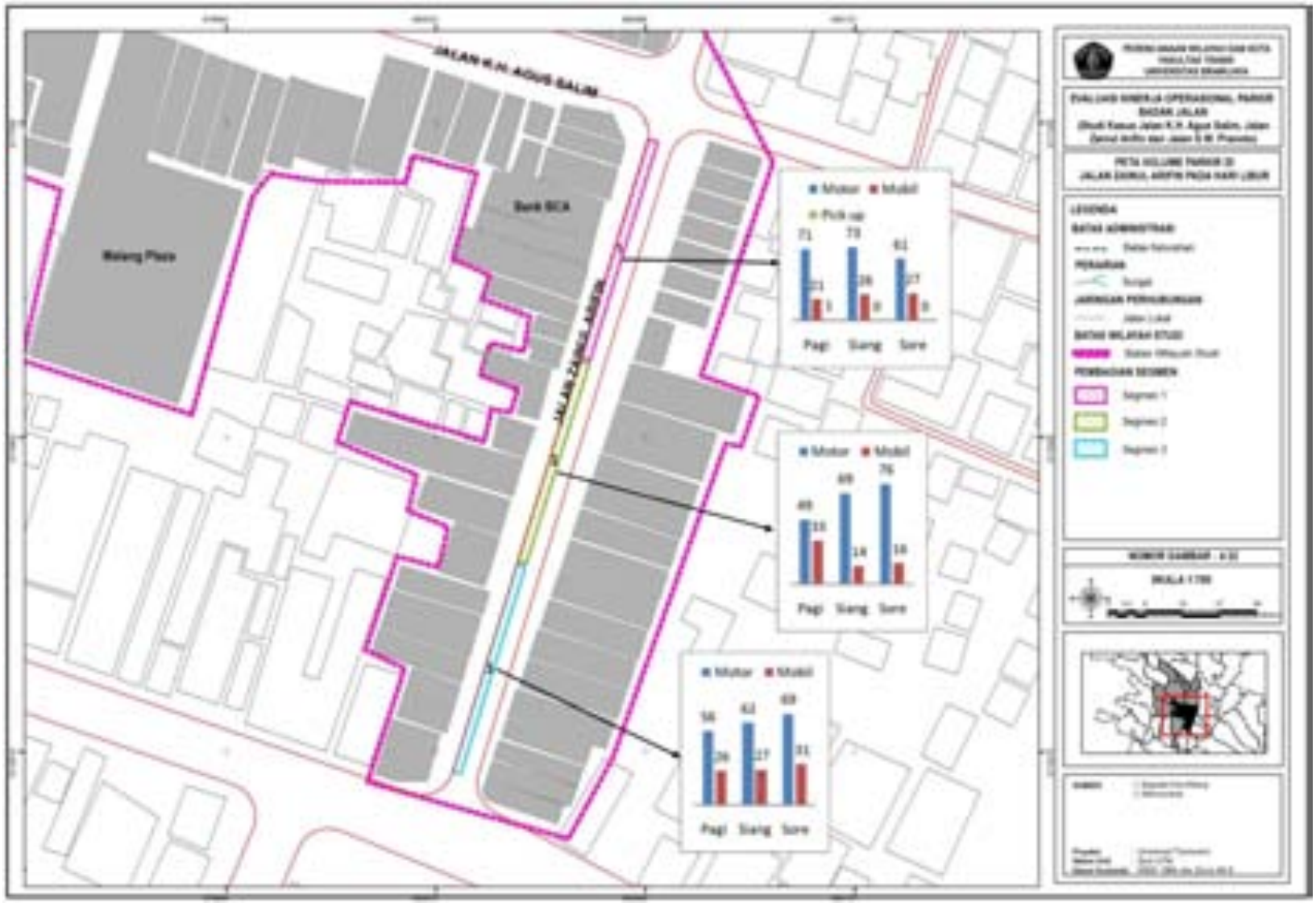
Gambar 4. 31 Volume Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekday*)



Gambar 4. 32 Volume Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekday*)

Gambar 4. 33 Volume Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekday*)

Gambar 4. 34 Volume Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekend*)



Gambar 4. 35 Volume Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekend*)

Gambar 4. 36 Volume Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekend*)

4.4.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu dengan kategori jenis maksud perjalanan, dimana akumulasi parkir pada periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per-periode waktu tertentu. Jumlah kendaraan parkir di wilayah studi selama periode survei yaitu selama dua jam untuk pagi, siang, dan sore yang menunjukkan intensitas dan tingkat kebutuhan parkir. Interval yang dipergunakan yaitu 30 menit dan perhitungan ini bertujuan untuk mengetahui jumlah kendaraan setiap 30 menit pada suatu lahan parkir di wilayah studi.

Hasil analisis survei patroli parkir pada **Tabel 4.18** menunjukkan akumulasi parkir kendaraan roda dua pada *weekday* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim terletak di segmen 3 waktu antara pukul 11.01-11.30 dengan akumulasi parkir 70 kendaraan, di Jalan Zainul Arifin terletak di segmen 3 waktu antara pukul 18.01-18.30 dengan akumulasi parkir 35 kendaraan, di Jalan S.W. Pranoto terletak di segmen 3 waktu antara pukul 10.01-10.30 dengan akumulasi parkir 37 kendaraan. Hal tersebut disebabkan karena pengguna parkir menggunakan lahan pada segmen tersebut sesuai dengan kebutuhan dan tujuan yang akan dicapai yaitu melakukan aktivitas perdagangan di sarana yang berdekatan dengan segmen parkir tersebut.

Hasil analisis survei patroli parkir selama periode tertentu menunjukkan akumulasi parkir kendaraan roda dua pada *weekend* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim terletak di segmen 3 waktu antara pukul 18.31-19.00 dengan akumulasi parkir 44 kendaraan, di Jalan Zainul Arifin terletak di segmen 1 waktu antara pukul 13.31-14.00 dengan akumulasi parkir 22 kendaraan, di Jalan S.W. Pranoto terletak di segmen 3 waktu antara pukul 18.01-18.30 akumulasi parkir 30 kendaraan (**Tabel 4.19**). Akumulasi parkir kendaraan roda dua pada *weekday* dan *weekend* segmen yang memiliki akumulasi parkir tertinggi yaitu segmen yang dipengaruhi adanya lokasi lahan parkir yang strategis dan menggunakan lahan parkir pada segmen tersebut sesuai dengan kebutuhan dan tujuan masyarakat dalam melakukan aktivitas perdagangan.

Hasil analisis survei patroli parkir selama periode tertentu menunjukkan akumulasi parkir kendaraan roda empat pada *weekday* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim terletak di segmen 8 waktu antara pukul 10.31-11.00 dengan akumulasi parkir 5 kendaraan, di Jalan Zainul Arifin terletak di segmen 2 waktu antara pukul 10.01-10.30 dengan akumulasi parkir 15 kendaraan, di Jalan S.W. Pranoto terletak di segmen 6 waktu antara pukul 18.31-

19.00 dengan akumulasi parkir 12 kendaraan (**Tabel 4.20**). Hal tersebut disebabkan karena pengguna parkir menggunakan lahan pada segmen tersebut sesuai dengan kebutuhan dan tujuan yang akan dicapai yaitu melakukan aktivitas perdagangan di sarana yang berdekatan dengan segmen parkir tersebut.

Hasil analisis survei patroli parkir selama periode tertentu menunjukkan akumulasi parkir kendaraan roda empat pada *weekend* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim terletak di segmen 9 waktu antara pukul 10.31-11.00 dengan akumulasi parkir 7 kendaraan, di Jalan Zainul Arifin terletak di segmen 1 waktu antara pukul 13.30-14.00 dengan akumulasi parkir 16 kendaraan, di Jalan S.W. Pranoto terletak di segmen 6 waktu antara pukul 10.01-10.30 akumulasi parkir 15 kendaraan (**Tabel 4.21**).Akumulasi parkir kendaraan roda empat pada *weekday* dan *weekend* pada segmen yang memiliki akumulasi parkir tertinggi yaitu segmen yang dipengaruhi adanya lokasi lahan parkir yang strategis sesuai dengan kebutuhan dan tujuan masyarakat.

Tabel 4. 22 Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Dua *Weekday*

Jalan K.H. Agus Salim

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			14				16				15
10.01-10.30	27	14	27	13.01-13.30	39	29	26	18.01-18.30	27	19	23
10.31-11.00	24	23	15	13.31-14.00	13	14	15	18.31-19.00	16	9	22
11.01-11.30	13	12	15	14.01-14.30	3	3	16	19.01-19.30	8	8	15
11.31-12.00	15	9	20	14.31-15.00	5	8	13	19.31-20.00	7	15	7
Kendaraan Rata-rata/jam			46				43				41

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			15				17				14
10.01-10.30	11	11	15	13.01-13.30	22	18	21	18.01-18.30	25	8	31
10.31-11.00	22	17	20	13.31-14.00	3	5	15	18.31-19.00	7	9	12
11.01-11.30	11	9	17	14.01-14.30	7	3	21	19.01-19.30	10	9	15
11.31-12.00	9	9	15	14.31-15.00	21	27	11	19.31-20.00	24	27	11
Kendaraan Rata-rata/jam			41				43				42

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			37				14				17
10.01-10.30	6	3	40	13.01-13.30	18	6	26	18.01-18.30	27	21	23
10.31-11.00	7	9	35	13.31-14.00	2	7	9	18.31-19.00	17	18	16
11.01-11.30	48	15	70	14.01-14.30	37	18	33	19.01-19.30	8	3	22
11.31-12.00	4	40	1	14.31-15.00	12	17	9	19.31-20.00	6	8	15
Kendaraan Rata-rata/jam			92				46				47

Segmen 4

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			18				13				14
10.01-10.30	19	7	30	13.01-13.30	18	12	19	18.01-18.30	17	11	20
10.31-11.00	29	18	29	13.31-14.00	17	12	18	18.31-19.00	20	19	15
11.01-11.30	22	22	18	14.01-14.30	19	13	19	19.01-19.30	17	12	19

11.31-12.00	24	39	3	14.31-15.00	16	22	7	19.31-20.00	24	25	13
Kendaraan Rata-rata/jam			49				38				41

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			7				7				9
10.01-10.30	26	14	19	13.01-13.30	20	10	17	18.01-18.30	21	12	18
10.31-11.00	27	16	18	13.31-14.00	21	11	17	18.31-19.00	23	14	18
11.01-11.30	30	19	18	14.01-14.30	20	9	18	19.01-19.30	24	15	18
11.31-12.00	27	16	18	14.31-15.00	21	11	17	19.31-20.00	23	14	18
Kendaraan Rata-rata/jam			40				38				41

Segmen 6

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			15				18				18
10.01-10.30	21	5	31	13.01-13.30	23	8	33	18.01-18.30	23	8	33
10.31-11.00	22	20	17	13.31-14.00	21	23	16	18.31-19.00	24	29	13
11.01-11.30	24	17	22	14.01-14.30	31	20	29	19.01-19.30	23	13	28
11.31-12.00	21	33	3	14.31-15.00	21	39	0	19.31-20.00	21	36	3
Kendaraan Rata-rata/jam			44				48				48

Segmen 7

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			19				19				18
10.01-10.30	24	11	32	13.01-13.30	25	13	31	18.01-18.30	21	14	25
10.31-11.00	28	23	24	13.31-14.00	25	21	23	18.31-19.00	26	22	22
11.01-11.30	26	23	22	14.01-14.30	27	20	26	19.01-19.30	18	13	23
11.31-12.00	16	33	2	14.31-15.00	21	37	3	19.31-20.00	22	32	8
Kendaraan Rata-rata/jam			50				51				48

Segmen 8

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			8				12				13
10.01-10.30	21	11	18	13.01-13.30	16	11	17	18.01-18.30	13	9	17
10.31-11.00	21	12	17	13.31-14.00	15	9	18	18.31-19.00	12	12	13
11.01-11.30	24	13	19	14.01-14.30	16	9	19	19.01-19.30	15	13	15

11.31-12.00	21	7	22	14.31-15.00	17	11	18	19.31-20.00	12	11	14
Kendaraan Rata-rata/jam			42				42				36

Segmen 9

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				5				5
10.01-10.30	22	8	17	13.01-13.30	23	9	19	18.01-18.30	21	8	18
10.31-11.00	27	10	20	13.31-14.00	24	10	19	18.31-19.00	24	10	19
11.01-11.30	27	12	18	14.01-14.30	25	12	18	19.01-19.30	24	10	19
11.31-12.00	23	10	16	14.31-15.00	24	9	20	19.31-20.00	23	8	20
Kendaraan Rata-rata/jam			37				41				41

Jalan Zainul Arifin

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			13				14				16
10.01-10.30	20	15	18	13.01-13.30	25	22	17	18.01-18.30	18	11	23
10.31-11.00	25	21	17	13.31-14.00	4	8	10	18.31-19.00	9	13	12
11.01-11.30	14	11	16	14.01-14.30	7	9	12	19.01-19.30	9	11	14
11.31-12.00	10	17	6	14.31-15.00	29	23	20	19.31-20.00	19	35	0
Kendaraan Rata-rata/jam			35				37				33

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			8				14				16
10.01-10.30	25	11	22	13.01-13.30	21	10	25	18.01-18.30	11	9	18
10.31-11.00	14	15	7	13.31-14.00	17	19	12	18.31-19.00	15	16	15
11.01-11.30	15	16	7	14.01-14.30	8	12	10	19.01-19.30	21	18	19
11.31-12.00	7	7	8	14.31-15.00	7	10	11	19.31-20.00	9	18	7
Kendaraan Rata-rata/jam			26				36				38

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			11				13				17
10.01-10.30	26	16	21	13.01-13.30	24	13	24	18.01-18.30	24	6	35
10.31-11.00	22	22	11	13.31-14.00	20	20	13	18.31-19.00	25	16	26

11.01-11.30	7	7	11	14.01-14.30	11	13	11	19.01-19.30	12	8	21
11.31-12.00	8	16	3	14.31-15.00	4	15	2	19.31-20.00	12	29	0
Kendaraan Rata-rata/jam			29				32				50

Jalan S.W. Pranoto

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				4				4
10.01-10.30	9	6	4	16.01-16.30	5	6	3	18.01-18.30	5	4	5
10.31-11.00	9	8	2	16.31-17.00	2	4	2	18.31-19.00	2	6	0
11.01-11.30	8	7	2	17.01-17.30	4	6	2	19.01-19.30	6	2	8
11.31-12.00	9	8	2	17.30-18.00	5	8	1	19.31-20.00	7	4	7
Kendaraan Rata-rata/jam			6				6				12

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			10				5				8
10.01-10.30	9	10	9	16.01-16.30	11	5	11	18.01-18.30	21	13	16
10.31-11.00	9	10	9	16.31-17.00	13	5	13	18.31-19.00	18	11	15
11.01-11.30	7	11	6	17.01-17.30	14	6	13	19.01-19.30	19	11	16
11.31-12.00	4	8	6	17.30-18.00	14	6	13	19.31-20.00	18	13	13
Kendaraan Rata-rata/jam			20				28				34

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			28				24				26
10.01-10.30	22	13	37	16.01-16.30	18	19	23	18.01-18.30	29	28	27
10.31-11.00	24	15	24	16.31-17.00	19	15	28	18.31-19.00	21	14	33
11.01-11.30	23	26	25	17.01-17.30	12	14	22	19.01-19.30	20	15	31
11.31-12.00	10	19	19	17.30-18.00	10	14	20	19.31-20.00	16	22	20
Kendaraan Rata-rata/jam			44				39				46

Segmen 4

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			8				11				11
10.01-10.30	22	12	18	16.01-16.30	16	14	13	18.01-18.30	12	5	18

10.31-11.00	10	9	9	16.31-17.00	10	10	11	18.31-19.00	13	10	14
11.01-11.30	9	5	12	17.01-17.30	4	11	4	19.01-19.30	14	16	9
11.31-12.00	13	12	9	17.30-18.00	10	7	14	19.31-20.00	23	18	16
Kendaraan Rata-rata/jam			28				27				34

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			6				2				0
10.01-10.30	7	7	6	16.01-16.30	20	8	14	18.01-18.30	13	3	10
10.31-11.00	8	8	6	16.31-17.00	25	6	21	18.31-19.00	12	0	12
11.01-11.30	5	5	6	17.01-17.30	26	6	22	19.01-19.30	17	0	17
11.31-12.00	5	4	7	17.30-18.00	27	8	21	19.31-20.00	11	0	11
Kendaraan Rata-rata/jam			16				40				25

Segmen 6

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			13				20				11
10.01-10.30	20	15	18	16.01-16.30	11	18	13	18.01-18.30	22	18	15
10.31-11.00	19	10	22	16.31-17.00	11	17	14	18.31-19.00	17	17	11
11.01-11.30	11	9	15	17.01-17.30	9	18	11	19.01-19.30	19	17	13
11.31-12.00	21	14	20	17.30-18.00	10	19	11	19.31-20.00	23	14	20
Kendaraan Rata-rata/jam			44				35				35

Segmen 7

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				12				4
10.01-10.30	17	8	10	16.01-16.30	22	14	20	18.01-18.30	24	8	20
10.31-11.00	22	9	14	16.31-17.00	26	17	21	18.31-19.00	22	6	20
11.01-11.30	18	7	12	17.01-17.30	26	17	21	19.01-19.30	23	4	23
11.31-12.00	21	6	16	17.30-18.00	29	17	24	19.31-20.00	24	7	21
Kendaraan Rata-rata/jam			27				49				44

Sumber: Hasil Analsis (2015)

Tabel 4. 23 Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Dua *Weekend*

Jalan K.H. Agus Salim

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			24				16				27
10.01-10.30	20	15	29	13.01-13.30	24	24	16	18.01-18.30	18	11	34
10.31-11.00	25	23	26	13.31-14.00	11	6	21	18.31-19.00	9	12	24
11.01-11.30	14	13	25	14.01-14.30	7	9	14	19.01-19.30	9	11	25
11.31-12.00	10	17	17	14.31-15.00	25	23	18	19.31-20.00	15	33	9
Kendaraan Rata-rata/jam			61				43				60

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			19				16				20
10.01-10.30	25	4	40	13.01-13.30	21	10	27	18.01-18.30	11	10	21
10.31-11.00	7	14	12	13.31-14.00	17	19	14	18.31-19.00	16	15	21
11.01-11.30	15	13	21	14.01-14.30	8	8	16	19.01-19.30	21	18	23
11.31-12.00	7	22	4	14.31-15.00	7	16	7	19.31-20.00	9	20	9
Kendaraan Rata-rata/jam			48				40				47

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			19				25				25
10.01-10.30	15	10	24	13.01-13.30	9	12	22	18.01-18.30	27	18	34
10.31-11.00	19	13	25	13.31-14.00	15	18	22	18.31-19.00	37	18	44
11.01-11.30	29	16	32	14.01-14.30	19	21	23	19.01-19.30	24	21	28
11.31-12.00	24	20	23	14.31-15.00	14	23	16	19.31-20.00	30	21	34
Kendaraan Rata-rata/jam			62				54				83

Segmen 4

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			11				13				10
10.01-10.30	16	3	24	13.01-13.30	15	8	20	18.01-18.30	18	9	19
10.31-11.00	24	8	27	13.31-14.00	11	10	14	18.31-19.00	14	6	18
11.01-11.30	32	19	24	14.01-14.30	14	13	14	19.01-19.30	24	9	25

11.31-12.00	29	14	26	14.31-15.00	6	10	9	19.31-20.00	9	5	14
Kendaraan Rata-rata/jam			56				35				43

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				21				14
10.01-10.30	16	3	16	13.01-13.30	8	10	19	18.01-18.30	18	14	18
10.31-11.00	16	3	16	13.31-14.00	9	12	18	18.31-19.00	18	14	18
11.01-11.30	19	3	19	14.01-14.30	10	11	20	19.01-19.30	13	14	13
11.31-12.00	18	5	16	14.31-15.00	11	12	20	19.31-20.00	17	14	17
Kendaraan Rata-rata/jam			35				49				40

Segmen 6

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			22				23				23
10.01-10.30	18	12	28	13.01-13.30	23	17	29	18.01-18.30	16	11	28
10.31-11.00	22	13	31	13.31-14.00	24	23	24	18.31-19.00	23	25	21
11.01-11.30	24	22	24	14.01-14.30	24	16	31	19.01-19.30	24	23	24
11.31-12.00	31	24	29	14.31-15.00	22	29	16	19.31-20.00	15	23	15
Kendaraan Rata-rata/jam			67				62				56

Segmen 7

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			20				20				22
10.01-10.30	20	12	28	13.01-13.30	20	11	29	18.01-18.30	22	14	30
10.31-11.00	23	17	26	13.31-14.00	15	21	14	18.31-19.00	13	19	16
11.01-11.30	24	29	15	14.01-14.30	18	18	20	19.01-19.30	17	25	14
11.31-12.00	26	17	29	14.31-15.00	13	19	14	19.31-20.00	13	21	14
Kendaraan Rata-rata/jam			59				49				48

Segmen 8

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			18				16				18
10.01-10.30	16	9	25	13.01-13.30	19	11	24	18.01-18.30	14	16	16
10.31-11.00	17	9	26	13.31-14.00	20	12	24	18.31-19.00	12	16	14
11.01-11.30	16	8	26	14.01-14.30	20	12	24	19.01-19.30	12	13	17

11.31-12.00	16	9	25	14.31-15.00	19	11	24	19.31-20.00	13	15	16
Kendaraan Rata-rata/jam			60				56				41

Segmen 9

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			11				12				2
10.01-10.30	7	3	15	13.01-13.30	14	10	16	18.01-18.30	23	8	17
10.31-11.00	2	2	11	13.31-14.00	16	11	17	18.31-19.00	23	6	19
11.01-11.30	6	2	15	14.01-14.30	13	5	20	19.01-19.30	25	8	19
11.31-12.00	6	1	16	14.31-15.00	14	9	17	19.31-20.00	26	9	19
Kendaraan Rata-rata/jam			34				41				38

Jalan Zainul Arifin

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				6				8
10.01-10.30	24	13	12	13.01-13.30	20	11	15	18.01-18.30	24	13	19
10.31-11.00	22	18	5	13.31-14.00	16	0	22	18.31-19.00	33	22	19
11.01-11.30	25	21	5	14.01-14.30	35	23	18	19.01-19.30	15	13	10
11.31-12.00	38	24	15	14.31-15.00	27	33	0	19.31-20.00	25	33	0
Kendaraan Rata-rata/jam			38				61				56

