

PENGARUH PARKIR BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN (Studi Kasus Jalan Imam Bonjol Kota Metro)

Ida Hadijah^{1.a*}, Leni Sriharyani^{2.b}

Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Metro
Jl. Ki Hajar Dewantara 15 A Kota Metro Lampung 34111

Email : cv.sadakonsultan@yahoo.co.id, lenisriharyani@yahoo.co.id

Abstrak

Kota Metro merupakan salah satu kota pusat perdagangan, pemerintahan dan pendidikan. Kajian pada penelitian ini adalah pada ruas jalan Imam Bonjol yang merupakan jalur padat kawasan perdagangan dan memiliki kegiatan *on street parking*. Tujuan penelitian ini adalah untuk menghitung besarnya penurunan tingkat kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking*. Survey dilakukan selama 3 hari yaitu hari Sabtu, Minggu dan Senin. Pengamatan dilakukan selama 12 jam yaitu pukul 06.00 – 18.00 WIB. Perhitungan menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

Penelitian yang dilakukan di jalan Imam Bonjol Kota Metro ini meliputi survey volume lalu lintas (*Traffic Counting*), yaitu mencacah semua jenis kendaraan yang melewati ruas jalan ini meliputi kendaraan berat, kendaraan ringan, *motor cycle* (sepeda motor) dan kendaraan tidak bermotor. Survey parkir, yaitu mengamati dan mencatat jumlah kendaraan keluar masuk *on street parking*.

Dari hasil analisis menunjukkan bahwa kegiatan *on street parking* sangat berpengaruh terhadap penurunan kinerja ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro. Besarnya pengaruh penurunan kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking* untuk hari Sabtu 0.19 hingga 0.40. Pada hari Minggu terjadi penurunan kinerja jalan dari 0.16 hingga 0.38. dan untuk hari Senin besarnya pengaruh penurunan kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking* berkisar 0.24 hingga 0.50.

Kata Kunci : *On street parking*, Kapasitas, Kinerja Jalan

Pendahuluan

Fenomena kemacetan menjadi hal yang menarik untuk dikaji, seperti halnya kemacetan yang diakibatkan oleh adanya pengaruh aktivitas pusat perdagangan terhadap lalu lintas di ruas Jalan Imam Bonjol Kota Metro dimana banyaknya kendaraan melakukan parkir pada *On street parking* sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas. Permintaan akan parkir akibat adanya kegiatan pusat perdagangan pada Jalan Imam Bonjol Kota Metro yang tidak diimbangi dengan fasilitas ruang *Off Street Parking* sehingga digunakan fasilitas *On street parking* yang memberikan dampak kepada kemacetan lalu lintas. Berdasarkan pengamatan di

lapangan bahwa *on street parking* ini sangat berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan.

Parkir di luar badan jalan tidak begitu menjadi persoalan bagi pengguna jalan kecuali ketika akan masuk atau keluar tempat parkir, namun pada parkir yang menggunakan badan jalan hal tersebut dapat menimbulkan terhambatnya arus lalu lintas dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan sehingga pengguna jalan yang hanya melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan arus lalu lintas. Akibat tersebut harus ditanggung oleh pengguna jalan lain yang tidak memanfaatkan fasilitas lahan parkir, namun tidak disadari oleh

pengguna fasilitas *on street parking*. Sehingga tujuan penelitian ini adalah untuk menghitung besarnya penurunan tingkat kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking* dan mengetahui jumlah kendaraan yang keluar masuk dari kegiatan *on street parking*.

Tinjauan Pustaka

Pengertian Parkir

Kendaraan tidak mungkin bergerak terus-menerus, akan ada waktunya kendaraan itu harus berhenti, baik itu bersifat sementara maupun bersifat lama atau biasa yang disebut parkir. Banyak permasalahan lalu lintas ditimbulkan karena perparkiran. Jika dimanfaatkan dengan baik dengan kebijakan-kebijakan tertentu yang direncanakan secara matang, maka perparkiran dapat digunakan sebagai salah satu alat untuk mengelola lalu lintas. (Warpani, 2002)

Pada awal perjalanan kendaraan dimulai dari tempat parkir, yang dapat berupa garasi, halaman rumah, tepi jalan dan diakhiri di tempat parkir pula, bisa itu di gedung parkir, taman parkir, dan bisa juga di jalan. Dikarenakan konsentrasi di tempat tujuan perjalanan lebih tinggi dibandingkan dengan tempat asal perjalanan, maka biasanya perparkiran menjadi permasalahan di tujuan perjalanan. (Abubakar, 1998)

Menurut PP No. 43 tahun 1993 parkir didefinisikan sebagai kendaran yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan atau barang. Sedangkan definisi lain tentang parkir adalah keadaan dimana suatu kendaraan berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama. Sehingga tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan sudah dicapai. (Warpani, 1990).