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			11				15				15
10.01-10.30	12	7	16	13.01-13.30	9	3	21	18.01-18.30	8	3	20
10.31-11.00	20	30	1	13.31-14.00	13	14	14	18.31-19.00	16	13	18
11.01-11.30	21	15	17	14.01-14.30	14	12	17	19.01-19.30	12	17	10
11.31-12.00	10	16	5	14.31-15.00	6	17	4	19.31-20.00	8	8	15
Kendaraan Rata-rata/jam			25				36				39

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			9				11				16
10.01-10.30	12	7	14	13.01-13.30	10	4	17	18.01-18.30	10	8	18
10.31-11.00	18	16	11	13.31-14.00	9	15	5	18.31-19.00	10	14	12

11.01-11.30	13	12	10	14.01-14.30	15	11	15	19.01-19.30	8	12	12
11.31-12.00	19	16	12	14.31-15.00	13	12	12	19.31-20.00	9	13	12
Kendaraan Rata-rata/jam			28				30				35

Jalan S.W. Pranoto

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			17				9				9
10.01-10.30	15	14	18	16.01-16.30	7	9	7	18.01-18.30	11	6	14
10.31-11.00	20	19	18	16.31-17.00	9	6	12	18.31-19.00	3	12	0
11.01-11.30	12	16	13	17.01-17.30	13	11	11	19.01-19.30	5	3	11
11.31-12.00	18	17	18	17.30-18.00	3	7	5	19.31-20.00	1	8	2
Kendaraan Rata-rata/jam			42				22				18

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			23				22				23
10.01-10.30	27	23	27	16.01-16.30	20	28	14	18.01-18.30	25	18	30
10.31-11.00	23	19	27	16.31-17.00	21	22	21	18.31-19.00	20	19	24
11.01-11.30	22	21	24	17.01-17.30	20	23	19	19.01-19.30	26	29	20
11.31-12.00	26	27	22	17.30-18.00	8	5	25	19.31-20.00	17	20	20
Kendaraan Rata-rata/jam			62				51				59

Segmen 4

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			24				19				11
10.01-10.30	22	20	26	16.01-16.30	17	24	12	18.01-18.30	12	5	18
10.31-11.00	21	19	26	16.31-17.00	14	17	16	18.31-19.00	9	13	7
11.01-11.30	21	28	17	17.31-12.00	17	19	17	19.01-19.30	14	14	11
11.31-12.00	22	17	29	17.30-18.00	6	11	14	19.31-20.00	8	13	6
Kendaraan Rata-rata/jam			61				39				27

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				4				3
10.01-10.30	14	9	6	16.01-16.30	8	4	8	18.01-18.30	10	12	1

10.31-11.00	3	4	0	16.31-17.00	7	6	5	18.31-19.00	9	5	7
11.01-11.30	7	5	3	17.01-17.30	6	3	7	19.01-19.30	5	6	2
11.31-12.00	14	8	7	17.30-18.00	1	5	0	19.31-20.00	3	6	0
Kendaraan Rata-rata/jam			9				12				7

Segmen 6

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			2				2				4
10.01-10.30	20	9	13	16.01-16.30	10	8	4	18.01-18.30	8	3	9
10.31-11.00	9	10	1	16.31-17.00	9	4	7	18.31-19.00	2	6	0
11.01-11.30	10	12	0	17.01-17.30	10	8	4	19.01-19.30	4	5	3
11.31-12.00	9	10	1	17.30-18.00	3	4	1	19.31-20.00	3	5	2
Kendaraan Rata-rata/jam			9				9				9

Segmen 7

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			4				12				4
10.01-10.30	12	13	3	16.01-16.30	6	13	5	18.01-18.30	3	3	4
10.31-11.00	14	8	10	16.31-17.00	1	13	0	18.31-19.00	4	5	3
11.01-11.30	10	8	6	17.01-17.30	5	8	9	19.01-19.30	8	6	6
11.31-12.00	13	8	9	17.30-18.00	1	1	12	19.31-20.00	3	5	2
Kendaraan Rata-rata/jam			16				14		19		10

Sumber: Hasil Analsis (2015)

Tabel 4. 24 Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Empat *Weekday*

Jalan K.H. Agus Salim

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				2				1
10.01-10.30	4	5	2	13.01-13.30	2	2	2	18.01-18.30	3	3	1
10.31-11.00	3	3	3	13.31-14.00	1	1	2	18.31-19.00	1	1	1
11.01-11.30	0	0	3	14.01-14.30	2	3	1	19.01-19.30	0	0	1
11.31-12.00	3	3	3	14.31-15.00	1	1	2	19.31-20.00	1	1	1
Kendaraan Rata-rata/jam			7				5				3

Segmen 8

Peak Hour	Pagi	Peak Hour	Siang	Peak Hour	Sore

	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				2				2
10.01-10.30	4	3	4	13.01-13.30	2	1	3	18.01-18.30	2	4	0
10.31-11.00	4	2	5	13.31-14.00	3	3	2	18.31-19.00	3	1	4
11.01-11.30	1	1	3	14.01-14.30	2	3	1	19.01-19.30	0	0	2
11.31-12.00	4	7	0	14.31-15.00	1	1	2	19.31-20.00	3	2	3
Kendaraan Rata-rata/jam			8				5				6

Segmen 9

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			2				2				2
10.01-10.30	5	4	3	13.01-13.30	3	3	2	18.01-18.30	4	3	3
10.31-11.00	0	2	0	13.31-14.00	2	2	2	18.31-19.00	1	1	2
11.01-11.30	0	0	2	14.01-14.30	1	0	3	19.01-19.30	1	1	2
11.31-12.00	4	2	4	14.31-15.00	2	3	1	19.31-20.00	2	3	1
Kendaraan Rata-rata/jam			6				5				5

Jalan Zainul Arifin

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				6				5
10.01-10.30	2	2	3	13.01-13.30	5	4	7	18.01-18.30	3	3	5
10.31-11.00	6	5	4	13.31-14.00	1	2	5	18.31-19.00	5	3	7
11.01-11.30	6	1	8	14.01-14.30	0	2	4	19.01-19.30	4	3	6
11.31-12.00	3	4	2	14.31-15.00	9	10	5	19.31-20.00	7	9	3
Kendaraan Rata-rata/jam			10				14				13

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			7				3				4
10.01-10.30	14	6	15	13.01-13.30	4	1	6	18.01-18.30	2	4	2
10.31-11.00	3	6	4	13.31-14.00	4	5	2	18.31-19.00	3	5	2
11.01-11.30	3	10	0	14.01-14.30	2	3	2	19.01-19.30	4	1	7
11.31-12.00	3	4	6	14.31-15.00	0	0	3	19.31-20.00	0	3	1
Kendaraan Rata-rata/jam			16				8				8

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			5				6				6
10.01-10.30	4	2	3	13.01-13.30	6	4	8	18.01-18.30	4	2	8
10.31-11.00	8	8	5	13.31-14.00	7	9	4	18.31-19.00	8	8	6
11.01-11.30	3	3	5	14.01-14.30	3	2	7	19.01-19.30	3	3	6
11.31-12.00	4	5	6	14.31-15.00	2	3	5	19.31-20.00	4	5	5
Kendaraan Rata-rata/jam			12				15				16

Jalan S.W. Pranoto

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			6				6				5
10.01-10.30	1	3	4	16.01-16.30	0	2	4	18.01-18.30	2	2	5
10.31-11.00	1	1	6	16.31-17.00	3	4	5	18.31-19.00	5	0	10
11.01-11.30	2	2	6	17.01-17.30	1	2	5	19.01-19.30	1	4	2
11.31-12.00	1	1	6	17.30-18.00	0	0	6	19.31-20.00	0	2	3
Kendaraan Rata-rata/jam			14				13				13

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			2				2				1
10.01-10.30	0	1	1	16.01-16.30	4	2	4	18.01-18.30	1	0	2
10.31-11.00	0	1	1	16.31-17.00	2	2	2	18.31-19.00	4	2	3
11.01-11.30	2	0	4	17.01-17.30	1	1	2	19.01-19.30	3	2	2
11.31-12.00	5	3	4	17.30-18.00	1	1	2	19.31-20.00	4	0	5
Kendaraan Rata-rata/jam			6				6				7

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			4				3				4
10.01-10.30	5	3	6	16.01-16.30	9	3	9	18.01-18.30	6	1	9
10.31-11.00	4	2	6	16.31-17.00	4	5	2	18.31-19.00	7	4	7
11.01-11.30	7	5	6	17.01-17.30	3	5	1	19.01-19.30	2	6	0
11.31-12.00	7	6	5	17.30-18.00	2	3	2	19.31-20.00	8	4	8
Kendaraan Rata-rata/jam			14				9				14

Segmen 6										
Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore	
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			7				9				8
10.01-10.30	6	5	8	16.01-16.30	7	8	8	18.01-18.30	7	7	8
10.31-11.00	7	10	4	16.31-17.00	7	9	7	18.31-19.00	12	8	12
11.01-11.30	15	11	11	17.01-17.30	9	8	10	19.01-19.30	10	8	10
11.31-12.00	5	6	6	17.30-18.00	8	7	10	19.31-20.00	6	11	3
Kendaraan Rata-rata/jam			18				22				21

Segmen 7										
Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore	
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				3				4
10.01-10.30	8	3	8	16.01-16.30	8	6	5	18.01-18.30	5	3	6
10.31-11.00	3	2	4	16.31-17.00	4	3	4	18.31-19.00	7	5	6
11.01-11.30	7	4	6	17.01-17.30	4	3	4	19.01-19.30	6	7	3
11.31-12.00	4	5	2	17.30-18.00	1	3	1	19.31-20.00	5	4	5
Kendaraan Rata-rata/jam			12				9				12

Sumber: Hasil Analsis (2015)

Tabel 4. 25 Akumulasi Parkir Kendaraan Roda Empat *Weekend*

Jalan K.H. Agus Salim										
Segmen 5										
Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore	
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				2				0
10.01-10.30	4	3	4	13.01-13.30	4	3	3	18.01-18.30	0	0	0
10.31-11.00	4	3	4	13.31-14.00	3	1	4	18.31-19.00	0	0	0
11.01-11.30	1	3	1	14.01-14.30	2	2	2	19.01-19.30	5	0	5
11.31-12.00	2	1	4	14.31-15.00	1	1	2	19.31-20.00	1	0	1
Kendaraan Rata-rata/jam			8				7				3

Segmen 8										
Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore	
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				2				2
10.01-10.30	1	0	2	13.01-13.30	2	2	2	18.01-18.30	0	1	1
10.31-11.00	0	0	1	13.31-14.00	1	1	2	18.31-19.00	2	1	3

11.01-11.30	1	1	1	14.01-14.30	1	1	2	19.01-19.30	2	4	0
11.31-12.00	1	0	2	14.31-15.00	2	2	2	19.31-20.00	1	2	1
Kendaraan Rata-rata/jam			4				5				4

Segmen 9

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				7				1
10.01-10.30	2	1	3	13.01-13.30	2	1	3	18.01-18.30	3	1	3
10.31-11.00	7	2	7	13.31-14.00	0	0	2	18.31-19.00	3	3	1
11.01-11.30	3	2	3	14.01-14.30	3	6	-1	19.01-19.30	1	1	1
11.31-12.00	3	3	2	14.31-15.00	2	2	2	19.31-20.00	0	0	1
Kendaraan Rata-rata/jam			8				7				4

Jalan Zainul Arifin

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			1				2				5
10.01-10.30	7	3	5	13.01-13.30	2	1	3	18.01-18.30	4	1	8
10.31-11.00	9	3	7	13.31-14.00	14	0	16	18.31-19.00	10	7	8
11.01-11.30	8	5	4	14.01-14.30	10	7	5	19.01-19.30	0	2	3
11.31-12.00	10	4	7	14.31-15.00	8	9	1	19.31-20.00	3	5	3
Kendaraan Rata-rata/jam			12				14				14

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			7				3				3
10.01-10.30	2	0	9	13.01-13.30	0	0	3	18.01-18.30	0	0	3
10.31-11.00	1	2	6	13.31-14.00	0	0	3	18.31-19.00	1	0	4
11.01-11.30	2	2	7	14.01-14.30	1	2	2	19.01-19.30	0	2	1
11.31-12.00	1	3	5	14.31-15.00	3	2	4	19.31-20.00	0	0	3
Kendaraan Rata-rata/jam			17				8				7

Segmen 3

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			5				6				6
10.01-10.30	0	0	5	13.01-13.30	1	1	6	18.01-18.30	5	3	8

10.31-11.00	2	2	5	13.31-14.00	0	0	6	18.31-19.00	0	0	6
11.01-11.30	1	2	4	14.01-14.30	2	2	6	19.01-19.30	0	0	6
11.31-12.00	0	0	5	14.31-15.00	0	0	6	19.31-20.00	0	0	6
Kendaraan Rata-rata/jam			12				15				16

Jalan S.W. Pranoto

Segmen 1

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			5				6				5
10.01-10.30	9	3	11	16.01-16.30	10	7	9	18.01-18.30	6	4	7
10.31-11.00	5	7	3	16.31-17.00	6	5	7	18.31-19.00	2	2	5
11.01-11.30	5	4	6	17.01-17.30	3	8	1	19.01-19.30	4	4	5
11.31-12.00	3	4	4	17.30-18.00	4	3	7	19.31-20.00	2	7	0
Kendaraan Rata-rata/jam			15				15				11

Segmen 2

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			3				1				2
10.01-10.30	1	3	1	16.01-16.30	2	0	3	18.01-18.30	1	0	3
10.31-11.00	3	4	2	16.31-17.00	2	1	2	18.31-19.00	0	1	1
11.01-11.30	1	2	2	17.01-17.30	2	2	1	19.01-19.30	2	2	2
11.31-12.00	2	1	4	17.30-18.00	2	2	1	19.31-20.00	1	2	1
Kendaraan Rata-rata/jam			6				4				5

Segmen 5

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			4				2				3
10.01-10.30	7	5	6	16.01-16.30	5	1	6	18.01-18.30	7	4	6
10.31-11.00	3	1	6	16.31-17.00	3	4	1	18.31-19.00	5	4	4
11.01-11.30	5	5	4	17.01-17.30	5	2	5	19.01-19.30	3	3	3
11.31-12.00	7	5	6	17.30-18.00	1	3	0	19.31-20.00	3	4	2
Kendaraan Rata-rata/jam			13				7				9

Segmen 6

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			5				1				5

10.01-10.30	13	3	15	16.01-16.30	4	2	3	18.01-18.30	5	0	10
10.31-11.00	4	6	3	16.31-17.00	4	2	3	18.31-19.00	1	2	4
11.01-11.30	7	9	3	17.01-17.30	5	2	4	19.01-19.30	4	3	6
11.31-12.00	7	6	6	17.30-18.00	1	1	1	19.31-20.00	0	5	0
Kendaraan Rata-rata/jam			16				6				13

Segmen 7

Peak Hour	Pagi			Peak Hour	Siang			Peak Hour	Sore		
	Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi		Masuk	Keluar	Akumulasi
			4				2				2
10.01-10.30	2	3	3	16.01-16.30	3	1	4	18.01-18.30	1	1	2
10.31-11.00	8	3	9	16.31-17.00	0	2	0	18.31-19.00	0	0	2
11.01-11.30	7	7	4	17.01-17.30	2	3	1	19.01-19.30	4	2	4
11.31-12.00	7	3	8	17.30-18.00	0	1	1	19.31-20.00	0	2	0
Kendaraan Rata-rata/jam			14				4				5

Sumber: Hasil Analsis (2015)

4.4.3 Durasi Parkir

Durasi parkir menggambarkan lamanya waktu parkir suatu kendaraan di suatu areal parkir yang dinyatakan dalam satuan waktu. Survei patroli parkir dengan pencatatan nomor plat kendaraan berdasarkan jam masuk dan jam keluar, maka didapat durasi parkir tiap kendaraan yang parkir. Analisis durasi parkir bertujuan untuk mengetahui rentang waktu kendaraan yang parkir di wilayah studi dan mengetahui rata-rata durasi parkir di setiap segmen pada ketiga ruas jalan wilayah studi (**Tabel 4.26**).

Tabel 4. 26 Rata-Rata Lama Parkir Kendaraan

Lokasi Parkir		Jenis Kendaraan	Rata-Rata lama waktu parkir (jam/ kendaraan) *Weekday*	Rata-Rata lama waktu parkir (jam/ kendaraan) *Weekend*	Rata-Rata lama waktu parkir (jam/ kendaraan)	Rata-Rata lama waktu parkir (menit/ kendaraan)
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	0,50	0,43	0,47	28
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	0,31	0,40	0,36	21
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	0,46	0,48	0,47	28
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	0,36	0,41	0,39	23
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	0,36	0,36	0,36	22
		Kendaraan roda empat	0,39	0,16	0,28	17
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	0,36	0,41	0,39	23
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	0,38	0,42	0,40	24
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	0,38	0,44	0,41	25
		Kendaraan roda empat	0,53	0,74	0,64	38
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	0,39	0,29	0,34	20
		Kendaraan roda empat	0,62	0,38	0,50	30
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	0,38	0,24	0,31	19
		Kendaraan roda empat	0,24	0,38	0,31	18
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	0,37	0,28	0,33	20
		Kendaraan roda empat	0,45	0,39	0,42	25
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	0,39	0,28	0,34	20
		Kendaraan roda empat	0,29	0,26	0,28	17
S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	0,20	0	0,10	6
		Kendaraan roda empat	0,38	0,13	0,25	15
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	0,42	0,47	0,45	27
		Kendaraan roda empat	0.48	0,42	0,45	27
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	0,44	0,41	0,43	26
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	0,39	0,29	0,34	20
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	0,21	0,18	0,20	12
		Kendaraan roda empat	0,17	0,65	0,41	25
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	0,19	0,30	0,25	15
		Kendaraan roda empat	0,14	0,71	0,42	25
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	0,19	0,19	0,19	11
		Kendaraan roda empat	0,23	0,33	0,28	17

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Berdasarkan hasil survei patroli rata-rata durasi parkir kendaraan roda dua di Jalan K.H. Agus Salim tertinggi yaitu di segmen 1 dan segmen 3 dengan rata-rata lama parkir 0,47 jam/kendaraan atau 28 menit, sedangkan durasi parkir kendaraan roda empat tertinggi yaitu di segmen 8 dengan rata-rata lama parkir 0,64 jam/kendaraan atau 38 menit. Rata-rata

durasi parkir di Jalan Zainul Arifin kendaraan roda dua tertinggi yaitu di segmen 3 dengan rata-rata lama parkir 0,34 jam/kendaraan atau 20 menit dan rata-rata lama parkir kendaraan roda empat tertinggi yaitu di segmen 2 dengan rata-rata lama parkir 0,42 jam/kendaraan atau 25 menit, hal tersebut disebabkan karena pada segmen tersebut menjadi salah tujuan kegiatan perdagangan. Durasi parkir di Jalan S.W. Pranoto tertinggi kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yaitu di segmen 2 dengan rata-rata lama parkir 0,45 kendaraan/jam atau 27 menit. Rata-rata durasi parkir pada wilayah studi tersebut dipengaruhi oleh aktivitas perdagangan yang membutuhkan rentang waktu parkir yang lebih lama.

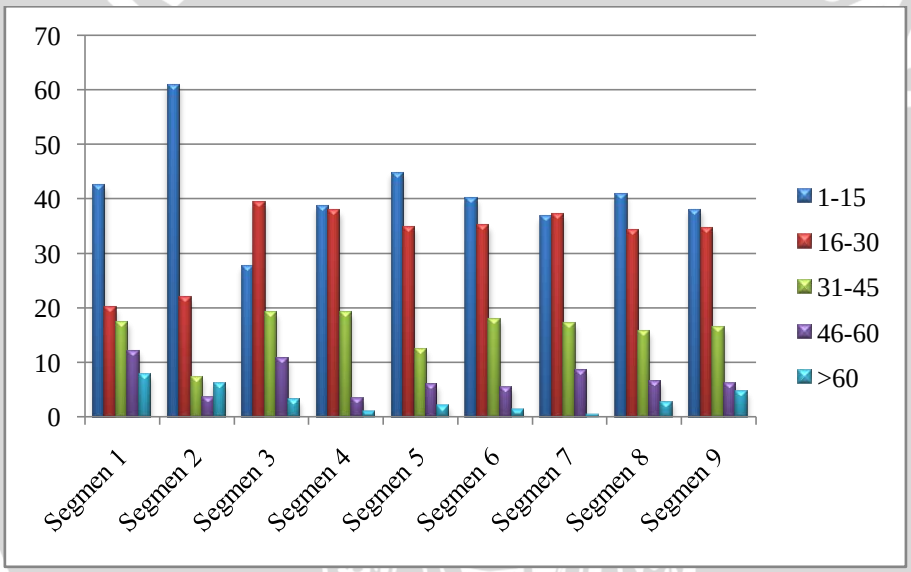
Tabel 4. 27 Persentase Durasi Parkir (*Weekday*)

Lokasi Parkir			**Lama Parkir**				
			1-15	**16-30**	**31-45**	**46-60**	**>60**
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan	49	23	20	14	9
		Persentase	42,61	20,00	17,39	12,17	7,83
	Segmen 2	Kendaraan	50	18	6	3	5
		Persentase	60,98	21,95	7,32	3,66	6,10
	Segmen 3	Kendaraan	26	37	18	10	3
		Persentase	27,66	39,36	19,15	10,64	3,19
	Segmen 4	Kendaraan	79	77	39	7	2
		Persentase	38,73	37,75	19,12	3,43	0,98
	Segmen 5	Kendaraan	90	70	25	12	4
		Persentase	44,78	34,83	12,44	5,97	1,99
	Segmen 6	Kendaraan	96	84	43	13	3
		Persentase	40,17	35,15	17,99	5,44	1,26
	Segmen 7	Kendaraan	90	91	42	21	1
		Persentase	36,73	37,14	17,14	8,57	0,41
	Segmen 8	Kendaraan	88	74	34	14	6
		Persentase	40,74	34,26	15,74	6,48	2,78
	Segmen 9	Kendaraan	81	74	35	13	10
		Persentase	38,03	34,74	16,43	6,10	4,69
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan	66	18	9	5	8
		Persentase	62,26	16,98	8,49	4,72	7,55
	Segmen 2	Kendaraan	33	22	11	11	3
		Persentase	41,25	27,50	13,75	13,75	3,75
	Segmen 3	Kendaraan	57	19	11	11	8
		Persentase	53,77	17,92	10,38	10,38	7,55
Jalan S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan	23	17	8	2	4
		Persentase	42,59	31,48	14,81	3,70	7,41
	Segmen 2	Kendaraan	33	30	12	9	5
		Persentase	37,08	33,71	13,48	10,11	5,62
	Segmen 3	Kendaraan	58	76	22	12	14
		Persentase	31,87	41,76	12,09	6,59	7,69
	Segmen 4	Kendaraan	43	37	18	11	2
		Persentase	38,74	33,33	16,22	9,91	1,80
	Segmen 5	Kendaraan	69	19	10	8	2
		Persentase	63,89	17,59	9,26	7,41	1,85
	Segmen 6	Kendaraan	165	41	16	4	1
		Persentase	72,69	18,06	7,05	1,76	0,44
	Segmen 7	Kendaraan	129	25	8	1	1
		Persentase	78,66	15,24	4,88	0,61	0,61