Tata Cara Parkir Dan Perlengkapan Parkir

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. Batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas.
2. Keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir.

Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut.

1. Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir :
 - a. dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan.
 - b. juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir.
 - c. juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas.
2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (mengggunakan pintu masuk/keluar):
 - a. pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis , pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan)
 - b. dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata -cara parkir
 - c. Pada pintu keluar, petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

Fasilitas Penunjang Parkir

Fasilitas penunjang parkir yang memerlukan pemeliharaan adalah

1. Pos petugas
2. Lampu penerangan

3. Pintu keluar dan masuk
4. Alat pencatat waktu elektronis
5. Pintu elektronis pada fasilitas parkir dengan pintu masuk otomatis.

Jenis Parkir

Lalu-lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. Sarana parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998) :

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*)
2. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

On street parking umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir yang diperlukan dalam analisis *on street parking* ini antara lain akumulasi parkir, volume parkir, dan kapasitas parkir.

Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan banyaknya kendaraan yang parkir di suatu

lokasi parkir pada selang waktu tertentu. Informasi akumulasi parkir diketahui dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambahkan dengan kendaraan yang masuk pada selang waktu tertentu dan dikurangi dengan kendaraan yang keluar lahan parkir.

$$\text{Akumulasi Parkir } t = \text{Parkir} + \text{Masuk } t - \text{Keluar}$$

Dengan:

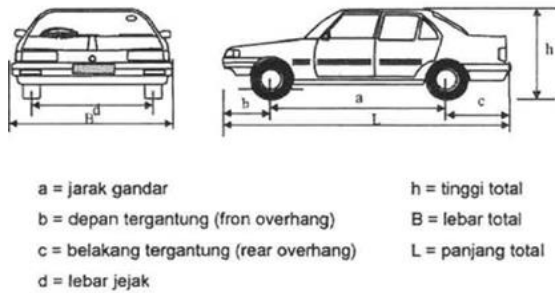
Akumulasi Parkir t	: akumulasi parkir pada selang waktu t
Parkir	: jumlah kendaraan yang telah parkir
Masuk t	: jumlah kendaraan yang masuk pada selang waktu t
Keluar	: jumlah kendaraan yang keluar lahan parker.

Durasi Parkir (DP) dan Pergantian Parkir (PP)

Untuk menentukan tingkat gangguan dari kendaraan yang parkir terhadap kinerja arus lalu lintas, parameter Durasi Parkir (DP) dan Pergantian Parkir (PP) memegang peranan yang ditimbulkan oleh nilai DP. Besarnya nilai PP (baik keluar atau masuk petak parkir) pada lokasi parkir, dikalikan dengan asumsi waktu yang dipakai dan dibagi dengan waktu selama 1 (satu) jam akan merupakan besarnya persentase tingkat gangguan parkir pada kinerja ruas jalan, dan dapat digunakan untuk mengurangi kapasitas jalan pada suatu lebar gerakan manuver kendaraan. Besarnya kendaraan yang memakai petak parkir dalam satu satuan waktu (biasanya per jam) disebut Laju Penggunaan Parkir (LPP).

Berdasarkan Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir hal-hal yang menjadi pertimbangan dalam menentukan satuan ruang parkir adalah:

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



Gambar 1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas harus diberikan untuk kendaraan yang parkir baik itu pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas dimaksudkan untuk menghindari benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sebelahnya. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan terhadap dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal diambil sebesar 30 cm.

Parkir di Jalan (On-Street Parking)

Parkir pada tepi jalan sering disebut dengan *On street parking*. Pada dasarnya parkir jenis ini memanfaatkan sebagian ruas jalan, baik satu sisi maupun dua sisi sehingga menyebabkan terjadinya pengurangan lebar efektif jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas yang dapat ditampung ruas jalan tersebut.

Tabel 1. Pengaruh Parkir Terhadap Kapasitas Jalan

Jumlah kendaraan yang parkir per km (kedua sisi jalan)	3	6	30	60	120	300
Lebar Jalan berkurang (m)	0,9	1,2	2,1	2,5	3	3,7
Daya tampung yang hilang pada kecepatan 24 km/jam (smp/jam)	200	275	475	575	675	800

Sumber : warpani,2002
 SMP = Satuan Mobil Penumpang

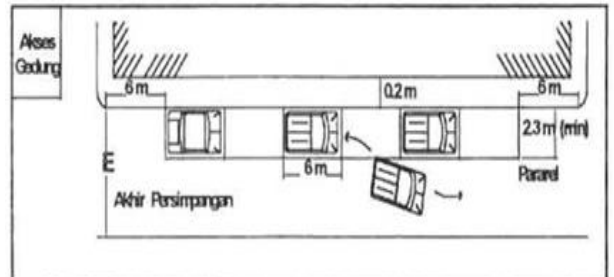
Luas permukaan jalan yang tersita untuk perparkiran ditentukan oleh dua hal, yaitu lebar SRP (petak parkir) dan sudut parkir. Sudut parkir yang umum digunakan

adalah 0°,30°,45°,60° dan 90°.

Pola Parkir di Badan Jalan

Pola parkir yang telah berkembang adalah sebagai berikut :

1. Pola parkir paralel
 - a. Pada daerah datar



Sumber : pedoman perencanaan dan pengoprasian fasilitas parkir direktorat jendral perhubungan darat

Gambar 2. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Datar

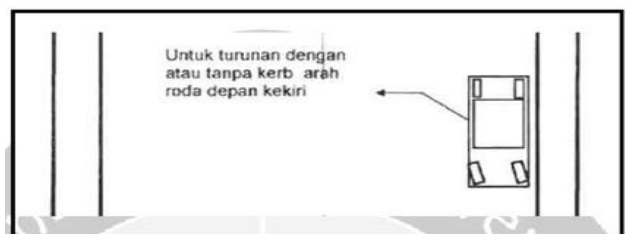
- b. Pada daerah tanjakan



Sumber : pedoman perencanaan dan pengoprasian fasilitas parkir direktorat jendral perhubungan darat

Gambar 3. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Tanjakan

- c. Pada daerah turunan



Sumber : pedoman perencanaan dan pengoprasian fasilitas parkir direktorat jendral perhubungan darat

Gambar 4. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Turunan

2. Pola parkir menyudut
Sudut 30°, Sudut 45°, Sudut 60°, Sudut 90°

Dampak Parkir Terhadap Aspek Fungsional Jalan

On street parking mempunyai dampak terhadap aspek fungsional dari jalan. Dampak utama dari adanya *on street parking* adalah berkurangnya kapasitas jalan akibat pemanfaatan sebagian badan jalan untuk lahan parkir. Lebar efektif pengurangan lebar jalan (lebar efektif gangguan) akibat penggunaan parkir di badan jalan dengan beberapa macam sudut parkir sebagai mana pada tabel 2.

Tabel 2. Lebar efektif gangguan akibat parkir di badan jalan

Derajat Parkir	Lebar Efektif Gangguan (m)	
	William Young	Ditjen Hubdat
0°	2.3	2.3
30°	4.5-4.9	4.5-4.9
45°	5.1-5.6	5.1-6.3
60°	5.3-6.0	5.3-9.9
90°	4.8-5.4	5.0-10.8

Sumber : William Young, 1991 dalam Ditjen Hubdat, 1998

Larangan Parkir

Dalam menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir terdapat beberapa ketentuan yang sifatnya memberi batasan yaitu berupa larangan terhadap penggunaan lahan tersebut, yaitu :

- Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.
- Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter.
- Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan
- Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang
- Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan

Tujuan dari Pengendalian Parkir

Sejauh ini, aspek yang dibahas dari pengendalian parkir adalah dengan orientasi komersil. Sedangkan tujuan dari pengendalian parkir itu sendiri adalah (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998) :

- Mencegah terjadinya hambatan arus kendaraan.
- Mengurangi kecelakaan.
- Membuat penggunaan tempat parkir menjadi lebih efektif.
- Memelihara benda sejarah, sekiranya berada di suatu kota dengan nilai sejarah yang tinggi.
- Bertindak sebagai mekanisme pembatas terhadap penggunaan jalan di daerah yang padat.

Tujuan dari kebijakan perparkiran di pusat kota adalah meningkatkan para pemarkir jangka pendek (misalnya para pemarkir untuk *shopping*) dan mencegah pemarkir jangka panjang.

Karakteristik Arus Lalu Lintas

Karakteristik dasar lalu lintas pada dasarnya ditunjukkan oleh parameter arus lalu lintas (*flow*), kecepatan (*speed*) dan kerapatan (*density*).