Sumber: Hasil Analisis (2015)

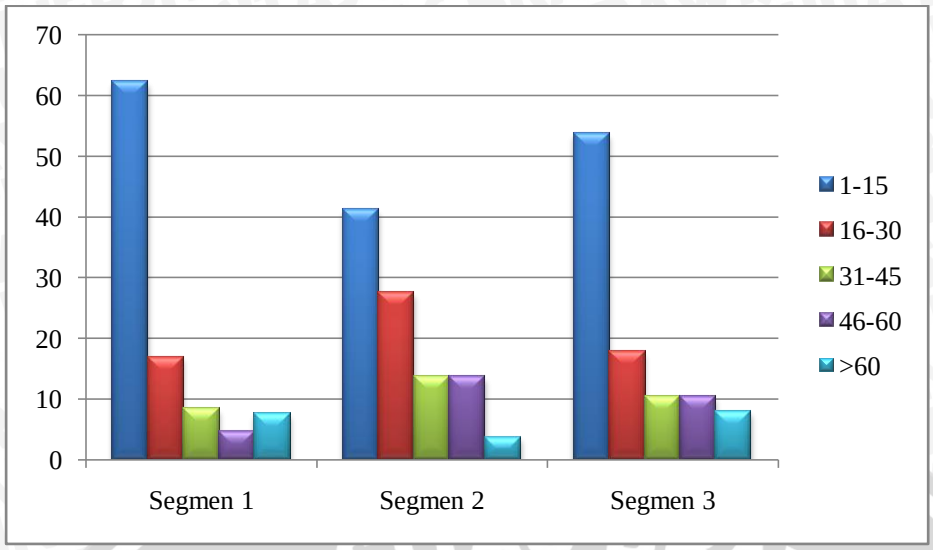
repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Jumlah kendaraan pada **Tabel 4.27** merupakan jumlah kendaraan yang memiliki durasi atau lama penggunaan lahan parkir di badan jalan pagi, siang dan sore, hasil dari perhitungan waktu kendaraan keluar dikurangi dengan waktu kendaraan masuk. Hasil analisis durasi parkir kendaraan yang menggunakan area parkir badan jalan terbanyak pada rentang 1-15 menit. Persentase jumlah kendaraan yang pakir dalam durasi parkir 1-15 menit di Jalan K.H. Agus Salim yaitu 60,98% yang terletak di segmen 2, Jalan Zainul Arifin sebanyak 62,26% terletak di segmen 1 dan Jalan S.W. Pranoto sebanyak 78,66% terletak di segmen 7. Hal tersebut dipengaruhi oleh aktivitas guna lahan di wilayah studi yang mayoritasnya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Selain itu, masyarakat yang mempunyai kebiasaan dalam menggunakan lahan parkir yang berpindah-pindah atau pada segmen yang berbeda, shingga penggunaan lahan lebih cepat khususnya kendaraan roda dua.



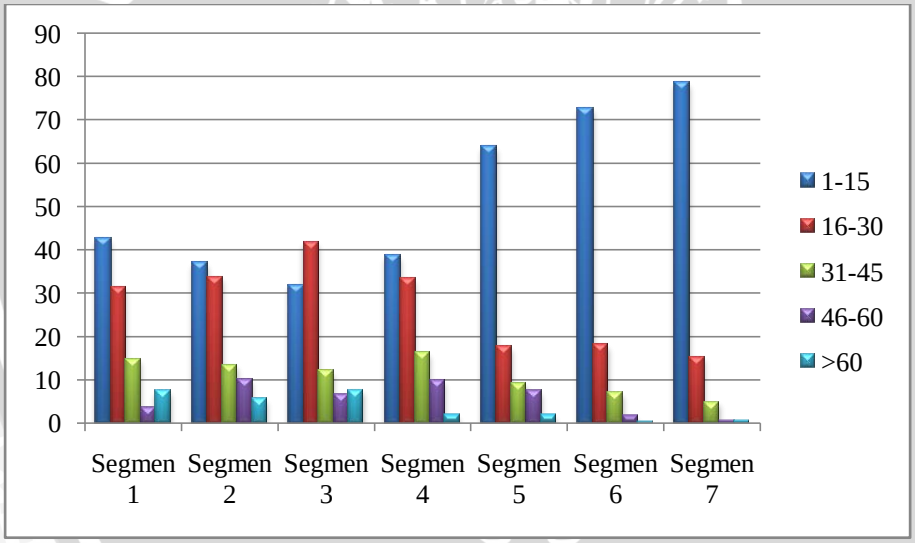
Gambar 4. 37 Durasi Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekday*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Durasi parkir di Jalan K.H. Agus Salim pada *weekday* tampak terlihat pada **Gambar 4.37** bahwa durasi tertinggi yaitu pada segmen 2 durasi antara 0-15 menit dengan persentase 60,98%. Sedangkan, durasi terendah terletak di segmen 7 durasi antara >60 menit dengan persentase 0,41%.



Gambar 4. 38 Durasi Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekday*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Berdasarkan **Gambar 4.38** durasi parkir di Jalan Zainul Arifin pada *weekday* yang tertinggi terletak pada segmen 1 antara 0-15 menit dengan persentase 62,26% dan yang terendah terletak pada segmen 1 antara durasi 46-60 menit dengan persentase 4,72%.



Gambar 4. 39 Durasi Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekday*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Durasi parkir di Jalan S.W. Pranoto pada *weekday* tertinggi terletak pada segmen 7 antara 0-15 menit dengan persentase 78,66% dan yang terendah terletak pada segmen 6 antara >60 menit dengan persentase 0,44% (**Gambar 4.39**).

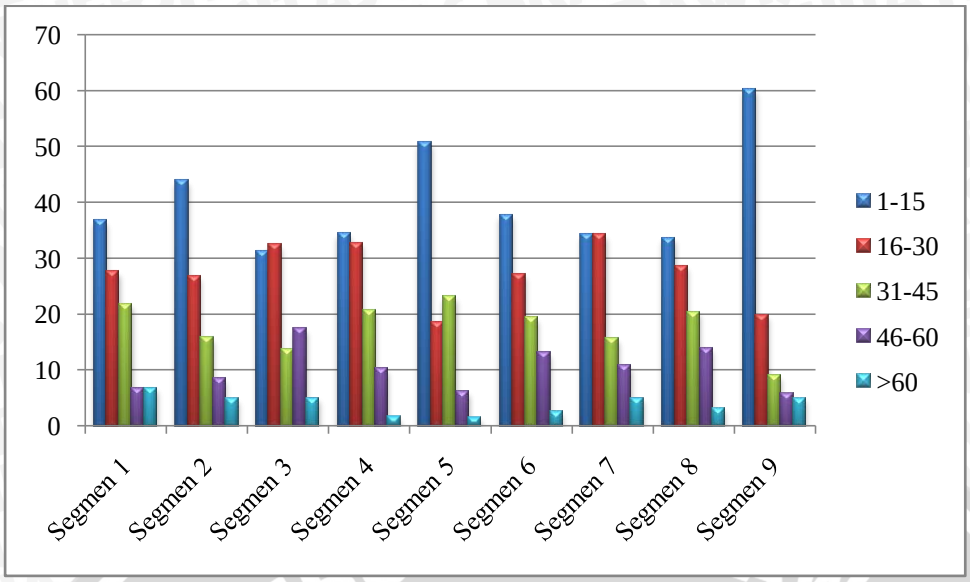
Tabel 4. 28 Persentase Durasi Parkir (*Weekend*)

Lokasi Parkir			Lama Parkir					Total Kendaraan
			1-15	16-30	31-45	46-60	>60	
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan	32	24	19	6	6	87
		Persentase	36,78	27,59	21,84	6,90	6,90	
	Segmen 2	Kendaraan	36	22	13	7	4	82
		Persentase	43,90	26,83	15,85	8,54	4,88	
	Segmen 3	Kendaraan	25	26	11	14	4	80

Lokasi Parkir			Lama Parkir					Total Kendaraan
			1-15	16-30	31-45	46-60	>60	
		Persentase	31,25	32,50	13,75	17,50	5,00	
	Segmen 4	Kendaraan	20	19	12	6	1	58
		Persentase	34,48	32,76	20,69	10,34	1,72	
	Segmen 5	Kendaraan	33	12	15	4	1	65
		Persentase	50,77	18,46	23,08	6,15	1,54	
	Segmen 6	Kendaraan	43	31	22	15	3	114
		Persentase	37,72	27,19	19,30	13,16	2,63	
	Segmen 7	Kendaraan	48	48	22	15	7	140
		Persentase	34,29	34,29	15,71	10,71	5,00	
	Segmen 8	Kendaraan	41	35	25	17	4	122
		Persentase	33,61	28,69	20,49	13,93	3,28	
	Segmen 9	Kendaraan	73	24	11	7	6	121
		Persentase	60,33	19,83	9,09	5,79	4,96	
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan	113	45	18	11	2	189
		Persentase	59,79	23,81	9,52	5,82	1,06	
	Segmen 2	Kendaraan	48	37	10	5	0	100
		Persentase	48,00	37,00	10,00	5,00	0,00	
	Segmen 3	Kendaraan	51	21	5	3	1	81
		Persentase	62,96	25,93	6,17	3,70	1,23	
Jalan S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan	16	12	9	6	5	48
		Persentase	33,33	25,00	18,75	12,50	10,42	
	Segmen 2	Kendaraan	22	18	7	5	0	52
		Persentase	42,31	34,62	13,46	9,62	0	
	Segmen 3	Kendaraan	56	63	26	16	6	167
		Persentase	33,53	37,72	15,57	9,58	3,59	
	Segmen 4	Kendaraan	49	50	17	5	1	122
		Persentase	40,16	40,98	13,93	4,10	0,82	
	Segmen 5	Kendaraan	38	16	9	5	5	73
		Persentase	52,05	21,92	12,33	6,85	6,85	
	Segmen 6	Kendaraan	50	10	6	5	12	83
		Persentase	60,24	12,05	7,23	6,02	14,46	
	Segmen 7	Kendaraan	38	9	2	1	2	52
		Persentase	73,08	17,31	3,85	1,92	3,85	

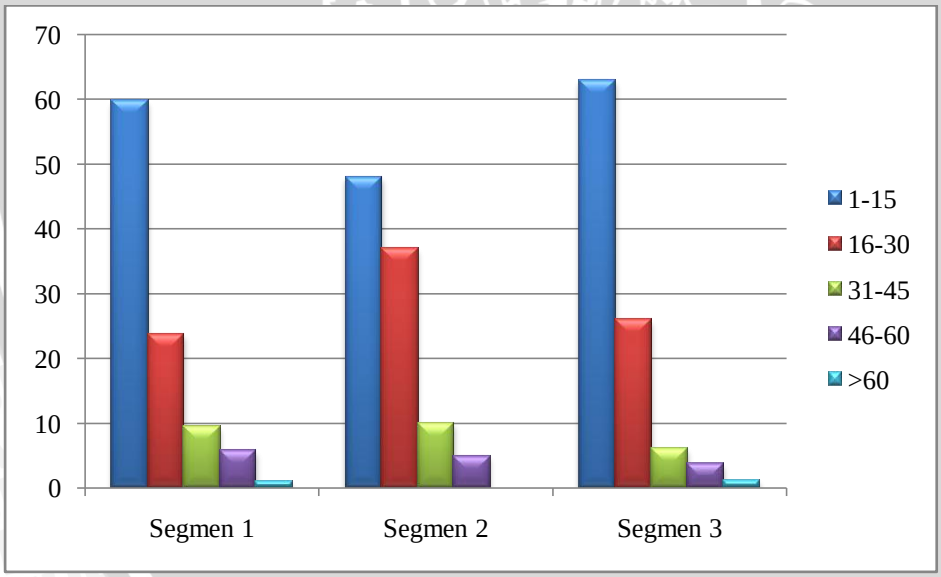
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Jumlah kendaraan pada tabel diatas merupakan jumlah kendaraan yang memiliki durasi atau lama penggunaan lahan parkir di badan jalan pagi, siang dan sore, hasil dari perhitungan waktu kendaraan keluar dikurangi dengan waktu kendaraan masuk. Hasil analisis pada **Tabel 4.28** durasi parkir kendaraan yang menggunakan area parkir badan jalan terbanyak pada rentang 1-15 menit. Persentase jumlah kendaraan yang pakir dalam durasi parkir 1-15 menit di Jalan K.H. Agus Salim yaitu 60,33% yang terletak di segmen 9, Jalan Zainul Arifin sebanyak 62,96% terletak di segmen 3 dan Jalan S.W. Pranoto sebanyak 73,08% terletak di segmen 7. Pada *weekend*, aktivitas perkantoran dan perdagangan dan jasa di wilayah studi tidak berlangsung sebagaimana pada saat *weekday* karena hampir semua aktivitas (kantor dan pertokoan) tutup sehingga tidak memerlukan waktu lama untuk parkir.



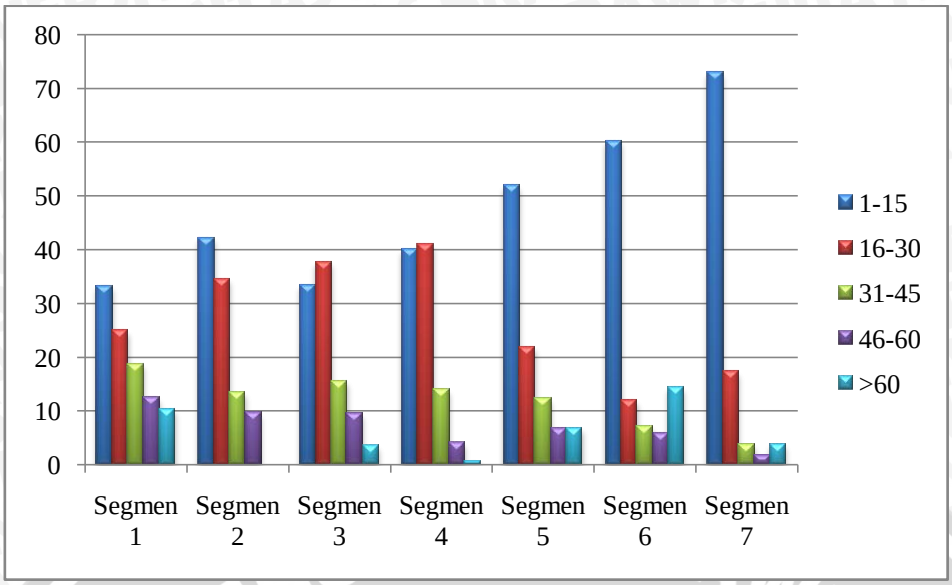
Gambar 4. 40 Durasi Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekend*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Durasi parkir di Jalan K.H. Agus Salim pada *weekend* tertinggi adalah segmen 9 antara 0-15 menit dengan persentase 60,33% dan yang terendah terletak pada segmen 5 antara >60 menit dengan persentase 1,54% (**Gambar 4.40**).



Gambar 4. 41 Durasi Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekend*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

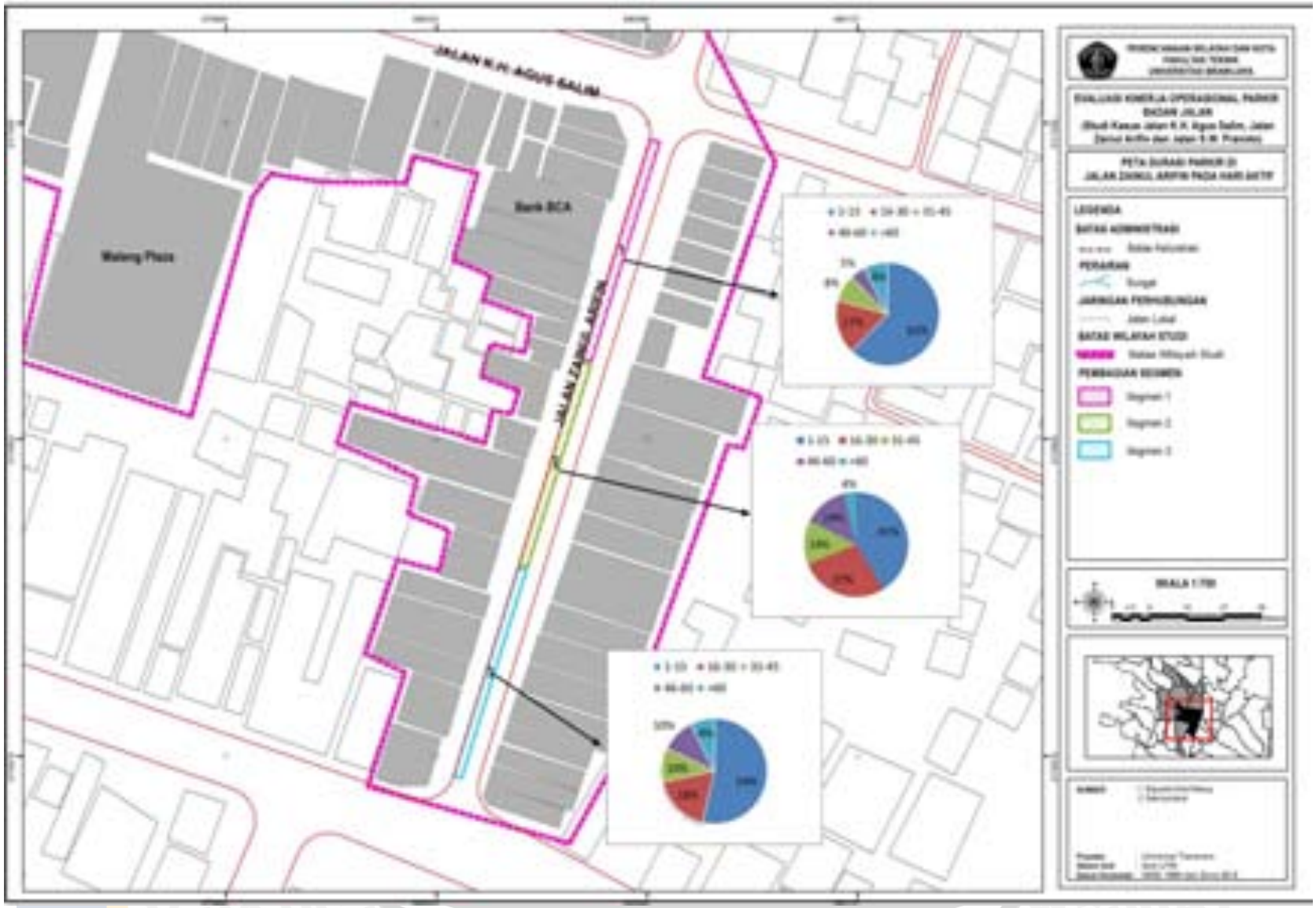
Durasi parkir di Jalan Zainul Arifin pada *weekend* yang tertinggi adalah segmen 3 antara 0-15 menit dengan persentase 62,96% dan yang terendah adalah segmen 2 dengan durasi >60 menit memiliki persentase 0% (**Gambar 4.41**).



Gambar 4. 42 Durasi Parkir di Jalan S.W. Pranoto (*Weekend*)
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Durasi parkir di Jalan S.W. Pranoto pada *weekend* yang tertinggi adalah segmen 7 antara 0-15 menit dengan persentase 73,08% dan yang terendah terletak di segmen 2 dengan durasi >60 menit memiliki persentase 0% (**Gambar 4.42**).

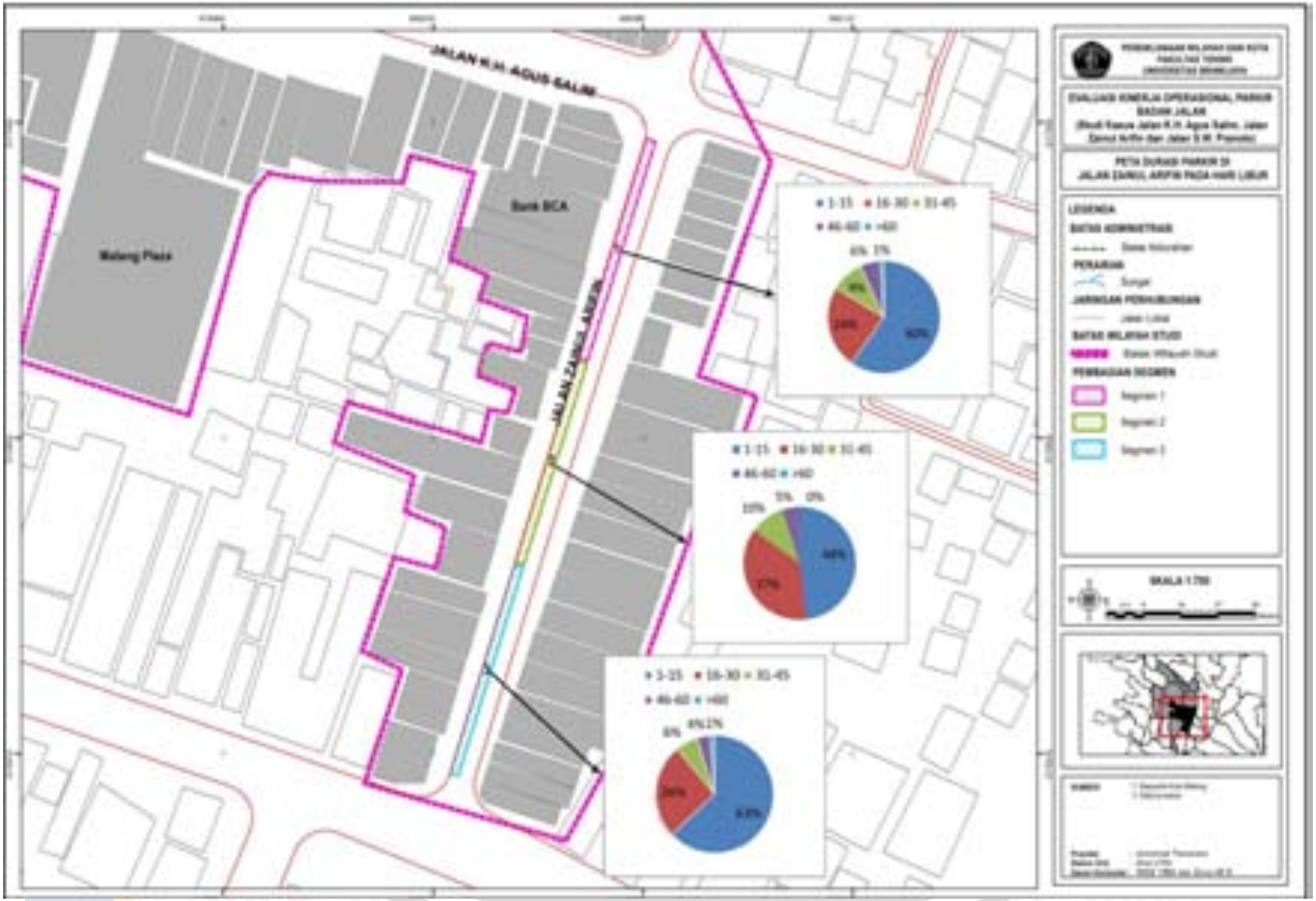
Gambar 4. 43 Durasi Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekday*)



Gambar 4. 44 Durasi Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekday*)

Gambar 4. 45 Durasi Parkir di Jalan S.W.Pranoto (*Weekday*)

Gambar 4. 46 Durasi Parkir di Jalan K.H. Agus Salim (*Weekend*)



Gambar 4. 47 Durasi Parkir di Jalan Zainul Arifin (*Weekend*)

Gambar 4. 48 Durasi Parkir di Jalan S.W.Pranoto (*Weekend*)

4.4.4 Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah petak parkir yang mampu disediakan fasilitas parkir, disesuaikan dengan sudut parkir yang tersedia. Satuan ruang parkir yang digunakan diasumsikan untuk jenis kendaraan roda empat penumpang golongan II dengan kapasitas 2,5 x 5 meter dan kendaraan roda dua dengan kapasitas 0,75 x 2 meter. Kapasitas parkir di badan jalan yang tersedia di wilayah studi sebagai berikut **Tabel 4.29**.

Tabel 4. 29 Kapasitas Parkir Kendaraan

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Luas Lahan (m^2)	Satuan Ruang Parkir (m^2)	Rata-Rata Lama Parkir (jam)	Jumlah Petak	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	58,5	1,4	0,47	41	90
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	80,5	1,4	0,36	57	162
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	109	1,4	0,47	77	166
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	48,5	1,4	0,39	34	90
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	44,5	1,4	0,36	31	88
		Kendaraan roda empat	37,5	12,5	0,28	3	11
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	78,75	1,4	0,39	56	146
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	78,75	1,4	0,40	56	141
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	65	1,4	0,41	46	113
		Kendaraan roda empat	25	12,5	0,64	2	3
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	25	1,4	0,34	17	53
		Kendaraan roda empat	75	12,5	0,50	6	12
Total			**726**			**431**	**1074**
Jalan Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	101,5	1,4	0,31	72	234
		Kendaraan roda empat	70	12,5	0,31	5	18
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	133,5	1,4	0,33	95	293
		Kendaraan roda empat	84	12,5	0,42	6	16
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	130	1,4	0,34	92	277
		Kendaraan roda empat	98	12,5	0,28	7	29
Total			**617**			**280**	**867**
Jalan S. W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	25	1,4	0,10	17	179
		Kendaraan roda empat	125	12,5	0,25	10	40
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	50	1,4	0,45	35	80
		Kendaraan roda empat	50	12,5	0,45	4	9
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	87,5	1,4	0,43	62	84
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	46	1,4	0,34	32	97
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	40	1,4	0,20	28	147
		Kendaraan roda empat	37,5	12,5	0,41	3	7
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	30,75	1,4	0,25	22	90
		Kendaraan roda empat	75	12,5	0,42	6	14
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	36,5	1,4	0,19	26	137
		Kendaraan roda empat	62,5	12,5	0,28	5	18
Total			**628,25**			**226**	**901**

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Fasilitas parkir di badan jalan yang disediakan di wilayah studi dimanfaatkan secara bercampuran yaitu untuk kendaraan roda empat dan roda dua. Hasil pengamatan di wilayah studi menunjukkan ada beberapa lokasi seperti di Jalan K.H. Agus Salim pada segmen 5 dan 9 yang disediakan untuk parkir kendaraan roda empat, akan tetapi dipergunakan untuk kendaraan roda dua. Selain itu, di Jalan S.W. Pranoto juga terdapat

parkir yang disediakan untuk kendaraan roda empat dipergunakan menjadi roda dua yaitu segmen 1 dan segmen 2. Hal tersebut dipengaruhi banyak permintaan parkir untuk kendaraan roda dua yang tinggi dengan kapasitas yang tersedia terbatas dan kondisi ini terjadi mengingat parkir kendaraan roda dua lebih menguntungkan dibandingkan kendaraan roda empat. Satu petak parkir kendaraan roda empat yang mampu menampung empat unit kendaraan roda dua.

Jumlah petak parkir yang tersedia di jalan K.H. Agus Salim sebanyak 431 SRP, jalan Zainul Arifin sebanyak 280 SRP, dan jalan S.W. Pranoto sebanyak 226 SRP. Sedangkan, kapasitas parkir yang tersedia di jalan K.H. Agus Salim sebanyak 1074 kendaraan/jam, jalan Zainul Arifin tersedia kapasitas parkir sebanyak 867 kendaraan/jam, dan kapasitas parkir di jalan S.W. Pranoto sebanyak 901 kendaraan/jam.

Berdasarkan hasil pengamatan, lokasi parkir di badan jalan diatur secara teratur yang terdiri dari 2 baris untuk kendaraan roda dua. Namun, diwaktu tertentu atau jam puncak yang menyebabkan permintaan lahan parkir yang tinggi sehingga petugas parkir menggunakan hingga 3 baris ini terjadi di Jalan K.H. Agus Salim (segmen 1, segmen 2, segmen 3, segmen 6, dan segmen 7) dan di Jalan S.W. Pranoto (segmen 3, segmen 4, dan segmen 7). Hal ini terjadi karena jumlah petak parkir yang tersedia terbatas akan tetapi jumlah kendaraan meningkat, sehingga menyebabkan perluasan kapasitas kendaraan roda dua.

4.4.5 Indeks Parkir

Indeks parkir merupakan hasil persentase perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Waktu yang terpilih yaitu waktu puncak atau akumulasi tertinggi, dikarenakan dengan akumulasi tertinggi itu merupakan titik puncak permintaan parkir di lahan parkir wilayah studi. Indeks parkir tersebut menjadi salah satu penilaian kebutuhan parkir dari kapasitas ruang parkir yang tersedia. Berdasarkan perhitungan berikut merupkan hasil, diperoleh indeks parkir yang terbagi menjadi *weekday* dan *weekend*.

Tabel 4. 30 Indeks Parkir Kendaraan Roda Dua (*Weekday*)

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
K.H. Agus Salim	**Segmen 1**					
	Pagi	10.01-10.30	27	45	60,00	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	26	45	57,78	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	23	45	51,11	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.31-11.00	20	81	24,69	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	21	81	25,93	Tidak Bermasalah
		14.01-14.30	21	81	25,93	Tidak Bermasalah

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
	Sore	18.01-18.30	31	81	38,27	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	11.01-11.30	70	83	84,34	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	33	83	39,76	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	23	83	27,71	Tidak Bermasalah
	Segmen 4					
	Pagi	10.01-10.30	30	45	66,67	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	19	45	42,22	Tidak Bermasalah
		14.01-14.30	19	45	42,22	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	20	45	44,44	Tidak Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	10.01-10.30	19	44	43,18	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
		19.01-19.30	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
		19.31-20.00	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
	Segmen 6					
	Pagi	10.01-10.30	31	73	42,47	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	33	73	45,21	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	33	73	45,21	Tidak Bermasalah
	Segmen 7					
	Pagi	10.01-10.30	32	77	41,56	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	31	77	40,26	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	25	77	32,47	Tidak Bermasalah
	Segmen 8					
	Pagi	10.01-10.30	22	57	38,60	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	19	57	33,33	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	17	57	29,82	Tidak Bermasalah
	Segmen 9					
	Pagi	10.01-10.30	20	26	76,92	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	20	26	76,92	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	20	26	76,92	Tidak Bermasalah
Zainul Arifin	**Segmen 1**					
	Pagi	10.01-10.30	18	117	15,38	Tidak Bermasalah
	Siang	14.31-15.00	20	117	17,09	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	23	117	19,66	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	22	147	14,97	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	25	147	17,01	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	19	147	12,93	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	10.01-10.30	21	139	15,11	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	24	139	17,27	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	35	139	25,18	Tidak Bermasalah
S.W. Pranoto	**Segmen 1**					
	Pagi	10.01-10.30	4	89	4,49	Tidak Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	3	89	3,37	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	8	89	8,99	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	9	40	22,50	Tidak Bermasalah
		10.31-11.00	9	40	22,50	Tidak Bermasalah
	Siang	16.31-17.00	13	40	32,50	Tidak Bermasalah
		17.01-17.30	13	40	32,50	Tidak Bermasalah

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
		17.30-18.00	13	40	32,50	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	16	40	40,00	Tidak Bermasalah
		19.01-19.30	16	40	40,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	10.01-10.30	37	42	88,10	Tidak Bermasalah
	Siang	16.31-17.00	28	42	66,67	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	33	42	78,57	Tidak Bermasalah
	Segmen 4					
	Pagi	10.01-10.30	18	48	37,50	Tidak Bermasalah
	Siang	17.30-18.00	14	48	29,17	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	18	48	37,50	Tidak Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	11.31-12.00	7	73	9,59	Tidak Bermasalah
	Siang	17.01-17.30	22	73	30,14	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	17	73	23,29	Tidak Bermasalah
	Segmen 6					
	Pagi	10.31-11.00	22	45	48,89	Tidak Bermasalah
	Siang	16.31-17.00	14	45	31,11	Tidak Bermasalah
	Sore	19.31-20.00	20	45	44,44	Tidak Bermasalah
	Segmen 7					
	Pagi	11.31-12.00	16	69	23,19	Tidak Bermasalah
	Siang	17.30-18.00	24	69	34,78	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	23	69	33,33	Tidak Bermasalah

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Indeks parkir kendaraan roda dua pada *weekday* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim adalah di segmen 3 pukul 11.01-11.30 dengan nilai indeks parkir 84,34%. Jalan Zainul Arifin pukul 18.01-18.30 di segmen 3 dengan nilai indeks parkir 25,18%. Sedangkan, Jalan S.W. Pranoto pukul 10.01-10.30 pada segmen 3 memiliki indeks parkir sebesar 88,10% (**Tabel 4.30**). Tidak terdapat indeks yang melebihi dari 100%, maka dapat dikatakan bahwa lahan parkir yang tersedia masih dapat menampung jumlah kendaraan di wilayah studi pada weekday tersebut.

Tabel 4. 31 Indeks Parkir Kendaraan Roda Dua (*Weekend*)

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
K.H. Agus Salim	**Segmen 1**					
	Pagi	10.01-10.30	29	45	64,44	Tidak Bermasalah
	Siang	13.31-14.00	21	45	46,67	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	34	45	75,56	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	40	81	49,38	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	27	81	33,33	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	23	81	28,40	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	11.01-11.30	32	83	38,55	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	23	83	27,71	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	44	83	53,01	Tidak Bermasalah

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
	Segmen 4					
	Pagi	10.31-11.00	27	45	60,00	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	20	45	44,44	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	25	45	55,56	Tidak Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	11.01-11.30	19	44	43,18	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	20	44	45,45	Tidak Bermasalah
		14.31-15.00	20	44	45,45	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	18	44	40,91	Tidak Bermasalah
	Segmen 6					
	Pagi	10.31-11.00	31	73	42,47	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	31	73	42,47	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	28	73	38,36	Tidak Bermasalah
	Segmen 7					
	Pagi	11.31-12.00	29	77	37,66	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	29	77	37,66	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	30	77	38,96	Tidak Bermasalah
	Segmen 8					
	Pagi	10.31-11.00	26	57	45,61	Tidak Bermasalah
		11.01-11.30	26	57	45,61	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	24	57	42,11	Tidak Bermasalah
		13.31-14.00	24	57	42,11	Tidak Bermasalah
		14.01-14.30	24	57	42,11	Tidak Bermasalah
		14.31-15.00	24	57	42,11	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	17	57	29,82	Tidak Bermasalah
	Segmen 9					
	Pagi	11.31-12.00	16	26	61,54	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	20	26	76,92	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	19	26	73,08	Tidak Bermasalah
		19.01-19.30	19	26	73,08	Tidak Bermasalah
		19.31-20.00	19	26	73,08	Tidak Bermasalah
Zainul Arifin	**Segmen 1**					
	Pagi	11.31-12.00	15	117	12,82	Tidak Bermasalah
	Siang	13.31-14.00	22	117	18,80	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	19	117	16,24	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	19	117	16,24	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	16	147	10,88	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	21	147	14,29	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	20	147	13,61	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	10.01-10.30	14	139	10,07	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	17	139	12,23	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	18	139	12,95	Tidak Bermasalah
S.W. Pranoto	**Segmen 2**					
	Pagi	10.01-10.30	18	40	45,00	Tidak Bermasalah
		10.31-11.00	18	40	45,00	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	18	40	45,00	Tidak Bermasalah
	Siang	16.31-17.00	12	40	30,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	14	40	35,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	10.01-10.30	27	42	64,29	Tidak Bermasalah

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
		10.31-11.00	27	42	64,29	Tidak Bermasalah
	Siang	17.30-18.00	25	42	59,52	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	30	42	71,43	Tidak Bermasalah
	Segmen 4					
	Pagi	11.31-12.00	29	48	60,42	Tidak Bermasalah
	Siang	17.30-18.00	17	48	35,42	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	18	48	37,50	Tidak Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	11.31-12.00	7	73	9,59	Tidak Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	8	73	10,96	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	7	73	9,59	Tidak Bermasalah
	Segmen 6					
	Pagi	10.01-10.30	13	45	28,89	Tidak Bermasalah
	Siang	16.31-17.00	7	45	15,56	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	9	45	20,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 7					
	Pagi	10.31-11.00	10	69	14,49	Tidak Bermasalah
	Siang	17.01-17.30	12	69	17,39	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	6	69	8,70	Tidak Bermasalah

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Indeks parkir kendaraan roda dua pada *weekend* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim adalah di segmen 9 pukul 14.01-14.30 dengan nilai indeks parkir 76,92%. Jalan Zainul Arifin pukul 13.31-14.00 di segmen 1 dengan nilai indeks parkir 18,80%. Pada Jalan S.W. Pranoto pukul 18.01-18.30 pada segmen 3 memiliki indeks parkir sebesar 71,43% (**Tabel 4.31**). Hal tersebut diartikah bahwa lahan parkir masih dapat menampung volume kendaraan parkir, akan tetapi permintaan akan lahan parkir kendaraan roda dua *weekend* tidak sebanyak pada *weekday* dikarenakan sebagian sarana di wilayah studi tidak beroperasi.

Tabel 4. 32 Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekday*)

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir	Keterangan
K.H. Agus Salim	**Segmen 5**					
	Pagi	10.31-11.00	3	5	60,00	Tidak Bermasalah
		11.01-11.30	3	5	60,00	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	3	5	60,00	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	2	5	40,00	Tidak Bermasalah
		13.31-14.00	2	5	40,00	Tidak Bermasalah
		14.31-15.00	2	5	40,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	1	5	20,00	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	1	5	20,00	Tidak Bermasalah
		19.01-19.30	1	5	20,00	Tidak Bermasalah
		19.31-20.00	1	5	20,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 8					
	Pagi	10.31-11.00	5	2	250,00	Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	3	2	150,00	Bermasalah

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir	Keterangan
	Sore	18.31-19.00	4	2	200,00	Bermasalah
	Segmen 9					
	Pagi	11.31-12.00	4	6	66,67	Tidak Bermasalah
	Siang	14.01-14.30	3	6	50,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	3	6	50,00	Tidak Bermasalah
Zainul Arifin	**Segmen 1**					
	Pagi	11.01-11.30	8	9	88,89	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	7	9	77,78	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	7	9	77,78	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	15	8	187,50	Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	6	8	75,00	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	7	8	87,50	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	11.31-12.00	6	14	42,86	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	8	14	57,14	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	8	14	57,14	Tidak Bermasalah
S.W. Pranoto	**Segmen 1**					
	Pagi	10.31-11.00	6	20	30,00	Tidak Bermasalah
		11.01-11.30	6	20	30,00	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	6	20	30,00	Tidak Bermasalah
	Siang	17.30-18.00	6	20	30,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	10	20	50,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	11.01-11.30	4	4	100,00	Seimbang
		11.31-12.00	4	4	100,00	Seimbang
	Siang	16.01-16.30	4	4	100,00	Seimbang
	Sore	19.31-20.00	5	4	125,00	Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	10.01-10.30	6	4	150,00	Bermasalah
		10.31-11.00	6	4	150,00	Bermasalah
		11.01-11.30	6	4	150,00	Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	9	4	225,00	Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	9	4	225,00	Bermasalah
	Segmen 6					
	Pagi	11.01-11.30	11	7	157,14	Bermasalah
	Siang	17.01-17.30	10	7	142,86	Bermasalah
		17.30-18.00	10	7	142,86	Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	12	7	171,43	Bermasalah
	Segmen 7					
	Pagi	10.01-10.30	8	9	88,89	Tidak Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	5	9	55,56	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	6	9	66,67	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	6	9	66,67	Tidak Bermasalah

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Indeks parkir kendaraan roda empat pada *weekday* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim adalah di segmen 8 pukul 10.31-11.00 dengan nilai indeks parkir 250%. Jalan Zainul Arifin pukul 10.01-10.30 di segmen 2 dengan nilai indeks parkir 187,50%. Pada Jalan S.W. Pranoto pukul 16.01-16.30 dan 18.01-18.30 pada segmen 5 memiliki indeks parkir sebesar 225% (**Tabel 4.32**). Hal tersebut diartikan bahwa lahan parkir sudah tidak mampu

menampung volume kendaraan parkir, dikarenakan terbatasnya kapasitas ruang parkir untuk kendaraan roda empat dan penggunaan lahan kendaraan barang yang melakukan bongkar muat barang cenderung lebih lama dibandingkan kendaraan roda empat lainnya.

Tabel 4. 33 Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekend*)

Lokasi Parkir		Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
K.H. Agus Salim	**Segmen 5**					
	Pagi	10.01-10.30	4	5	80,00	Tidak Bermasalah
		10.31-11.00	4	5	80,00	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	4	5	80,00	Tidak Bermasalah
	Siang	13.31-14.00	4	5	80,00	Tidak Bermasalah
	Sore	19.01-19.30	5	5	100,00	Seimbang
	Segmen 8					
	Pagi	10.31-11.00	2	2	100,00	Seimbang
		11.31-12.00	2	2	100,00	Seimbang
	Siang	13.01-13.30	2	2	100,00	Seimbang
		13.31-14.00	2	2	100,00	Seimbang
		14.01-14.30	2	2	100,00	Seimbang
		14.31-15.00	2	2	100,00	Seimbang
	Sore	18.31-19.00	3	2	150,00	Bermasalah
	Segmen 9					
	Pagi	10.31-11.00	7	6	116,67	Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	3	6	50,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	3	6	50,00	Tidak Bermasalah
Zainul Arifin	**Segmen 1**					
	Pagi	10.31-11.00	7	9	77,78	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	7	9	77,78	Tidak Bermasalah
	Siang	13.31-14.00	16	9	177,78	Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	8	9	88,89	Tidak Bermasalah
		18.31-19.00	8	9	88,89	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	10.01-10.30	9	8	112,50	Bermasalah
	Siang	14.31-15.00	4	8	50,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.31-19.00	4	8	50,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 3					
	Pagi	10.01-10.30	5	14	35,71	Tidak Bermasalah
		10.31-11.00	5	14	35,71	Tidak Bermasalah
		11.31-12.00	5	14	35,71	Tidak Bermasalah
	Siang	13.01-13.30	6	14	42,86	Tidak Bermasalah
		13.31-14.00	6	14	42,86	Tidak Bermasalah
		14.01-14.30	6	14	42,86	Tidak Bermasalah
		14.31-15.00	6	14	42,86	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	8	14	57,14	Tidak Bermasalah
S.W. Pranoto	**Segmen 1**					
	Pagi	10.01-10.30	11	20	55,00	Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	9	20	45,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	7	20	35,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 2					
	Pagi	11.31-12.00	4	4	100,00	Tidak Bermasalah
	Siang	16.01-16.30	3	4	75,00	Tidak Bermasalah
	Sore	18.01-18.30	3	4	75,00	Tidak Bermasalah
	Segmen 5					
	Pagi	10.01-10.30	6	4	150,00	Bermasalah