Kapasitas, Volume dan Arus (Flow rate)

Kapasitas dasar berdasarkan MKJI 1997 adalah kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditentukan sebelumnya. Dan kapasitas nyata adalah kapasitas jalan yang sudah dipengaruhi oleh faktor-faktor lain dengan rumus :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Dengan:

C = Kapasitas

C_o = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} = faktor penyesuaian hambatan samping

FCcs = Faktor penyesuaian ukuran kota Arus lalu lintas adalah jumlah lalu lintas yang melewati titik pengamatan pada ruas jalan selama suatu interval waktu. (Gerlough and Huber, 1975).

$$Q = n / T$$

Dengan:

- Q = arus
- n = jumlah kendaraan yang teramati
- T = waktu pengamatan

Volume adalah total jumlah kendaraan yang melewati titik pengamatan atau segmen jalan pada ruas jalan selama interval waktu pengamatan; volume dapat dinyatakan dalam tahunan, bulanan, harian, jam atau bagian dari jam.

Derajat Kejenuhan (DS)

Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Nilai DS menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak.

$$DS = Q / C$$

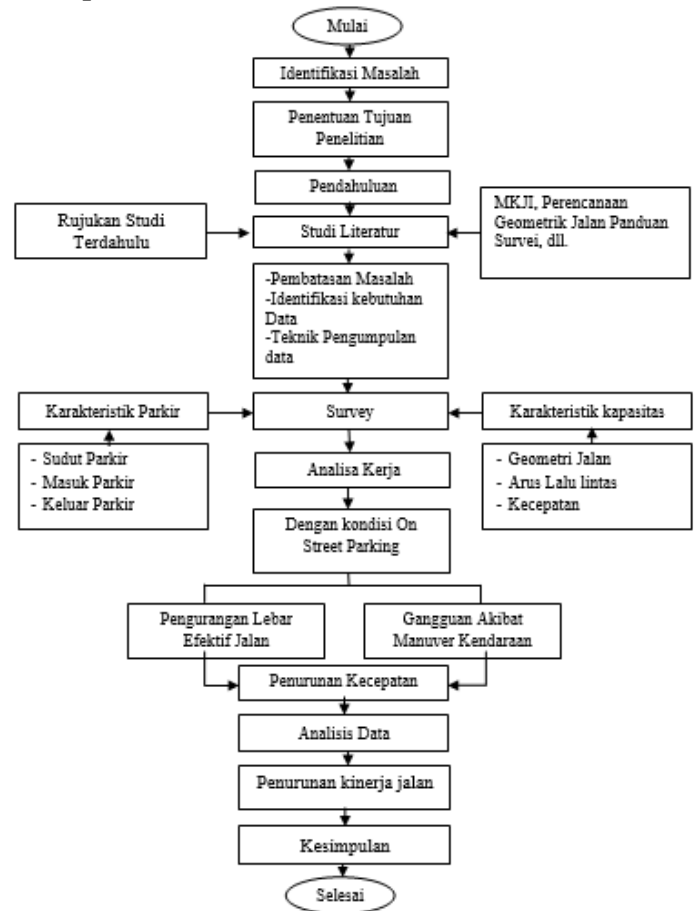
Dengan.

- DS = Derajat Jenuh
- Q = Volume arus lalu lintas (smp/jam)
- C = kapasitas (smp/jam)

Derajat kejenuhan dihitung dengan menggunakan arus dan kapasitas dinyatakan dalam smp/jam. (MKJI, 1997).

Metode Penelitian

Tahapan Penelitian



Gambar 5. Alir kegiatan Penelitian

Analisis Hasil Penelitian

Berdasarkan data yang dikumpulkan maka pengolahan data yang dilakukan secara umum terbagi dalam 3 bagian yaitu:

1. Pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu lintas harian.
2. Pengolahan data yang berkaitan dengan kondisi parkir.
3. Penentuan waktu jam puncak, karakteristik lalu lintas dan parkir pada jam puncak.

Pembahasan

Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas dari hasil survey di lapangan diperoleh dengan menjumlahkan arus lalu lintas per jam (baik arah 1 maupun arah 2). Dalam penelitian ini ditetapkan bahwa kondisi

ruas Jalan Imam Bonjol Kota Metro dibedakan dalam dua arah yakni;

- a. Arah 1, untuk pergerakan arus lalu lintas dari Metro ke 22, yaitu arus lalu lintas dari Metro Pusat menuju Metro Utara.
- b. Arah 2, untuk pergerakan arus lalu lintas dari 22 ke Metro, yaitu arus lalu lintas dari Metro Utara menuju Metro Pusat.