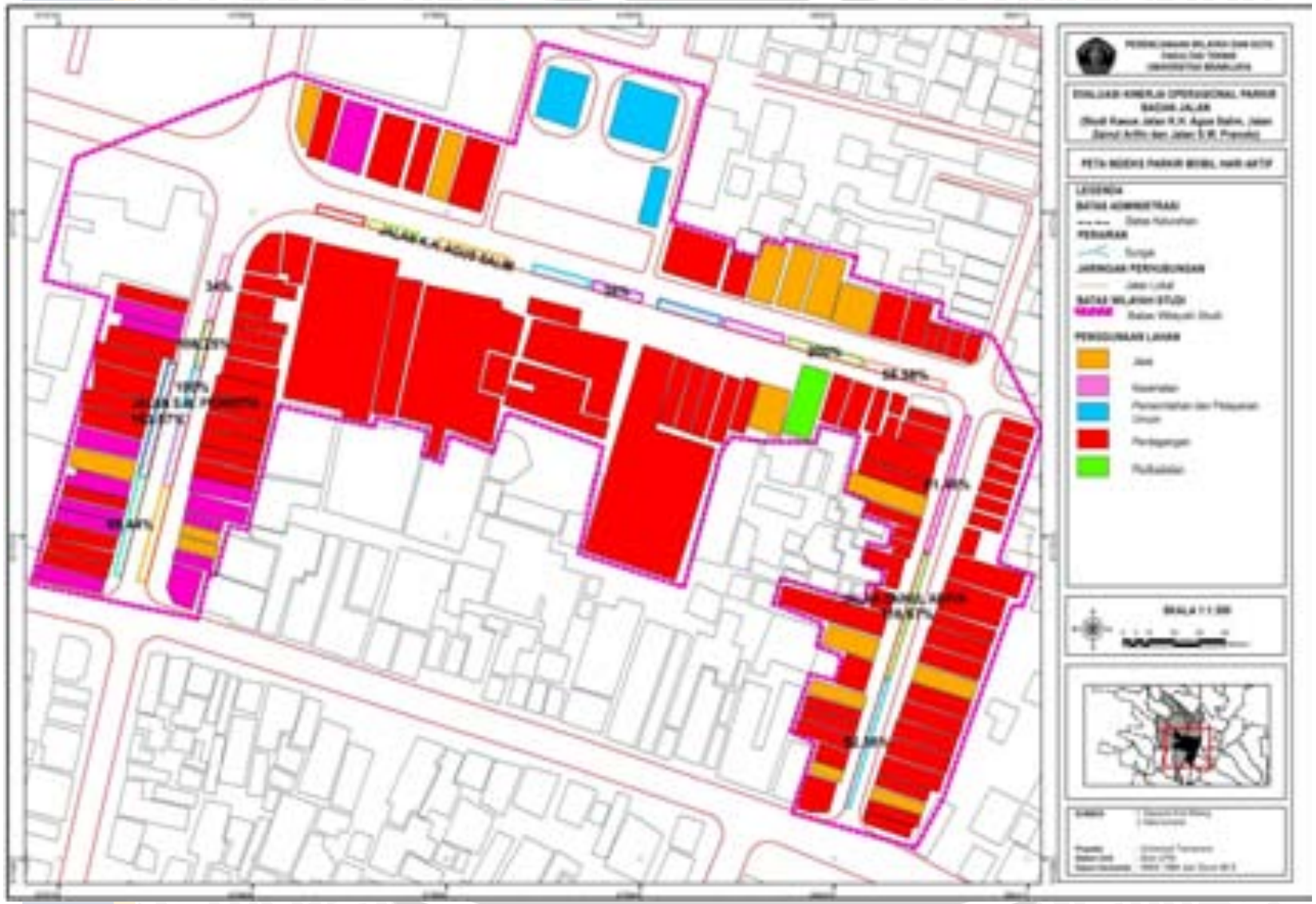
Lokasi Parkir	Peak Hour	Akumulasi	Kapasitas Parkir (30 menit)	Indeks Parkir (%)	Keterangan
	10.31-11.00	6	4	150,00	Bermasalah
	11.31-12.00	6	4	150,00	Bermasalah
Siang	16.01-16.30	6	4	150,00	Bermasalah
Sore	18.01-18.30	6	4	150,00	Bermasalah
Segmen 6					
Pagi	10.01-10.30	15	7	214,29	Bermasalah
Siang	17.01-17.30	4	7	57,14	Tidak Bermasalah
Sore	18.01-18.30	10	7	142,86	Bermasalah
Segmen 7					
Pagi	10.31-11.00	9	9	100,00	Seimbang
Siang	16.01-16.30	4	9	44,44	Tidak Bermasalah
Sore	19.01-19.30	4	9	44,44	Tidak Bermasalah

Sumber: Hasil Analisis (2015)

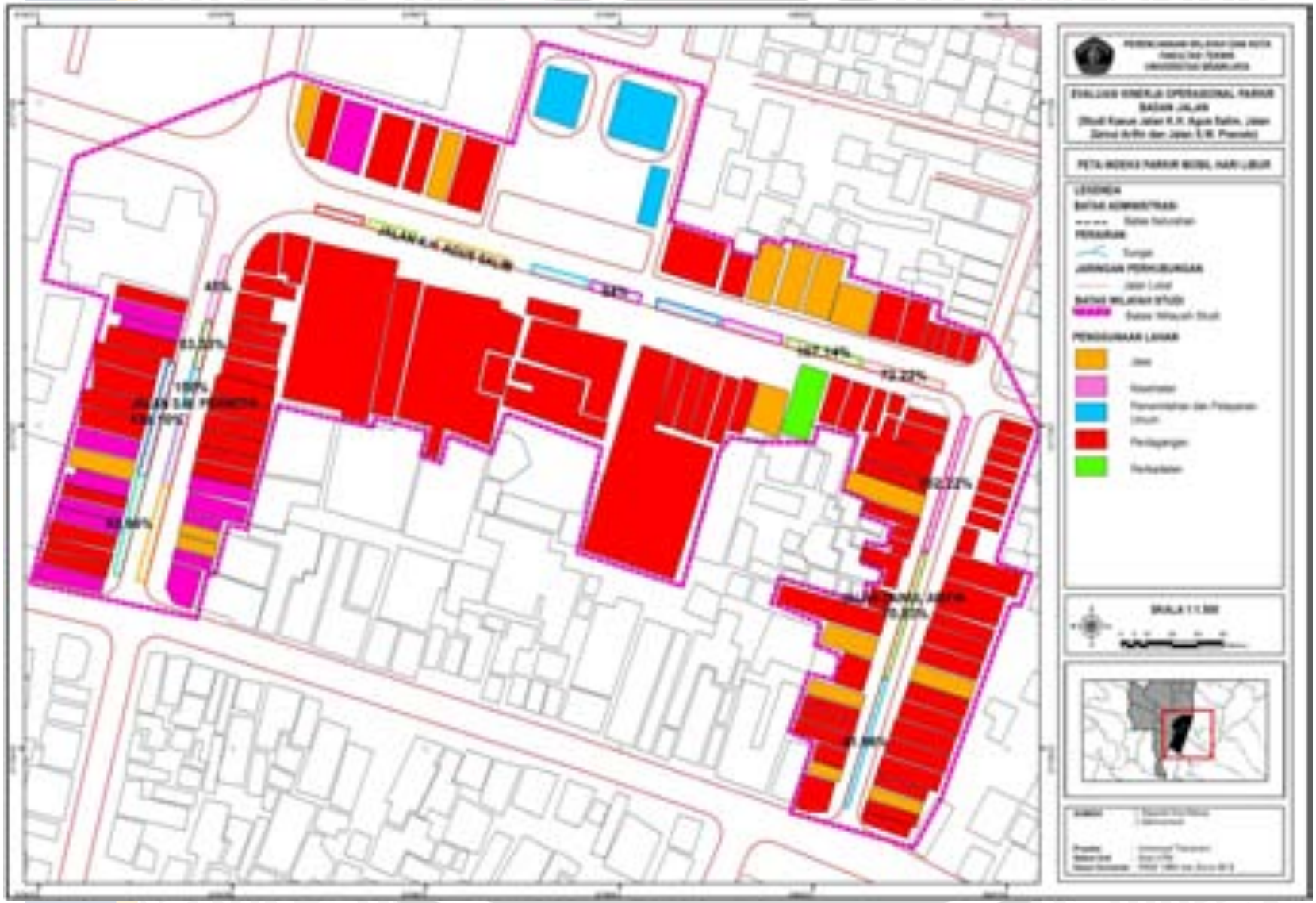
Indeks parkir kendaraan roda empat pada *weekend* tertinggi di Jalan K.H. Agus Salim adalah di segmen 5 pukul 18.31-19.00 dengan nilai indeks parkir 150%. Jalan Zainul Arifin pukul 13.31-14.00 di segmen 1 dengan nilai indeks parkir 177,78%. Pada Jalan S.W. Pranoto pukul 10.01-10.30 pada segmen 6 memiliki indeks parkir sebesar 214,29% (**Tabel 4.33**). Hal tersebut diartikan bahwa lahan parkir sudah tidak mampu menampung volume kendaraan parkir. Sama halnya pada *weekday*, permintaan lahan parkir kendaraan roda empat pada *weekend* sangat tinggi yang diakibatkan oleh aktivitas perdagangan di wilayah studi. Misalnya, ada kendaraan barang yang melakukan bongkar muat barang, sehingga menggunakan lahan parkir cenderung lebih lama dan memerlukan pertimbangan mengingat kecenderungan permintaan parkir yang cukup tinggi.

Gambar 4. 49 Indeks Parkir Kendaraan Roda Dua (*Weekday*)

Gambar 4. 50 Indeks Parkir Kendaraan Roda (*Weekend*)



Gambar 4. 51 Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekday*)



Gambar 4. 52 Indeks Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekend*)

4.4.6 Tingkat Pergantian Parkir (*Turnover Parking Rate*)

Tingkat pergantian parkir bertujuan untuk mengetahui intensitas dalam pemanfaatan suatu lahan parkir yang diperoleh dari perbandingan antara volume parkir di wilayah studi dengan ruang parkir yang tersedia. Intensitas pergantian parkir jika memiliki nilai rata-rata kurang dari satu dapat dikatakan masih dapat menapung volume kendaraan. Sebaliknya jika melebihi satu maka dapat dikatakan volume parkir lebih besar dibandingkan kapasitas ruang parkirnya.

Tabel 4. 34 Tingkat Pergantian Parkir (*Weekday*)

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Petak Parkir	Lama Survei (jam)	Tingkat Pergantian (Kendaraan/SRP /Jam)		
			Pagi	Siang	Sore			Pagi	Siang	Sore
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	92	84	81	41	2	1,12	1,02	0,99
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	80	83	85	57	2	0,70	0,73	0,75
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	87	91	94	77	2	0,56	0,59	0,61
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	98	73	81	34	2	1,44	1,07	1,19
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	78	77	81	31	2	1,26	1,24	1,31
		Kendaraan roda empat	13	8	7	3	2	2,17	1,33	1,17
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	89	98	95	56	2	0,79	0,88	0,85
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	97	101	93	56	2	0,87	0,90	0,83
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	81	83	74	46	2	0,88	0,90	0,80
		Kendaraan roda empat	14	9	10	2	2	3,50	2,25	2,50
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	72	79	79	17	2	2,12	2,32	2,32
		Kendaraan roda empat	11	10	10	6	2	0,92	0,83	0,83
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	71	73	61	72	2	0,49	0,51	0,42
		Kendaraan roda empat	22	26	27	5	2	2,20	2,60	2,70
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	49	69	76	95	2	0,26	0,36	0,40
		Kendaraan roda empat	33	14	16	6	2	2,75	1,17	1,33
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	56	62	69	92	2	0,30	0,34	0,38
		Kendaraan roda empat	26	27	31	7	2	1,86	1,93	2,21
S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	9	9	8	17	2	0,26	0,26	0,24
		Kendaraan roda empat	26	25	23	10	2	1,30	1,25	1,15
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	40	56	66	35	2	0,57	0,80	0,94
		Kendaraan roda empat	9	10	13	4	2	1,13	1,25	1,63
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	88	78	91	62	2	0,71	0,63	0,73
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	54	53	67	32	2	0,84	0,83	1,05
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	31	39	35	28	2	0,55	0,70	0,63
		Kendaraan roda empat	27	18	23	3	2	4,50	3,00	3,83
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	87	69	70	22	2	1,98	1,57	1,59
		Kendaraan roda empat	37	40	41	6	2	3,08	3,33	3,42
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	51	97	88	26	2	0,98	1,87	1,69
		Kendaraan roda empat	22	17	23	5	2	2,20	1,70	2,30

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Berdasarkan hasil perhitungan pada *weekday*, tingkat pergantian parkir di Jalan K.H. Agus Salim yang tidak dapat menampung volume kendaraan sesuai dengan kapasitas ruang parkir yaitu segmen 1, segmen 4, segmen 5, segmen 8 (kendaraan roda empat) dan segmen 9 (kendaraan roda dua). Hal ini disebabkan kapasitas ruang parkir yang disediakan

pada segmen tersebut tidak sebanding dengan permintaan masyarakat dalam penggunaan lahan di Jalan K.H. Agus Salim.

Pada *weekday* di jalan Zainul Arifin memiliki tingkat pergantian parkir adalah lebih dari satu, sehingga dapat diartikan bahwa volume kendaraan roda empat sudah melebihi kapasitas ruang parkir yang disediakan. Segmen yang memiliki nilai lebih dari satu adalah semua segmen, akan tetapi hanya untuk kendaraan roda empat. Sedangkan, jalan S.W. Pranoto memiliki tingkat pergantian parkir yaitu lebih dari satu pada segmen 1 (kendaraan roda empat), segmen 2 (kendaraan roda empat), segmen 4, segmen 5 (kendaraan roda empat), segmen 6, dan segmen 7. Hal tersebut dipengaruhi oleh aktivitas guna lahan yang mayoritasnya adalah perdagangan dan jasa sehingga memerlukan waktu penggunaan lahan cenderung lebih lama dan kapasitas ruang parkir yang disediakan tidak sebanding dengan volume parkir di wilayah studi yang terus semakin meningkat (**Tabel 4.34**).

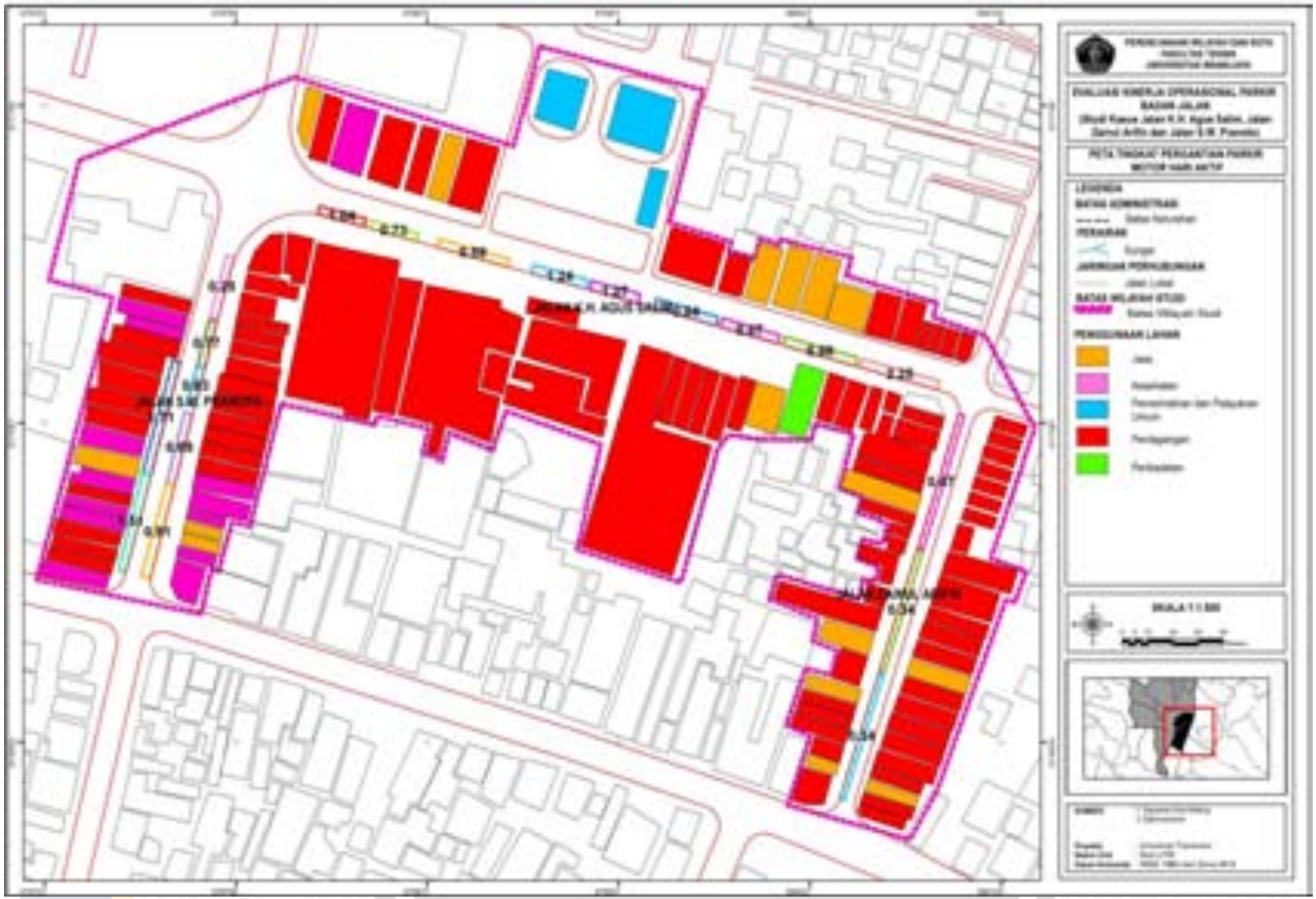
Tabel 4. 35 Tingkat Pergantian Parkir (*Weekend*)

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan			Jumlah Petak Parkir	Lama Survei (jam)	Tingkat Pergantian (Kendaraan/SRP /Jam)		
			Pagi	Siang	Sore			Pagi	Siang	Sore
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	122	87	118	41	2	1,49	1,06	1,44
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	98	81	96	57	2	0,86	0,71	0,84
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	122	105	163	77	2	0,79	0,68	1,06
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	113	67	87	34	2	1,66	0,99	1,28
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	71	95	78	31	2	1,15	1,53	1,26
		Kendaraan roda empat	13	12	6	3	2	2,17	2,00	1,00
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	132	123	114	56	2	1,18	1,10	1,02
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	117	97	97	56	2	1,04	0,87	0,87
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	121	113	81	46	2	1,32	1,23	0,88
		Kendaraan roda empat	5	10	10	2	2	1,25	2,50	2,50
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	66	80	78	17	2	1,94	2,35	2,29
		Kendaraan roda empat	16	13	8	6	2	1,33	1,08	0,67
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	71	73	61	72	2	0,49	0,51	0,42
		Kendaraan roda empat	22	26	27	5	2	2,20	2,60	2,70
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	49	69	76	95	2	0,26	0,36	0,40
		Kendaraan roda empat	33	14	16	6	2	2,75	1,17	1,33
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	56	62	69	92	2	0,30	0,34	0,38
		Kendaraan roda empat	26	27	31	7	2	1,86	1,93	2,21
S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	0	0	0	17	2	0,00	0,00	0,00
		Kendaraan roda empat	26	30	15	10	2	1,30	1,50	0,75
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	82	45	36	35	2	1,17	0,64	0,51
		Kendaraan roda empat	12	9	7	4	2	1,50	1,13	0,88
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	123	102	115	62	2	0,99	0,82	0,93
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	120	76	51	32	2	1,88	1,19	0,80
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	15	8	9	28	2	0,27	0,14	0,16
		Kendaraan roda empat	23	14	18	3	2	3,83	2,33	3,00
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	17	18	7	22	2	0,39	0,41	0,16
		Kendaraan roda empat	31	14	10	6	2	2,58	1,17	0,83
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	29	27	17	26	2	0,56	0,52	0,33
		Kendaraan roda empat	27	7	6	5	2	2,70	0,70	0,60

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Sedangkan tingkat pergantian *weekend* Jalan K.H. Agus Salim yang memiliki nilai lebih dari satu yaitu segmen 1, segmen 3, segmen 4, segmen 5, segmen 6, segmen 7, segmen 8, dan segmen 9. Hampir seluruh segmen (kecuali segmen 2) tidak menampung volume kendaraan parkir, hal tersebut dipengaruhi tingkat aktivitas masyarakat pada *weekend* lebih meningkat dibandingkan *weekday* serta penggunaan lahan yang lebih lama.

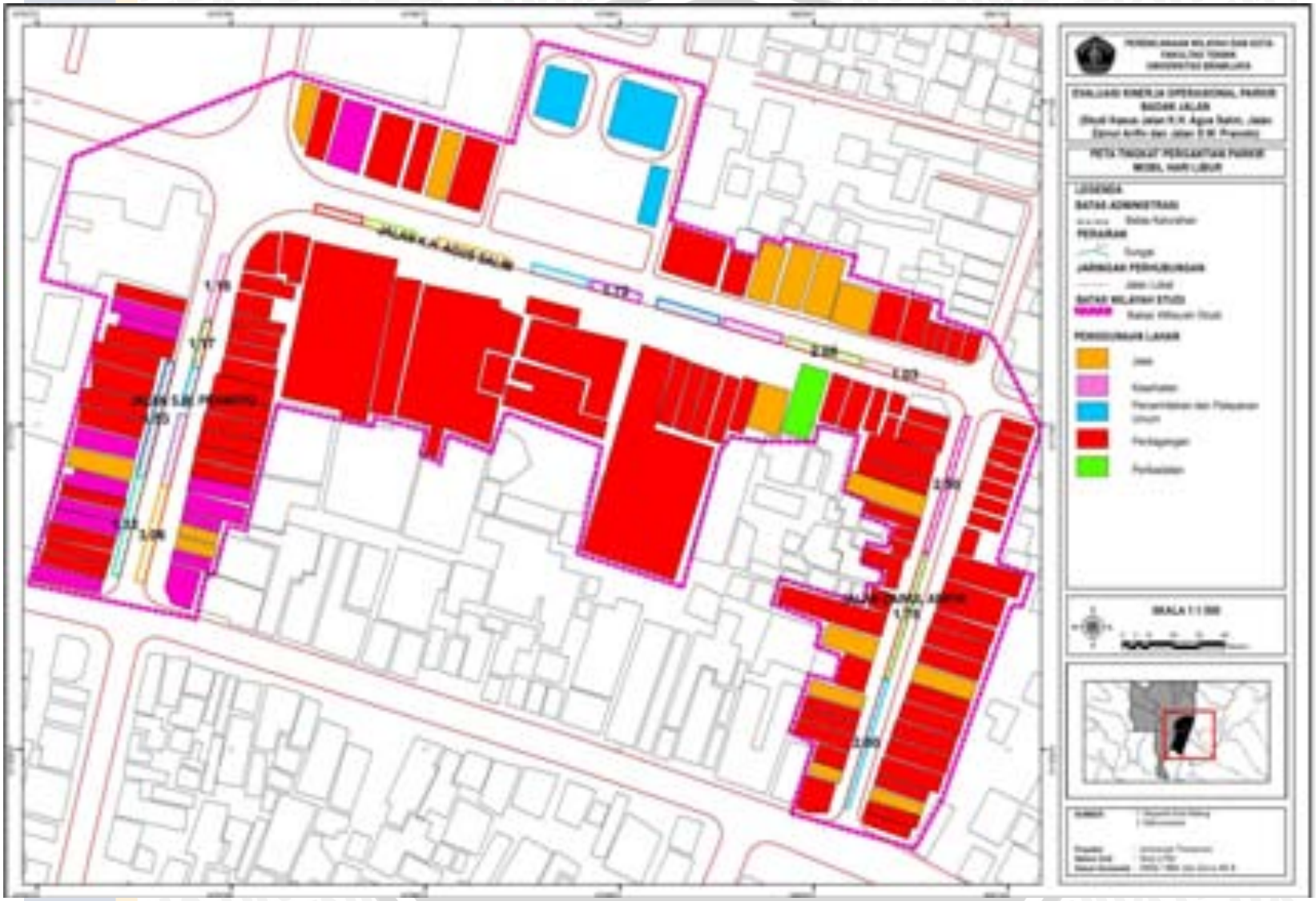
Pada jalan Zainul Arifin memiliki tingkat pergantian parkir adalah lebih dari satu, sehingga dapat diartikan bahwa volume kendaraan roda empat sudah melebihi kapasitas ruang parkir yang disediakan karena sebagian aktivitas (pertokoan) yang tidak beroperasi. Segmen yang memiliki nilai lebih dari satu adalah semua segmen, akan tetapi hanya untuk kendaraan roda empat. Kapasitas ruang parkir di Jalan S.W. Pranoto yang tidak dapat menampung volume parkir yaitu segmen 1 (kendaraan roda empat), segmen 2, segmen 4, segmen 5 (kendaraan roda empat), segmen 6 (kendaraan roda empat), dan segmen 7 (kendaraan roda empat). Hal ini diakibatkan jumlah petak parkir yang tersedia terbatas dan tidak sebanding dengan jumlah kendaraan serta penggunaan lahan yang lebih lama (**Tabel 4.35**).