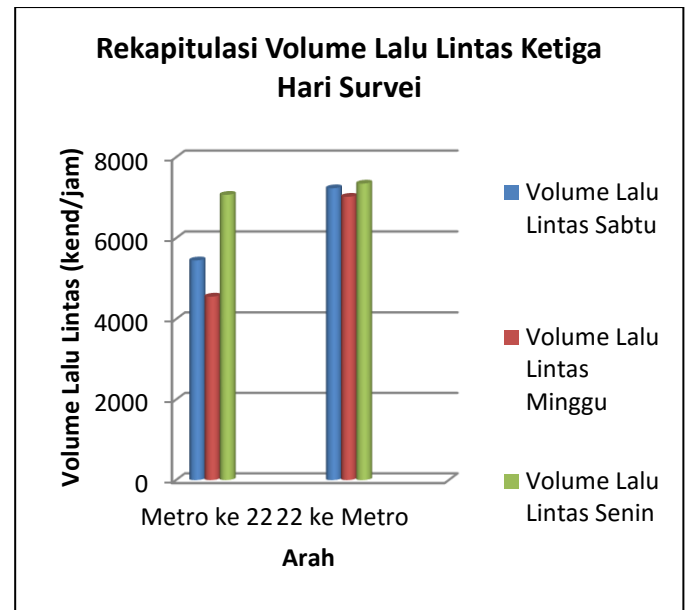
Penetapan arah 1 dan arah 2 ini berguna untuk memudahkan peneliti dalam menghitung kapasitas ruas jalan Imam Bonjol. Berbagai jenis kendaraan, baik kendaraan ringan (LV), kendaraan berat (HV) maupun kendaraan bermotor (MC) dengan satuan kend/jam akan dikonversikan menjadi smp/jam dengan cara mengalikan berbagai jenis kendaraan tersebut dengan nilai empiris masing-masing.

Volume Lalu Lintas Kondisi Eksisting

Dari tabel 3 kita dapat mengetahui rekapitulasi hasil survey lalu lintas untuk ketiga hari survey, yaitu lalu lintas di hari Sabtu, Minggu dan Senin.

Tabel 3. Volume Lalu Lintas Ketiga Hari Survei Kondisi Eksisting

Arah	Volume Lalu Lintas		
	Sabtu	Minggu	Senin
Metro ke 22	5452	4557	7073
22 ke Metro	7235	7025	7351



Gambar 5. Grafik Volume Lalu Lintas Ketiga Hari Survei Kondisi Eksisting

Dari grafik gambar 5 di atas dapat terlihat bahwasanya arus lalu lintas kedua arah yang melewati ruas jalan Imam Bonjol untuk ketiga hari survey terbanyak adalah arus yang berasal dari 22 menuju ke Metro, yaitu arus lalu lintas dari Metro Utara menuju Metro Pusat. Metro sebagai pusat kota jelas menjadi pusat tarikan pergerakan lalu lintas dan orang, sebab di pusat kota inilah segala jenis aktivitas pada tata guna lahan tersedia. Metro selain sebagai pusat perdagangan, pendidikan, perkantoran, perbelanjaan juga sebagai pusat perniagaan. Dari grafik tersebut memperlihatkan arus lalu lintas tertinggi terjadi pada hari Senin arah dari 22 menuju Metro sebesar 7351 kend/jam. Sebab di hari Senin inilah rutinitas aktivitas kegiatan sekolah dan perkantoran di mulai.

Parkir di Badan Jalan (On Street Parking)

On street parking di ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro khususnya yang berada di daerah kawasan pasar Metro terjadi akibat imbas dari program renovasi pasar Metro, antara lain renovasi pasar Nuban, renovasi pasar sayur serta pembangunan Metro Mega Mall. Para pengendara kendaraan, baik pengendara

kendaraan ringan maupun pengendara kendaraan bermotor roda dua tidak mempunyai pilihan lain selain memarkirkan kendaraan di badan jalan. Sebab selama pembangunan berlangsung lahan parkir yang berada di pasar cendrawasih digunakan sebagai kios untuk tempat berjualan. Sehingga lahan parkir yang semestinya terpakai untuk parkir tidak dapat digunakan lagi akibat dari alih fungsi tersebut. Selain itu juga dampak dari pembangunan tersebut, terminal kota Metro sekarang ini juga digunakan oleh pedagang dengan mendirikan kios tidak permanen di lahan tersebut.