Gambar 4. 53 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Roda Dua (*Weekday*)

Gambar 4. 54 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Roda Dua (*Weekend*)

Gambar 4. 55 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekday*)



Gambar 4. 56 Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Roda Empat (*Weekend*)

4.4.7 Penyediaan Parkir (*Parking Supply*)

Penyediaan parkir (*parking supply*) bertujuan untuk mengetahui kemampuan penyediaan parkir yang menjadi batas ukuran banyaknya kendaraan yang dapat ditampung selama periode waktu tertentu (selama waktu survei).

Tabel 4. 36 Penyediaan Parkir (*Parking Supply*)

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Petak	Lama Survei (jam)	Rata-Rata lama waktu parkir (jam/kendaraan)	F	Penyediaan Ruang Parkir (kendaraan)
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	41	2	0,47	0,9	159
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	57	2	0,36	0,9	289
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	77	2	0,47	0,9	295
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	34	2	0,39	0,9	159
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	32	2	0,36	0,9	159
		Kendaraan roda empat	3	2	0,28	0,9	20
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	56	2	0,39	0,9	263
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	56	2	0,40	0,9	253
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	46	2	0,41	0,9	204
		Kendaraan roda empat	2	2	0,64	0,9	6
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	18	2	0,34	0,9	95
		Kendaraan roda empat	6	2	0,50	0,9	22
	Total		**429**				**1922**
Jalan Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	73	2	0,31	0,9	421
		Kendaraan roda empat	6	2	0,31	0,9	33
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	95	2	0,33	0,9	528
		Kendaraan roda empat	7	2	0,42	0,9	29
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	93	2	0,34	0,9	499
		Kendaraan roda empat	8	2	0,28	0,9	51
	Total		**281**				**1561**
Jalan S. W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	18	2	0,10	0,9	321
		Kendaraan roda empat	10	2	0,25	0,9	72
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	36	2	0,45	0,9	144
		Kendaraan roda empat	4	2	0,45	0,9	16
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	36	2	0,43	0,9	151
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	33	2	0,34	0,9	174
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	29	2	0,20	0,9	264
		Kendaraan roda empat	3	2	0,41	0,9	13
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	22	2	0,25	0,9	161
		Kendaraan roda empat	6	2	0,42	0,9	26
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	26	2	0,19	0,9	247
		Kendaraan roda empat	5	2	0,28	0,9	32
	Total		**227**				**1622**

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Petak parkir kendaraan roda dua yang tersedia di jalan K.H. Agus Salim selama waktu survei 6 jam (pagi 2 jam, siang 2 jam, dan sore 2 jam) pada segmen 3 (segmen tertinggi) dapat menampung 295 kendaraan, sedangkan petak parkir kendaraan roda empat pada segmen 9 dapat menampung 22 kendaraan. Di Jalan Zainul Arifin petak parkir kendaraa roda dua selama waktu survei yang telah dilakukan dapat menampung 528 kendaraan (segmen 2), sedangkan petak parkir kendaraan roda empat dapat menampung 51

kendaraan (segmen 3). Petak parkir kendaraan roda dua di jalan S.W. Pranoto pada segmen 1 dapat menampung 321 kendaraan dan kendaraan roda empat dapat menampung sebanyak 72 kendaraan.

Setelah melakukan semua perhitungan kinerja parkir di badan jalan seperti volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, tingkat pergantian parkir, dan penyediaan parkir (*parking supply*), maka pada **Tabel 4.36** akan menjelaskan kondisi semua segmen pada wilayah studi untuk mengetahui kondisi eksisting parkir di badan jalan. Hal tersebut dapat mempermudah dalam mengetahui kinerja parkir badan jalan setiap segmen dan permasalahan-permasalahan yang terjadi di wilayah studi.

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Tabel 4. 37 Kinerja Parkir di Badan Jalan

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	49 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	34 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	28 (durasi parkir yang lama)	90 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	62,22 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,33 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	159 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	44 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	40 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	21 (durasi parkir yang cepat)	162 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	37,04 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,80 (tingkat pergantian cepat)	289 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 2 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	55 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	70 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	28 (durasi parkir yang cepat)	166 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	50,60 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,84 (tingkat pergantian cepat)	295 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 3 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	43 (jumlah kendaraan	30 (beban parkir pada	23 (durasi parkir yang	90 (kapasitas yang tersedia	53,33 (kapasitas	1,31 (tingkat pergantian	159 (lahan parkir	Memiliki volume parkir kendaraan yang

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			yang terus meningkat pada periode tertentu)	lahan parkir tersebut tidak banyak)	lama)	mencukupi)	ruang parkir memenuhi)	lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	40 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	20 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	22 (durasi parkir yang lama)	88 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	43,18 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,31 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	159 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
		Kendaraan roda empat	5 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	5 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	17 (durasi parkir yang lama)	11 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	84,00 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,72 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	20 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen	Kendaraan	54 (jumlah	33 (beban	23 (durasi	146	44,29	1,10 (tingkat	263 (lahan	Memiliki volume

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
	6	roda dua	kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	parkir yang lama)	(kapasitas yang tersedia mencukupi)	(kapasitas ruang parkir memenuhi)	pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	50 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	32 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	24 (durasi parkir yang cepat)	141 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	38,10 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,93 (tingkat pergantian cepat)	253 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 7 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	46 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	26 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	25 (durasi parkir yang lama)	113 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	41,35 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,14 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	204 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
		Kendaraan roda empat	5 (jumlah kendaraan	5 (beban parkir pada	38 (durasi parkir yang	3 (kapasitas yang tersedia	200,00 (kapasitas	2,75 (tingkat pergantian	6 (lahan parkir	Jumlah kendaraan parkir yang cukup

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			yang terus meningkat pada periode tertentu)	lahan parkir tersebut banyak)	lama)	tidak mencukupi)	ruang parkir sudah tidak memenuhi)	lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	tersebut tidak mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	38 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	20 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	20 (durasi parkir yang lama)	53 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	76,92 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	2,25 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	95 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
		Kendaraan roda empat	6 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	7 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	30 (durasi parkir yang lama)	12 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	72,22 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,03 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	22 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	34 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	23 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	19 (durasi parkir yang cepat)	234 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	17,38 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,47 (tingkat pergantian cepat)	421(lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 1 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	13 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	16 (beban parkir pada lahan parkir tersebut banyak)	18 (durasi parkir yang lama)	18 (kapasitas yang tersedia tidak mencukupi)	102,22 (kapasitas ruang parkir sudah tidak memenuhi)	2,50 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	33 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Jumlah kendaraan parkir yang cukup tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	32 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	25 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	20 (durasi parkir yang cepat)	293 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	44,90 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,34 (tingkat pergantian cepat)	528 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 2 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	11 (jumlah kendaraan	15 (beban parkir pada	25 (durasi parkir yang	16 (kapasitas yang tersedia	116,67 (kapasitas	1,75 (tingkat pergantian	29 (lahan parkir	Jumlah kendaraan parkir yang cukup

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			yang terus meningkat pada periode tertentu)	lahan parkir tersebut banyak)	lama)	tidak mencukupi)	ruang parkir sudah tidak memenuhi)	lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	tersebut tidak mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	31 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	35 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	20 (durasi parkir yang cepat)	277 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	19,18 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,34 (tingkat pergantian cepat)	499 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 3 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	14 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	8 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	17 (durasi parkir yang lama)	29 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	52,38 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	2,00 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	51 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	2 (jumlah kendaraan	8 (beban parkir pada	6 (durasi parkir yang	179 (kapasitas	5,62 (kapasitas	0,25 (tingkat pergantian	321 (lahan parkir	Kapasitas parkir yang tersedia dapat

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			yang terus meningkat pada periode tertentu)	lahan parkir tersebut tidak banyak)	cepat)	yang tersedia mencukupi)	ruang parkir memenuhi)	cepat)	tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 1 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	12 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	11 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	15 (durasi parkir yang lama)	40 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	45,00 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,23 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	72 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	27 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	18 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	27 (durasi parkir yang cepat)	80 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	40,00 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,78 (tingkat pergantian cepat)	144 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 2 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	5 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode	5 (beban parkir pada lahan parkir tersebut banyak)	27 (durasi parkir yang lama)	9 (kapasitas yang tersedia tidak mencukupi)	106,25 (kapasitas ruang parkir sudah	1,33 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak	16 (lahan parkir tersebut mampu memberikan	Jumlah kendaraan parkir yang cukup tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			tertentu)				tidak memenuhi)	parkir dan volume parkir meningkat)	penyediaan parkir kendaraan)	penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	50 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat pada periode tertentu)	37 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	26 (durasi parkir yang cepat)	84 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	77,78 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,91 (tingkat pergantian cepat)	151 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 2 tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	35 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	29 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	20 (durasi parkir yang lama)	97 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	44,44 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,29 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	174 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	11 (jumlah kendaraan yang tidak terus meningkat	22 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	12 (durasi parkir yang cepat)	147 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	21,00 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	0,63 (tingkat pergantian cepat)	264 (lahan parkir tersebut mampu memberikan	Kapasitas parkir yang tersedia dapat memenuhi permintaan jumlah kendaraan parkir di segmen 2

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			pada periode tertentu)						penyediaan parkir kendaraan)	tersebut dan penggunaan lahan dengan durasi yang cepat.
		Kendaraan roda empat	10 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	9 (beban parkir pada lahan parkir tersebut banyak)	25 (durasi parkir yang lama)	7 (kapasitas yang tersedia tidak mencukupi)	180,00 (kapasitas ruang parkir sudah tidak memenuhi)	3,78 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	13 (lahan parkir tersebut tidak mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Jumlah kendaraan parkir yang cukup tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	22 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	20 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	15 (durasi parkir yang lama)	90 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	41,48 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,71 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	161 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
		Kendaraan roda empat	14 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode	15 (beban parkir pada lahan parkir tersebut banyak)	25 (durasi parkir yang lama)	14 (kapasitas yang tersedia tidak mencukupi)	153,57 (kapasitas ruang parkir sudah	3,28 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak	26 (lahan parkir tersebut tidak mampu memberikan	Jumlah kendaraan parkir yang cukup tinggi dengan jumlah petak parkir yang terbatas, serta

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Rata-Rata Volume Parkir (kendaraan/ jam)	Akumulasi Parkir Tertinggi (kendaraan)	Rata-Rata Durasi Parkir (menit/ kendaraan)	Kapasitas Parkir (kendaraan/ jam)	Indeks Parkir Tertinggi (%)	Tingkat Pergantian Parkir Tertinggi	Penyediaan Parkir (kendaraan)	Kinerja Parkir di Badan Jalan
			tertentu)				tidak memenuhi)	parkir dan volume parkir meningkat)	penyediaan parkir kendaraan)	penggunaan lahan yang cenderung lebih lama dan kapasitas yang tidak mencukupi, sehingga dapat mengakibatkan tingkat pergantian lebih lama.
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	26 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	24 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	11 (durasi parkir yang lama)	137 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	30,43 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	1,51 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	247 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.
		Kendaraan roda empat	9 (jumlah kendaraan yang terus meningkat pada periode tertentu)	9 (beban parkir pada lahan parkir tersebut tidak banyak)	17 (durasi parkir yang lama)	18 (kapasitas yang tersedia mencukupi)	69,44 (kapasitas ruang parkir memenuhi)	2,07 (tingkat pergantian lama akibat keterbatasan jumlah petak parkir dan volume parkir meningkat)	32 (lahan parkir tersebut mampu memberikan penyediaan parkir kendaraan)	Memiliki volume parkir kendaraan yang cukup tinggi, akan tetapi jumlah petak parkir yang terbatas dan rata-rata durasi yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan tingkat pergantian cenderung yang lebih lama.

Sumber: Hasil Analisis (2015)

4.5 Simulasi Sudut Parkir

Simulasi parkir berfungsi untuk mengetahui simulasi parkir berdasarkan sudut parkir yang terdiri dari sudut parkir 0˚, 30˚, 45˚, 60˚, dan 90˚. Sudut parkir yang terdapat di wilayah studi yaitu 90˚ untuk kendaraan roda dua dan 60˚ untuk kendaraan roda empat (terkecuali segmen 6 dan segmen 7 pada lahan parkir Jalan S.W. Pranoto memiliki sudut 90˚). Dalam penentuan sudut yang tepat, maka akan dilakukan simulasi sudut parkir di wilayah studi dengan sudut parkir lainnya. Simulasi sudut tersebut akan menghasilkan hipotesa kinerja parkir di wilayah studi dan simulasi sudut yang akan dilakukan hanya untuk kendaraan roda empat (**Tabel 4.38**). Sudut parkir kendaraan roda dua tetap menggunakan sudut 90˚, karena lahan parkir yang tersedia sudah memberikan pertimbangan baik dari permintaan parkir dan jumlah petak parkir yang harus tersedia. Selain itu, penggunakan sudut parkir tersebut dari segi efektifitas ruang paling menguntungkan.

Tabel 4. 38 Simulasi Sudut Parkir Kendaraan Roda Empat

Lokasi Parkir	Sudut	Jumlah Petak Parkir (SRP)	Kapasitas Parkir
K.H. Agus Salim	0˚	2	Kapasitas parkir semakin terbatas (5 kendaraan/jam)
	30˚	5	Kapasitas parkir semakin terbatas (12 kendaraan/jam)
	45˚	8	Kapasitas parkir semakin terbatas (20 kendaraan/jam)
	90˚	12	Kapasitas parkir semakin banyak (29 kendaraan/jam)
Zainul Arifin	0˚	3	Kapasitas parkir semakin terbatas (10 kendaraan/jam)
	30˚	9	Kapasitas parkir semakin terbatas (30 kendaraan/jam)
	45˚	13	Kapasitas parkir semakin terbatas (43 kendaraan/jam)
	90˚	20	Kapasitas parkir semakin banyak (67 kendaraan/jam)
S.W. Pranoto	0˚	6	Kapasitas parkir semakin terbatas (18 kendaraan/jam)
	30˚	16	Kapasitas parkir semakin terbatas (48 kendaraan/jam)
	45˚	21	Kapasitas parkir semakin terbatas (64 kendaraan/jam)
	90˚	33	Kapasitas parkir semakin banyak (100 kendaraan/jam)

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Berdasarkan hasil simulasi sudut parkir di wilayah studi, dapat disimpulkan bahwa pemilihan studut parkir pada desain parkir di badan jalan sudah tepat. Jika penggunaan sudut parkir 0˚, 30˚, 45˚ pada lahan parkir kendaraan roda empat menyebabkan keterbatasan jumlah petak parkir yang tersedia sehingga dapat mempengaruhi kebutuhan parkir di badan jalan yang terus meningkat. Selain itu, jika menggunakan 90˚ pada kendaraan roda empat akan mempengaruhi tingkat pelayanan jalan akibat penggunakan lebar jalan sebagai lahan parkir di badan jalan yang menyebabkan kemacetan.

4.6 Model Kebutuhan Ruang Parkir

Hasil analisis linier berganda dengan program SPSS *release* 16.0 dengan metode *stepwise*, dengan variabel terikatnya adalah kebutuhan ruang parkir dan variabel bebasnya terdiri

dari luas bangunan, jumlah lantai bangunan, jenis sarana, jumlah petak parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat pergantian parkir, indeks parkir, dan kinerja jalan. Model kebutuhan ruang parkir tersebut bertujuan untuk mengetahui standar kebutuhan ruang parkir di wilayah studi yang terbagi menjadi kendaraan roda dua dan roda empat.

4.6.1 Model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua

A. Uji Multikolinearitas

Penggunaan uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antar variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat. Multikolinearitas terjadi ketika sebagian besar variabel yang digunakan saling terkait dalam sauatu model regresi. Indikasi multikolinearitas dengan *Varians Inflantion Factor* (VIF), ketika batas terendah dari nilai VIF lebih besar dari 10 menunjukkan multikolinearitas signifikan. **Tabel 4.41** menunjukkan bahwa terjadi multikolinearitas dikarenakan terjadi kesalahan tanda pada koefisien regresi jenis sarana yang seharusnya positif, akan tetapi pada model tersebut negatif. Sehingga, model tersebut tidak dapat dipergunakan dan bukan model terbaik.

Tabel 4. 39 Uji Multikolinearitas

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinerarity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	12.994	5.465		2.378	.041		
	Luas Bangunan	.000	.001	.012	.494	.633	.923	1.084
	Jumlah Lantai Bangunan	.184	.133	.050	1.375	.202	.438	2.282
	Jenis Sarana	-2.109	1.308	-.049	-1.612	.141	.636	1.571
	Jumlah Petak Parkir	.853	.060	.763	14.317	.000	.205	4.878
	Akumulasi Parkir	.483	.074	.226	6.511	.000	.482	2.076
	Durasi Parkir	1.088	.231	.241	4.712	.001	.222	4.499
	Tingkat Pergantian Parkir	10.163	3.137	.194	3.240	.010	.163	6.132
	Indeks Parkir	-.710	.083	-.490	-8.559	.000	.177	5.634
	Kinerja Jalan	-13.079	3.393	-.138	-3.854	.004	.453	2.207

Sumber: Hasil Analisis (2015)

B. Metode *Stepwise*

Berdasarkan analisis regresi linier berganda telah dilakukan dengan menggunakan SPSS 16 menghasilkan koefisien model analisis regresi. Berikut ini merupakan langkah-langkah dalam analisis regresi dengan metode *stepwise* untuk menghasilkan model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua adalah sebagai berikut.

Pertama, langkah awal analisis regresi metode *stepwise* yaitu mengkorelasikan antara variabel terikat dengan variabel bebas. Berdasarkan dalam perhitungan variabel bebas yang memiliki hubungan paling kuat dengan variabel terikat (Y_1 atau kebutuhan

ruang parkir kendaraan roda dua) adalah akumulasi parkir (X_5), maka variabel tersebut yang pertama kali masuk dalam model regresi.

Langkah kedua yaitu meregresikan antara variabel bebas akumulasi parkir (X_5) dengan variabel terikat (Y_1 atau kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua). Hasilnya dapat dilihat pada **Tabel 4.42** yang menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel bebas tingkat pergantian parkir (X_5) yaitu 0,001 sehingga nilai tersebut <0,005 maka variabel tersebut dapat dimasukkan dalam model regresi.

Tabel 4. 40 Signifikansi Regresi Variabel Kendaraan Roda Dua

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	R	R square	Adjusted R square
		B	Std. Error	Beta					
1	(Constant)	12.094	5.059		2.391	.029	.935[a]	.874	.867
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	1.045	.096	.935	10.876	.000			
2	(Constant)	25.165	7.100		3.544	.003	.952[b]	.907	.895
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	.989	.088	.885	11.190	.000			
	Kinerja Jalan (X_9)	-17.768	7.484	-.188	-2.374	.030			
3	(Constant)	42.114	8.328		5.057	.000	.970[c]	.940	.928
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	.958	.074	.857	12.941	.000			
	Kinerja Jalan (X_9)	-24.317	6.609	-.257	-3.680	.002			
	Indeks Parkir (X_8)	-.281	.098	-.194	-2.877	.012			
4	(Constant)	35.258	5.653		6.237	.000	.988[d]	.976	.969
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	.811	.058	.725	13.936	.000			
	Kinerja Jalan (X_9)	-19.969	4.429	-.211	-4.509	.000			
	Indeks Parkir(X_8)	-.388	.068	-.268	-5.707	.000			
	Akumulasi Parkir (X_5)	.545	.119	.256	4.583	.000			
5	(Constant)	27.629	5.855		4.719	.000	.992[e]	.983	.977
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	.764	.054	.683	14.106	.000			
	Kinerja Jalan (X_9)	-16.408	4.119	-.173	-3.984	.002			
	Indeks Parkir (X_8)	-.500	.075	-.345	-6.631	.000			
	Akumulasi Parkir (X_5)	.497	.105	.233	4.734	.000			
	Durasi Parkir (X_6)	.672	.283	.149	2.378	.033			
6	(Constant)	12.968	5.631		2.303	.040	.996[f]	.992	.989
	Jumlah Petak Parkir (X_4)	.894	.051	.800	17.499	.000			
	Kinerja Jalan (X_9)	-11.866	3.125	-.125	-3.798	.003			
	Indeks Parkir (X_8)	-.680	.071	-.470	-9.587	.000			
	Akumulasi Parkir (X_5)	.460	.074	.216	6.191	.000			
	Durasi Parkir (X_6)	.865	.204	.192	4.229	.001			
	Tingkat Pergantian Parkir (X_7)	10.322	2.715	.197	3.802	.003			

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Nilai *R square* sebesar 0,992 menunjukkan bahwa korelasi atau keeratan hubungan antara kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua dengan 9 variabel independennya adalah sangat kuat, dikarenakan memiliki nilai lebih dari 0,9. Nilai koefisien determinasi (*R square*) menunjukkan 0,992 yang berarti bahwa 99,2% variabel terikat kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua dapat dijelaskan oleh variabel bebas yang terdiri dari luas bangunan, jumlah lantai bangunan, jenis sarana, jumlah petak parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat pergantian parkir, indeks parkir, dan kinerja jalan serta sisanya yaitu 0,8% dijelaskan oleh variabel lain diluar dari variabel yang digunakan.

Demikian dapat disimpulkan bahwa variabel bebas jumlah petak parkir (X_4), akumulasi parkir (X_5), durasi parkir (X_6), tingkat pergantian parkir (X_7), indeks parkir (X_8), dan kinerja jalan (X_9) yang signifikan berpengaruh terhadap kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua. Nilai konstanta (a) yang dihasilkan yaitu 12,968. Nilai tersebut berfungsi sebagai penyeimbang terhadap nilai yang dihasilkan dari persamaan regresi oleh variabel bebas. Berdasarkan uji t yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 16 menghasilkan model yang signifikan yaitu:

$$Y_1 = 12{,}968 + 0{,}894(b_1) - 11{,}866\,(b_2) - 0{,}680\,(b_3) + 0{,}460\,(b_4) + 0{,}865\,(b_5) + 10{,}322\,(b_6)$$

dimana:

Y_1 = kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua

a = 12,968 (konstanta)

b_1 = 0,894 (jumlah petak parkir)

b_2 = 11,866 (kinerja jalan)

b_3 = 0,680 (indeks parkir)

b_4 = 0,460 (akumulasi parkir)

b_5 = 0,865 (durasi parkir)

b_6 = 10,322 (tingkat pergantian parkir)

Nilai signifikansi variabel jumlah petak parkir (X_4), akumulasi parkir (X_5), durasi parkir (X_6), tingkat pergantian parkir (X_7), indeks parkir (X_8), dan kinerja jalan (X_9) lebih kecil dari alpha 5% (0,000<0,050), dapat dikatakan bahwa variabel tersebut berpengaruh terhadap variabel kendaraan roda dua (Y_1). Koefisien regresi 12,968 menyatakan bahwa setiap pertambahan (karena tanda +) semakin banyak jumlah petak parkir, semakin banyak jumlah kendaraan pada periode tertentu, semakin lama durasi pada penggunaan lahan, semakin lama tingkat pergantian parkir dan setiap pengurangan (karena tanda -) semakin baik kinerja jalan dan terbatasnya kapasitas parkir dapat mempengaruhi pertambahan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua di wilayah studi.

Dari persamaan yang terbentuk, dapat dilakukan perhitungan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua di wilayah studi dengan cara perhitungan sebagai berikut:

$$Y_{\text{segmen 1 jalan K.H. Agus Salim}} = 12{,}968 + 0{,}894\,(X_4) - 11{,}866\,(X_9) - 0{,}680\,(X_8) + 0{,}460\,(X_5) + 0{,}865\,(X_6) + 10{,}322\,(X_7)$$

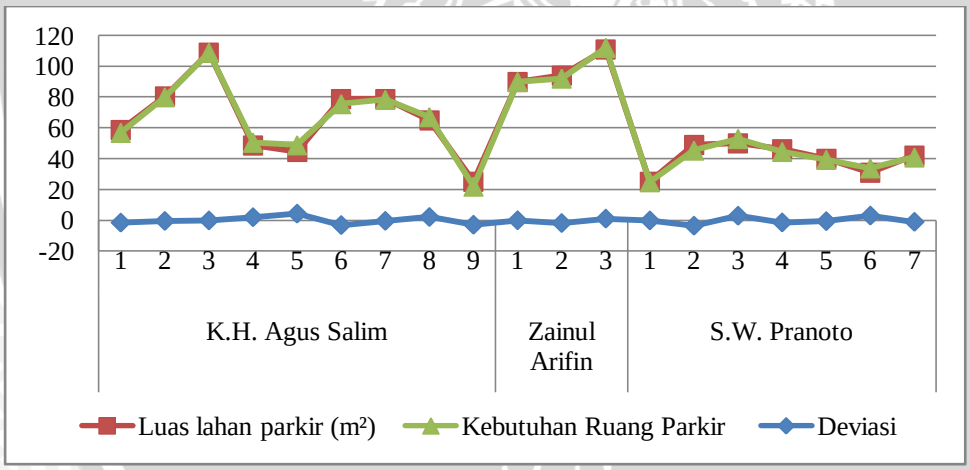
$$Y_{\text{segmen 1 jalan K.H. Agus Salim}} = 12{,}968 + 0{,}894\,(41) - 11{,}866\,(0{,}3192) - 0{,}680\,(62{,}22) + 0{,}460\,(34) + 0{,}865\,(28) + 10{,}322\,(1{,}33)$$

$$Y_{\text{segmen 1 jalan K.H. Agus Salim}} = 56{,}90\ m^2$$

Tabel 4. 41 Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Dua

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Luas Lahan Parkir Eksisting (Y_1)	Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Dua (m²)	Deviasi
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 1	Kendaraan roda dua	58,5	56.90	-1.60
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	80,5	80.01	-0.49
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	109	108.84	-0.16
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	48,5	50.48	1.98
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	44,5	48.84	4.34
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	78,75	75.53	-3.22
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	78,75	78.29	-0.46
	Segmen 8	Kendaraan roda dua	65	67.10	2.10
	Segmen 9	Kendaraan roda dua	25	21.99	-3.01
Total			**588.5**	**587,98**	**-0,52**
Jalan Zainul Arifin	Segmen 1	Kendaraan roda dua	101,5	89.94	-0.06
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	133,5	92.12	-1.88
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	130	112.04	1.04
Total			**365**	**294,10**	**-0,90**
Jalan S. W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda dua	25	24.84	-0.16
	Segmen 2	Kendaraan roda dua	50	45.39	-3.61
	Segmen 3	Kendaraan roda dua	50	52.95	2.95
	Segmen 4	Kendaraan roda dua	46	44.52	-1.48
	Segmen 5	Kendaraan roda dua	40	39.36	-0.64
	Segmen 6	Kendaraan roda dua	30,75	33.80	3.05
	Segmen 7	Kendaraan roda dua	36,5	40.91	-1.09
Total			**278.25**	**281,75**	**-1.00**

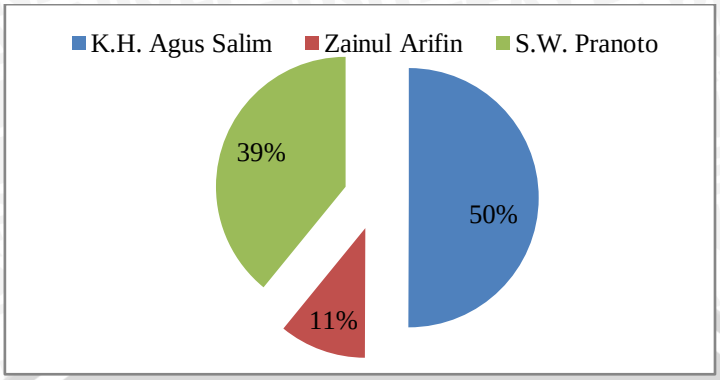
Sumber: Hasil Analisis (2015)



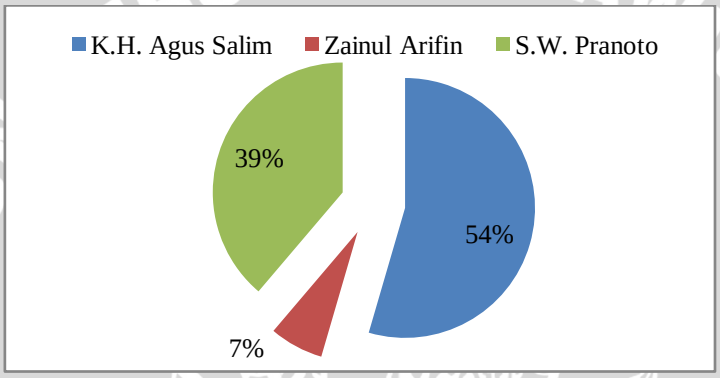
Gambar 4. 57 Grafik Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Dua
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Deviasi yang di jelaskan pada **Tabel 4.43** yang artinya setiap nilai deviasi yang memiliki nilai positif maka pada segmen tersebut membutuhkan pertambahan luas lahan parkir dalam pemenuhan kebutuhan ruang parkir, sedangkan nilai deviasi yang memiliki nilai negatif maka pada segmen tersebut tidak membutuhkan pertambahan luas lahan atau dengan kata lain lahan parkir pada segmen tersebut sudah memenuhi. Berdasarkan hasil perhitungan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua di wilayah studi hasil yang didapatkan adalah Jalan K.H. Agus Salim, Jalan Zainul Arifin, dan Jalan S.W. Pranoto tidak membutuhkan pertambahan lahan dikarenakan sudah memenuhi kebutuhan ruang

parkir yang tersedia bahkan sudah melebihi seluas 2,42 m² atau dapat dikatakan bahwa untuk kendaraan roda dua tidak membutuhkan pertamabahan ruang parkir.



Gambar 4. 58 Kelebihan Luas Lahan Parkir di Wilayah Studi
Sumber: Hasil Analisis (2015)



Gambar 4. 59 Kekurangan Luas Lahan Parkir di Wilayah Studi
Sumber: Hasil Analisis (2015)

4.6.2 Model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat

A. Uji Multikolinearitas

Penggunaan uji multikolinieritas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antar variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat. Multikolinearitas terjadi ketika sebagian besar variabel yang digunakan saling terkait dalam sauatu model regresi. Indikasi multikolinearitas dengan *Varians Inflantion Factor* (VIF), ketika batas terendah dari nilai VIF lebih besar dari 10 menunjukkan multikolinearitas signifikan. **Tabel 4.44** menunjukkan bahwa terjadi multikolinearitas signifikan dikarenakan ada beberapa variabel bebas seperti luas bangunan, jenis sarana, jumlah petak parkir, durasi parkir, tingkat pergantian parkir dan indeks parkir. Selain itu, tidak terdapat variabel yang signifikan akan tetapi nilai *R square* tinggi. Sehingga model terserbut tidak dapat digunakan karena bukan model terbaik.

Tabel 4. 42 Uji Multikolinearitas

Model	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinerarity Statistics

		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-106.257	55.405		-1.918	.306		
	Luas Bangunan	-.020	.015	-.608	-1.337	.409	.083	12.091
	Jumlah Lantai Bangunan	-.955	1.531	-.237	-.624	.645	.119	8.414
	Jenis Sarana	94.067	31.315	2.033	3.004	.205	.037	26.786
	Jumlah Petak Parkir	16.461	5.481	1.596	3.003	.205	.061	16.524
	Akumulasi Parkir	-.870	2.259	-.124	-.385	.766	.164	6.087
	Durasi Parkir	1.396	2.161	.337	.646	.635	.063	15.915
	Tingkat Pergantian Parkir	-10.078	20.149	-.299	-.500	.705	.048	20.957
	Indeks Parkir	-.983	.452	-1.721	-2.175	.274	.027	36.621
	Kinerja Jalan	59.282	25.332	.541	2.340	.257	.320	3.122

Sumber: Hasil Analisis (2015)

B. Metode *Stepwise*

Berdasarkan analisis regresi linier berganda telah dilakukan dengan menggunakan SPSS 16 menghasilkan koefisien model analisis regresi. Berikut ini merupakan langkah-langkah dalam analisis regresi dengan metode *stepwise* untuk menghasilkan model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat adalah sebagai berikut.

Pertama, langkah awal analisis regresi metode *stepwise* yaitu mengkorelasikan antara variabel terikat dengan variabel bebas. Berdasarkan dalam perhitungan variabel bebas yang memiliki hubungan paling kuat dengan variabel terikat (Y_2 atau kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat) adalah jumlah petak parkir, maka variabel tersebut yang pertama kali masuk dalam model regresi.

Langkah kedua yaitu meregresikan antara variabel bebas jumlah petak parkir (X_4) dengan variabel terikat (Y_2 atau kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat). Hasilnya dapat dilihat pada **Tabel 4.45** yang menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel bebas indeks parkir (X_8) yaitu 0,030 sehingga nilai tersebut <0,05 maka variabel tersebut dapat dimasukkan dalam model regresi.

Tabel 4. 43 Signifikansi Regresi Variabel Kendaraan Roda Empat

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	R	R square	Adjusted R square
		B	Std. Error	Beta					
1	(Constant)	109.176	16.406		6.655	.000	.683[a]	.467	.408
	Indeks Parkir	-.390	.139	-.683	-2.809	.020			
2	(Constant)	76.618	17.996		4.258	.003	.842[b]	.710	.637
	Indeks Parkir	-.394	.109	-.689	-3.616	.007			
	Akumulasi Parkir	3.447	1.334	.492	2.584	.032			

Sumber: Hasil Analisis (2015)

Nilai *R square* sebesar 0,710 menunjukkan bahwa korelasi atau keeratan hubungan antara kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat dengan 8 variabel independennya adalah sangat kuat, dikarenakan memiliki nilai lebih dari 0,7. Nilai koefisien determinasi (*R square*) menunjukkan 0,710 yang berarti bahwa 71% variabel terikat kebutuhan ruang

parkir kendaraan roda empat dapat dijelaskan oleh variabel bebas yang terdiri dari luas bangunan, jumlah lantai bangunan, jenis sarana, jumlah petak parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat pergantian parkir, dan indeks parkir, serta sisanya yaitu 29% dijelaskan oleh variabel lain diluar dari variabel yang digunakan.

Demikian dapat disimpulkan bahwa variabel bebas indeks parkir (X_8) dan akumulasi `parkir (X_5) yang signifikan berpengaruh terhadap kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat. Nilai konstanta (a) yang dihasilkan yaitu 76,618. Nilai tersebut berfungsi sebagai penyeimbang terhadap nilai yang dihasilkan dari persamaan regresi oleh variabel bebas. Berdasarkan uji t yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 16 menghasilkan model yang signifikan yaitu:

$$Y_2 = 76{,}618 - 0{,}394\ (b_1) + 3{,}447\ (b_2)$$

dimana:

Y_2 = kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat

a = 76,618 (konstanta)

b_1 = 0,394 (indeks parkir)

b_2 = 3,447 (akumulasi parkir)

Nilai signifikansi variabel indeks parkir (X_8) dan akumulasi parkir (X_5lebih kecil dari alpha 5% (0,000<0,050), dapat dikatakan bahwa variabel tersebut berpengaruh terhadap variabel kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat (Y_2). Koefisien regresi 76,618 menyatakan bahwa setiap pengurangan (karena tanda -) kapasitas ruang parkir (indeks parkir) yang tersedia terbatas atau sedikit, akan tetapi jika ada pertambahan (karena tanda +) jumlah kendaraan kendaraan pada periode tertentu maka dapat mempengaruhi pertambahan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat di wilayah studi.

Dari persamaan yang terbentuk, dapat dilakukan perkiraan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat di wilayah studi dengan cara perhitungan sebagai berikut:

$Y_{\text{segmen 5 jalan K.H. Agus Salim}} = 76{,}618 - 0{,}394\ (X_8) + 3{,}447\ (X_5)$

$Y_{\text{segmen 5 jalan K.H. Agus Salim}} = 76{,}618 - 0{,}394\ (84) + 3{,}447\ (5)$

$Y_{\text{segmen 5 jalan K.H. Agus Salim}} = 60{,}76\ m^2$

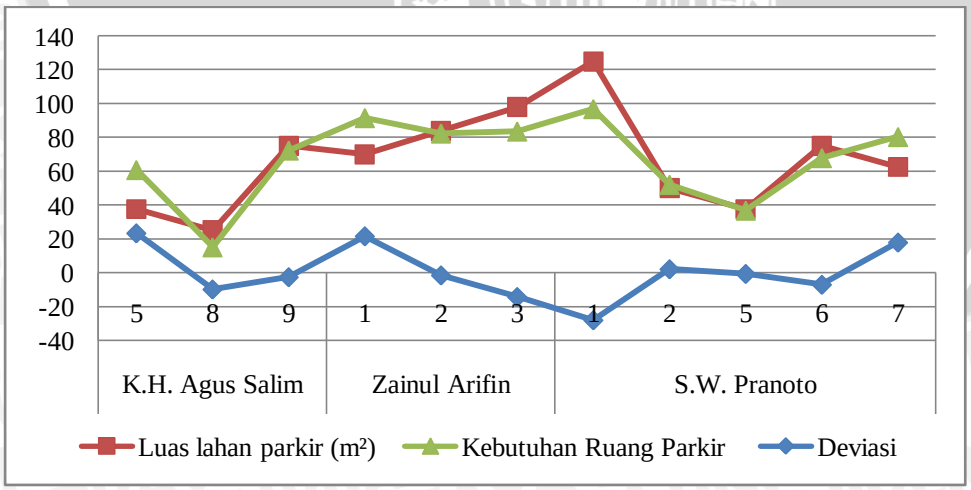
Tabel 4. 44 Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Empat

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Luas Lahan Parkir Eksisting (Y_1)	Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Empat (m^2)	Deviasi
Jalan K.H. Agus Salim	Segmen 5	Kendaraan roda empat	37,5	60.76	23.26
	Segmen 8	Kendaraan roda empat	25	15.05	-9.95
	Segmen 9	Kendaraan roda empat	75	72.29	-2.71
Total			**137,5**	**148,1**	**10,60**
Jalan	Segmen 1	Kendaraan roda empat	70	91.49	21.49

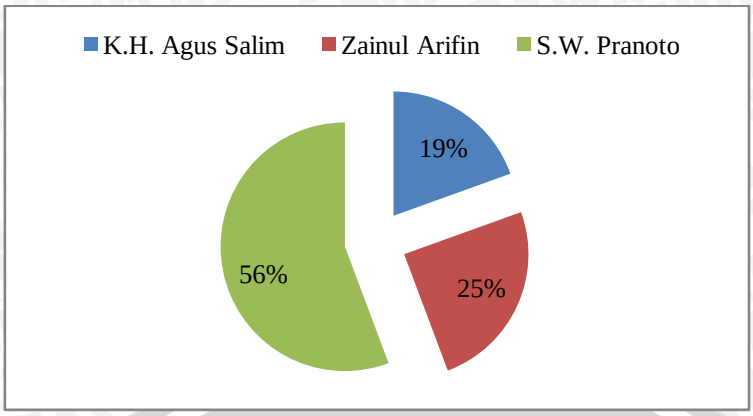
Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Luas Lahan Parkir Eksisting (Y_1)	Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Empat (m²)	Deviasi
Zainul Arifin	Segmen 2	Kendaraan roda empat	84	82.36	-1.64
	Segmen 3	Kendaraan roda empat	98	83.56	-14.44
Total			**252**	**257,41**	**5,41**
Jalan S.W. Pranoto	Segmen 1	Kendaraan roda empat	125	96.81	-28.20
	Segmen 2	Kendaraan roda empat	50	51.99	1.99
	Segmen 5	Kendaraan roda empat	37,5	36.72	-0.78
	Segmen 6	Kendaraan roda empat	75	67.82	-7.18
	Segmen 7	Kendaraan roda empat	62,5	80.28	17.78
Total			**350**	**333,62**	**-16,39**

Sumber: Hasil Analisis (2015)

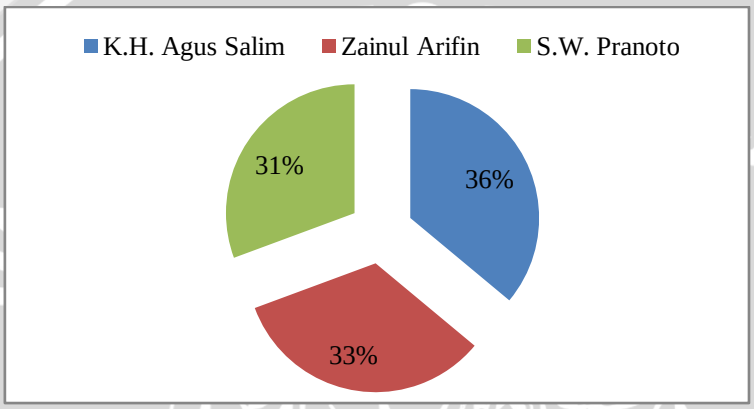
Deviasi yang di jelaskan pada **Tabel 4.46** yang artinya setiap nilai deviasi yang memiliki nilai positif maka pada segmen tersebut membutuhkan pertambahan luas lahan parkir dalam pemenuhan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat, sedangkan nilai deviasi yang memiliki nilai negatif maka pada segmen tersebut tidak membutuhkan pertambahan luas lahan atau dengan kata lain lahan parkir pada segmen tersebut sudah memenuhi. Berdasarkan hasil perhitungan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat di wilayah studi hasil yang didapatkan adalah Jalan K.H. Agus Salim membutuhkan pertambahan luas lahan parkir dalam pemenuhan kebutuhan ruang parkir seluas 8,75 m², Jalan S.W. Pranoto tidak membutuhkan pertambahan luas lahan parkir karena sudah melebihi kapasitas yang seharusnya dibutuhkan seluas 1,86 m², sedangkan Jalan Zainul Arifin tidak membutuhkan pertambahan lahan dikarenakan sudah memenuhi kebutuhan ruang parkir yang tersedia bahkan sudah melebihi seluas 6,33 m². Hal ini dapat dikatakan bahwa kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua hanya 2 SRP, hal tersebut dapat diatasi dengan kebijakan pengendalian parkir.



Gambar 4. 60 Kebutuhan Ruang Parkir Kendaraan Roda Empat
Sumber: Hasil Analisis (2015)



Gambar 4. 61 Kelebihan Luas Lahan Parkir di Wilayah Studi
Sumber: Hasil Analisis (2015)



Gambar 4. 62 Kekurangan Luas Lahan Parkir di Wilayah Studi
Sumber: Hasil Analisis (2015)

4.7 Rekomendasi

Menurut Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Tempat Parkir, pengaturan pengelolaan tempat parkir bertujuan untuk mengatur dengan memperhatikan dampak parkir, menjamin keteraturan, keamanan, ketertiban dan kenyamanan lingkungan di sekitar tempat parkir. Akan tetapi, kondisi parkir di badan jalan di wilayah studi saat ini tidak teratur dan kurang nyaman akibat permasalahan-permasalahan terjadi. Sehingga, perlunya kebijakan parkir yang mengatur aktivitas parkir dengan mengelola dengan baik dalam menunjang sistem transportasi berkelanjutan.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya, maka dapat dilihat ada beberapa permasalahan yang harus diselesaikan dengan beberapa kebijkan parkir berupa pengendalian parkir di wilayah studi dengan memberikan rekomendasi yang tepat berdasarkan hasil model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua dan model kebutuhan ruang parkir kendaraan roda empat (**Tabel 4.45**). Variabel-variabel yang menjadi syarat dalam penentuan rekomendasi untuk memberikan penyelesaian permasalahan parkir di wilayah studi:

1. Jumlah Petak Parkir

   Jumlah petak parkir kendaraan roda dua yang tersedia semakin banyak maka dapat mempengaruhi pertambahan kebutuhan ruang parkir di wilayah studi. Jumlah petak parkir yang tersedia di wilayah studi dapat mencukupi, akan tetapi jika permintaan parkir semakin meningkat maka jumlah petak parkir yang dibutuhkan akan semakin meningkat.