Dalam penelitian ini, untuk menganalisis parkir di badan jalan ruas jalan Imam Bonjol ditetapkan sepanjang 200 meter pengamatan. Yaitu segmen yang berada di kawasan pasar Metro. Untuk mempermudah dalam proses pengambilan data maka sepanjang 200 meter di bagi kedalam 6 titik pos pengamatan. Dengan pembagian tugas sebagai berikut :

- Titik pos 1 bertugas mencatat parkir kendaraan ringan dan sepeda motor
- Titik pos 2 sampai dengan 4 mencatat parkir untuk kendaraan roda dua
- Titik pos 5 dan 6 bertugas mencatat parkir untuk kendaraan ringan.

Data dari survey parkir dapat digunakan untuk mengetahui akumulasi parkir dan durasi parkir yang terjadi di segmen jalan tersebut.

Tabel 4. *On Street Parking* Hari Sabtu

Jenis Kendaraan	Akumulasi Parkir (kendaraan)	Durasi Parkir (jam)	Rata-rata Parkir (jam)
Kendaraan Ringan (LV)	183	102	0.557
Motor Cycle (MC)	317	195.009	0.615

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Tabel 5. *On Street Parking* Hari Minggu

Jenis Kendaraan	Akumulasi Parkir (kendaraan)	Durasi Parkir (jam)	Rata-rata Parkir (jam)
Kendaraan Ringan (LV)	207	123.067	0.595
Motor Cycle (MC)	389	241.1	0.620

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Tabel 6. *On Street Parking* Hari Senin

Jenis Kendaraan	Akumulasi Parkir (kendaraan)	Durasi Parkir (jam)	Rata-rata Parkir (jam)
Kendaraan Ringan (LV)	259	216	0.833
Motor Cycle (MC)	402	360.517	0.897

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Tabel 7. Penurunan Kinerja Jalan Hari Sabtu

Waktu	Kondisi Perencanaan (Jika Tidak Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Kondisi Eksisting (Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Penurunan Kinerja Jalan
	Derajat Kejenuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	Derajat Kejenuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	
06.00 - 07.00	0.13	A	0.13	A	0.00
07.00 - 08.00	0.19	A	0.38	B	0.19
08.00 - 09.00	0.19	A	0.39	B	0.20
09.00 - 10.00	0.23	B	0.48	C	0.25
10.00 - 11.00	0.23	B	0.48	C	0.25
11.00 - 12.00	0.26	B	0.53	C	0.27
12.00 - 13.00	0.22	B	0.44	B	0.22
13.00 - 14.00	0.34	B	0.68	C	0.34
14.00 - 15.00	0.37	B	0.75	D	0.38
15.00 - 16.00	0.37	B	0.75	D	0.38
16.00 - 17.00	0.39	B	0.79	D	0.40
17.00 - 18.00	0.28	B	0.28	B	0.00

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Tabel 8. Penurunan Kinerja Jalan Hari Minggu

Waktu	Kondisi Perencanaan (Jika Tidak Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Kondisi Eksisting (Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Penurunan Kinerja Jalan
	Derajat Kejenuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	Derajat Kejenuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	
06.00 - 07.00	0.10	A	0.10	A	0.00
07.00 - 08.00	0.16	A	0.32	B	0.16
08.00 - 09.00	0.18	A	0.36	B	0.18
09.00 - 10.00	0.24	B	0.49	C	0.25
10.00 - 11.00	0.25	B	0.51	C	0.26
11.00 - 12.00	0.26	B	0.54	C	0.28
12.00 - 13.00	0.19	A	0.38	B	0.19
13.00 - 14.00	0.33	B	0.67	C	0.34
14.00 - 15.00	0.37	B	0.75	D	0.38
15.00 - 16.00	0.34	B	0.69	C	0.35
16.00 - 17.00	0.33	B	0.67	C	0.34
17.00 - 18.00	0.24	B	0.24	B	0.00

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Tabel 9. Penurunan Kinerja Jalan Hari Senin

Waktu	Kondisi Perencanaan (Jika Tidak Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Kondisi Eksisting (Terdapat <i>On Street Parking</i>)		Penurunan Kinerja Jalan
	Derajat Kejejuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	Derajat Kejejuhan (Q/C)	Tingkat Pelayanan	
06.00 - 07.00	0.18	A	0.18	A	0