2. Durasi parkir

   Durasi parkir kendaraan roda dua semakin lama penggunaan pada lahan parkir di badan jalan maka dapat meningkatkan kebutuhuan ruang parkir di wilayah studi. Semakin lama penggunaan lahan parkir kendaraan roda dua di wilayah studi maka dapat mempengaruhi tingkat pergantian parkir yang cenderung lebih lama.

3. Akumulasi Parkir

   Jumlah kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat pada periode tertentu yang semakin meningkat akan mempengaruhi kebutuhan ruang parkir di wilayah studi. Pada kondisi eksisting jumlah kendaraan roda dua maupun roda empat yang semakin meningkat.

4. Indeks Parkir

   Semakin terbatas kapasitas ruang parkir kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang tersedia, maka kebutuhan ruang parkir akan semakin meningkat. Pada wilayah studi, ketersediaan ruang parkir kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang tidak sebanding dengan permintaan parkir yang terus semakin meningkat.

5. Tingkat Pergantian Parkir

   Tingkat pergantian parkir kendaraan roda dua yang semakin lama maka akan meningkatkan kebutuhan ruang parkir kendaraan roda dua, hal tersebut diakibatkan penggunaan lahan yang cenderung lebih lama.

6. Kinerja Jalan

   Tingkat pelayanan jalan yang semakin baik akan dapat meningkatkan kebutuhan ruang parkir di wilayah studi, akibat permintaan parkir yang semakin meningkat.

Berdasarkan syarat-syarat dalam penentuan rekomendasi parkir di badan jalan yang tepat. Rekomendasi yang akan diterapkan di wilayah studi yaitu parkir progresif, pengendalian wilayah parkir, pengendalian waktu parkir, penyediaan parkir terpusat. Berikut merupakan penjelasan dari rekomendasi yang diterapkan sebagai berikut:

4.7.1 Parkir Progresif

Diterapkannya parkir progresif menurut lamanya waktu parkir badan jalan. Setiap kendaraan yang menggunakan lahan parkir pada 1 jam pertama akan dikenakan biaya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, setelah penggunaan 1 jam pertama jika masih menggunakan lahan parkir lebih dari 1 jam, maka untuk 1 jam selanjutnya akan dikenakan biaya tambahan. Alat bantu yang dapat dipergunakan yaitu seperti alat pengukur parkir (*parking meter*), sistem kartu disk, dan sistem karcis. Serta melibatkan petugas parkir dengan pengetahuan yang cukup tentang kebijakan tersebut. Sebelum penerapan kebijakan tersebut sebaiknya adanya sosialisasi kepada masyarakat dan sosialisasi kepada petugas parkir agar pengetahuan lebih tentang kebijakan dan tidak salah dipergunakan.

Sebagai alat kontrol parkir progresif dengan menggunakan alat meter parkir. Alat meter parkir akan disediakan sepanjang jalan K.H. Agus Salim, jalan Zainul Arifin dan jalan S.W. Pranoto. Alat ini diklaim tidak sulit dioperasikan oleh pengendara kendaraan bermotor. Cara penggunaan alat tersebut yaitu, pertama pemilik kendaraan harus memilih jenis kendaraannya (motor, mobil, bus, atau truk). Terdapat tombol kuning yang berderet dibawah tulisan “motor, “mobil”, “bus/truk” dapat ditekan sebagai pilihan. Setelah memilih jenis kendaraan, pengguna harus menekan tombol hijau bercentang hitam sebagai konfirmasi. Selanjutnya pengendara diminta memasukkan nomor polisi kendaraan, serta pilih durasi parkir yaitu dalam satuan per jam. Pengisian data selesai, dilanjutkan dengan memasukkan koin sesuai tarif yang harus dibayarkan. Ketika koin tidak terdeteksi, maka koin akan keluar lewat tabung keluar. Lembaran struk akan tercetak secara otomatis dan setiap kendaraan yang meninggalkan area parkir harus menunjukkan struk pembayaran kepada petugas parkir. Jika melebihi durasi waktu petugas akan meminta tambahan pembayaran ke mesin parkir meter, selain itu sebagai pengawasan melibatkan petugas parkir dengan pengetahuan penggunaan alat yang baik.

Gambar 4. 63 Contoh Penyediaan Alat Meter Parkir di Wilayah Studi

Rekomendasi tersebut dapat menyelesaikan permasalah sebagai berikut:

1. Akumulasi parkir (jumlah kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang semakin berkurang dengan penekanan tarif parkir yang lebih mahal akibat penggunaan lahan yang lebih lama).
2. Tingkat pergantian parkir (tingkat pergatian kendaraan roda dua yang lebih cepat atau penggunaan lahan semakin cepat dengan durasi parkir lebih singkat).
3. Durasi parkir (lama waktu parkir kendaraan roda dua yang lebih cepat dalam penggunaan lahan parkir).

4.7.2 Pengendalian Wilayah Parkir

Pada wilayah studi penerapan kebijakan dalam mengembalikan fungsi pelayanan jaringan jalan dengan menerapkan pembatasan wilayah parkir mobil barang pada sing hari. Dengan demikian gangguan terhadap kendaraan lain, mobil barang lebih dominan, karena mobil barang tersebut juga dominan dalam penggunaan ruang jalan. Bagaimanapun mobil barang pada saat bongkar atau muat barang di wilayah studi akan mengakibatkan penggunaan lahan parkir yang lebih besar dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Disamping itu memerlukan waktu parkir relatif lebih lama dibanding dengan kendaraan lain. Rekomendasi tersebut dapat menyelesaikan permasalah sebagai berikut:

1. Akumulasi parkir (jumlah kendaraan barang yang akan melakukan bongkat muat barang akan semakin menurun akibat pembatasan wilayah parkir khusus kendaraan barang berparkir).
2. Indeks parkir (kapasitas ruang parkir kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang tersedia dapat menampung jumlah kendaraan yang parkir di badan jalan).
3. Jumlah petak parkir (jumlah petak parkir yang tersedia dapat mencukupi jumlah kendaraan parkir di wilayah studi).

4.7.3 Pengendalian Waktu Parkir

Wilayah studi penelitian yang terletak di Jalan K.H. Agus Salim, Jalan Zainul Arifin dan Jalan S.W. Pranoto merupakan lokasi yang memiliki frekuensi parkir tinggi sementara lahan parkir di badan jalan terbatas, maka pemberlakukan pembatasan waktu pakir yang diterapkan di wilayah studi dengan penetapan waktu-waktu tertentu (jam puncak) khususnya siang hari dilarang adanya kegiatan parkir di badan jalan untuk kendaraan barang (mobil barang), akan tetapi hanya diterapkan pada jalan Zainul Arifin dan jalan S.W. Pranoto saja karena lokasi tersebut yang memiliki kategori kinerja jalan dari C hingga E. Waktu puncak di Jalan Zainul Arifin memiliki jam puncak pada *weekday* dan *weekend* pukul 10.00-12.00 dan 13.00-15.00, dan Jalan S.W. Pranoto memiliki jam

puncak pada *weekday* dan *weekend* 10.00-12.00 dan 16.00-18.00. Dengan adanya kebijakan pengendalian waktu parkir tersebut dapat mengurangi penggunaan lahan parkir dalam jangka waktu yang lama dan penggunaan lahan yang melebihi kapasitas yang ada serta dapat mengalirkan arus lalu lintas. Rekomendasi tersebut dapat menyelesaikan permasalah sebagai berikut:

1. Kinerja jalan (dapat menurunkan kinerja jalan sehingga kelancaran lalu lintas tetap terjaga dan dapat mengurangi permasalahan kemacetan yang terjadi di wilayah studi).
2. Akumulasi parkir (jumlah kendaraan roda empat atau kendaraan barang yang akan melakukan bongkar muat yang semakin menurun pada jam puncak).

Dalam penentuan rekomendasi parkir di wilayah studi ada variabel-variabel yang menjadi dasar penentuan rekomendasi yang tepat sebagai berikut:

1. Indeks parkir
   a. Kapasitas ruang parkir mencukupi yaitu nilai indeks parkir yang tidak <100% atau kebutuhan parkir dari kapasitas ruang parkir yang tersedia masih mencukupi.
   b. Kapasitas ruang parkir tidak mencukupi yaitu nilai indeks parkir yang tidak >100% atau kebutuhan parkir dari kapasitas ruang parkir yang tersedia tidak mencukupi.
2. Tingkat pergantian parkir
   a. Tingkat pergantian parkir cepat yaitu nilai tingkat pergantian parkir <1 atau volume parkir lebih kecil dibandingkan kapasitas ruang parkir yang tersedia.
   b. Tingkat pergantian parkir lama yaitu nilai tingkat pergantian parkir >1 atau volume parkir lebih besar dibandingkan kapasitas ruang parkir yang tersedia.

Gambar 4. 64 Rekomendasi Parkir di Badan Jalan di Wilayah Studi
Sumber: Hasil Analisis (2015)

Tabel 4. 45 Rekomendasi Parkir di Wilayah Studi

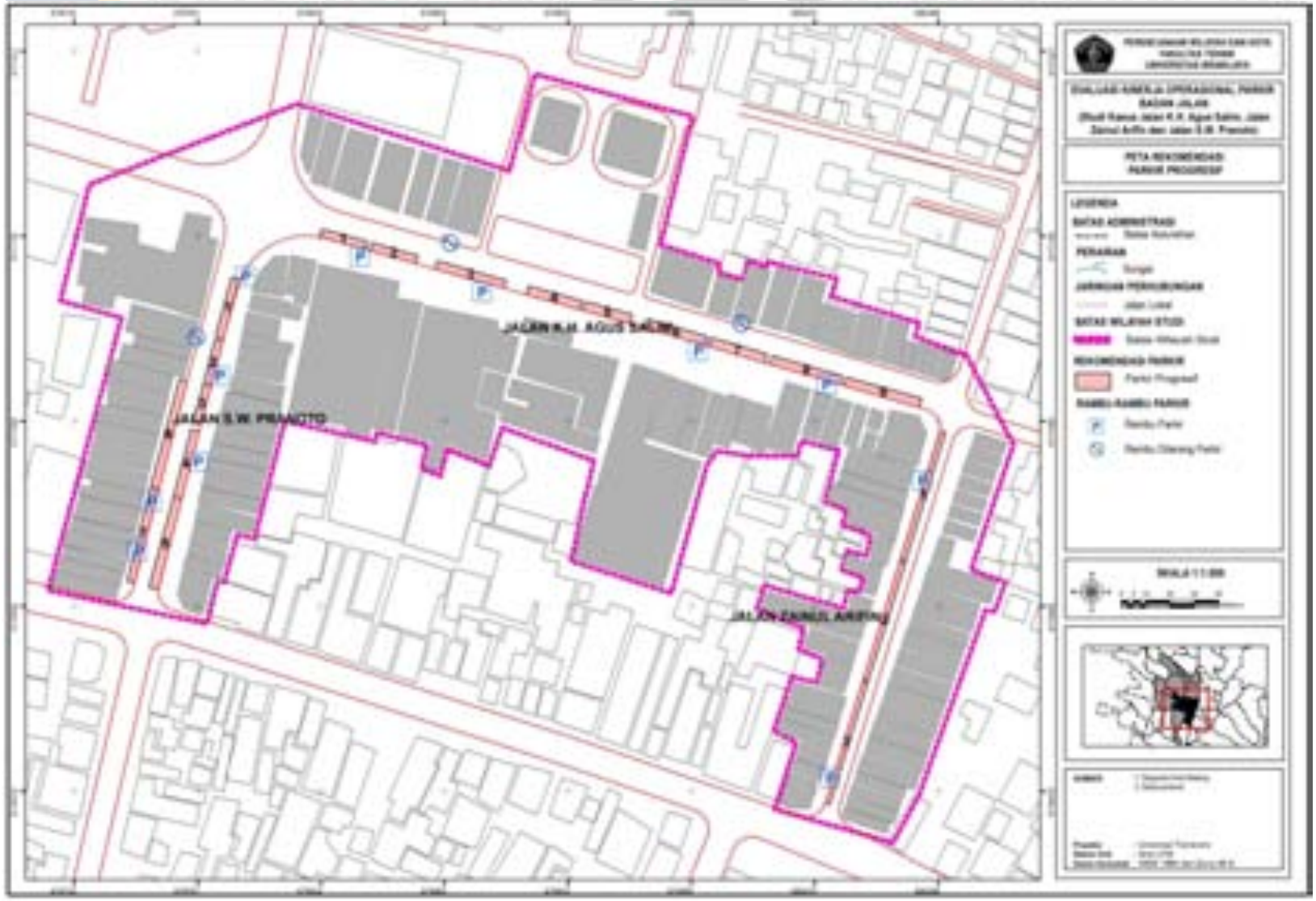
Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Petak Parkir	Durasi Parkir	Akumulasi Parkir Eksisting (kendaraan)	Indeks Parkir Eksisting		Tingkat Pergantian Parkir Eksisting		Kinerja Jalan (LOS)		Rekomendasi
						Weekday	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	
Jalan K.H. Agus Salim	1	Kendaraan roda dua	41	28	34	56,30% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	62,22% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,04 (tingkat pergantian lama)	1,33 (tingkat pergantian lama)	B	B	- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	2	Kendaraan roda dua	57	21	40	28,70% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	37,04% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,73 (tingkat pergantian cepat)	0,80 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	3	Kendaraan roda dua	77	28	70	50,60% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	39,76% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,59 (tingkat pergantian cepat)	0,84 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	4	Kendaraan roda dua	34	23	30	48,89% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	53,33% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,24 (tingkat pergantian lama)	1,31 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	5	Kendaraan roda dua	31	22	20	41,29% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	43,18% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,27 (tingkat pergantian lama)	1,31 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	3	17	3	38,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	84,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,56 (tingkat pergantian lama)	1,72 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir
	6	Kendaraan roda dua	56	23	33	44,29% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	41,10% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,84 (tingkat pergantian cepat)	1,10 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	7	Kendaraan roda dua	56	24	32	38,10% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	38,10% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,87 (tingkat pergantian cepat)	0,93			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Petak Parkir	Durasi Parkir	Akumulasi Parkir Eksisting (kendaraan)	Indeks Parkir Eksisting		Tingkat Pergantian Parkir Eksisting		Kinerja Jalan (LOS)		Rekomendasi
						Weekday	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	
	8	Kendaraan roda dua	46	25	26	33,92% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	41,35% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,86 (tingkat pergantian cepat)	1,14 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	2	38	5	200,00% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	107,14% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	2,75 (tingkat pergantian lama)	2,08 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir
	9	Kendaraan roda dua	17	20	20	76,92% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	71,54% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	2,25 (tingkat pergantian lama)	2,20 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	6	30	4	55,56% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	72,22% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,86 (tingkat pergantian cepat)	1,03 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir
Jalan Zainul Arifin	1	Kendaraan roda dua	72	19	23	17,38% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	16,03% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,47 (tingkat pergantian cepat)	0,47 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	5	18	9	81,48% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	102,22% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	2,50 (tingkat pergantian lama)	2,50 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
	2	Kendaraan roda dua	95	20	25	44,90% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	12,93% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,34 (tingkat pergantian cepat)	0,34 (tingkat pergantian cepat)	C	C	- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	6	25	5	116,67% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	70,83% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,75 (tingkat pergantian lama)	1,75 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
	3	Kendaraan roda dua	92	20	35	19,18% (kapasitas	11,75% (kapasitas	0,34 (tingkat	0,34 (tingkat			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)

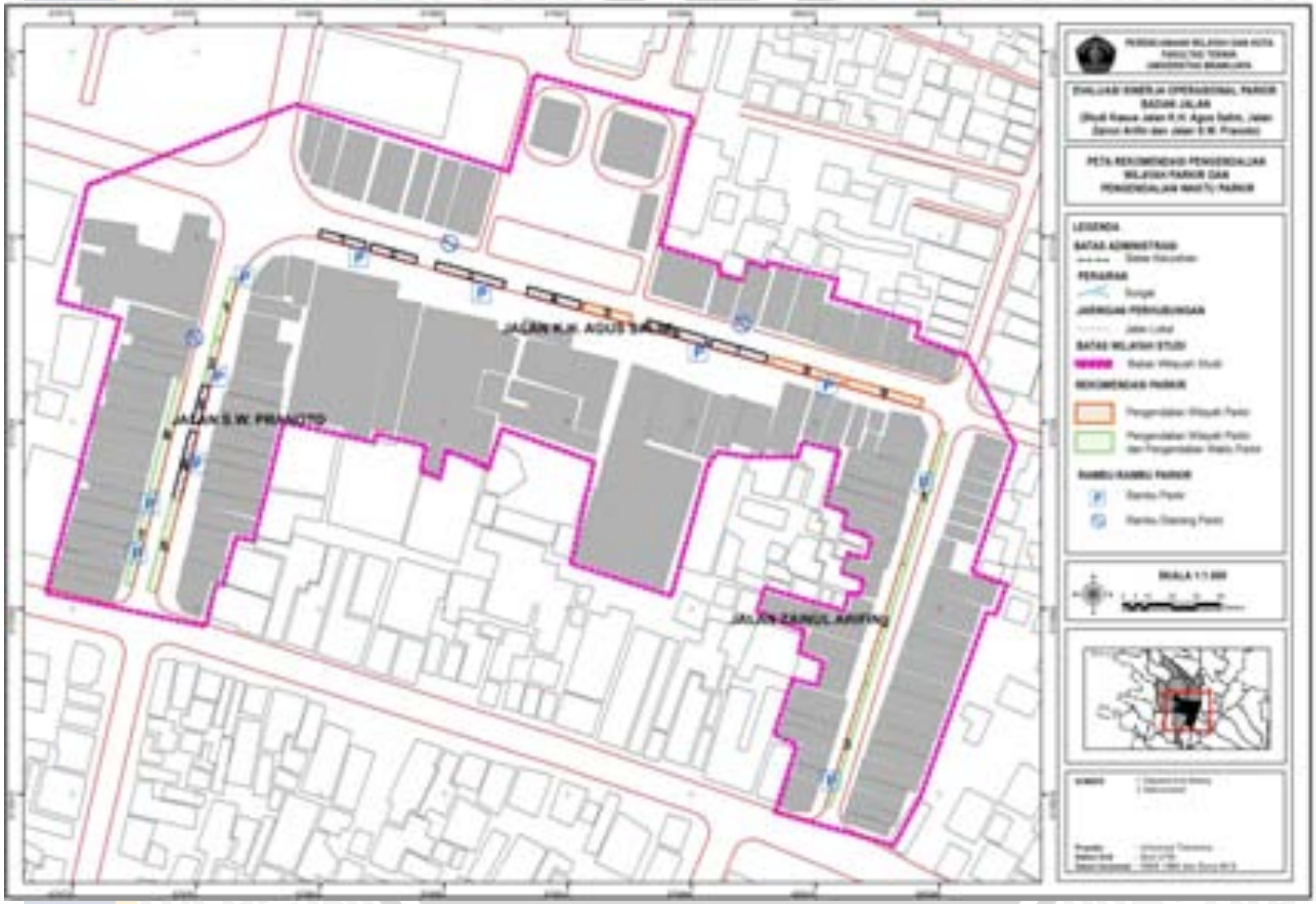
Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Petak Parkir	Durasi Parkir	Akumulasi Parkir Eksisting (kendaraan)	Indeks Parkir Eksisting		Tingkat Pergantian Parkir Eksisting		Kinerja Jalan (LOS)		Rekomendasi
						Weekday	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	
						ruang parkir mencukupi)	ruang parkir mencukupi)	pergantian cepat)	pergantian cepat)			
		Kendaraan roda empat	7	17	7	52,38% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	41,96% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	2,00 (tingkat pergantian lama)	2,00 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
Jalan S. W. Pranoto	1	Kendaraan roda dua	17	6	8	5,62% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,25 (tingkat pergantian cepat)	0,00 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	10	15	8	34,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	45,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,23 (tingkat pergantian lama)	1,18 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir Pengendalian waktu parkir
	2	Kendaraan roda dua	35	27	18	31,79% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	40,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,77 (tingkat pergantian cepat)	0,78 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	4	27	2	106,25% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	83,33% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,33 (tingkat pergantian lama)	1,17 (tingkat pergantian lama)	E	D	- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
	3	Kendaraan roda dua	62	26	37	77,78% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	64,88% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,69 (tingkat pergantian cepat)	0,91 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	4	Kendaraan roda dua	32	20	29	34,72% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	44,44% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,91 (tingkat pergantian cepat)	1,29 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
	5	Kendaraan roda dua	28	12	22	21,00% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	10,05% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	0,63 (tingkat pergantian cepat)	0,19 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan	3	25	13	180,00%	150,00%	3,78	3,06			- Parkir progresif (ditambahkan

Lokasi Parkir	Segmen	Jenis Kendaraan	Jumlah Petak Parkir	Durasi Parkir	Akumulasi Parkir Eksisting (kendaraan)	Indeks Parkir Eksisting		Tingkat Pergantian Parkir Eksisting		Kinerja Jalan (LOS)		Rekomendasi
						Weekday	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	*Weekday*	*Weekend*	
		roda empat				(kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	(kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	(tingkat pergantian cepat) (tingkat pergantian lama)	(tingkat pergantian cepat) (tingkat pergantian lama)			alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
	6	Kendaraan roda dua	22	15	22	41,48% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	21,48% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,71 (tingkat pergantian lama)	0,32 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	6	25	10	153,57% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	138,10% (kapasitas ruang parkir tidak mencukupi)	3,28 (tingkat pergantian lama)	1,53 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir
	7	Kendaraan roda dua	26	11	24	30,43% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	13,53% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	1,51 (tingkat pergantian lama)	0,47 (tingkat pergantian cepat)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir)
		Kendaraan roda empat	5	17	6	69,44% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	62,96% (kapasitas ruang parkir mencukupi)	2,07 (tingkat pergantian lama)	1,33 (tingkat pergantian lama)			- Parkir progresif (ditambahkan alat meter parkir) - Pengendalian wilayah parkir - Pengendalian waktu parkir

Sumber: Hasil Analisis (2015)



Gambar 4. 65 Rekomendasi Parkir Progresif



Gambar 4. 66 Rekomendasi Wilayah Parkir dan Pengendalian Waktu Parkir

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA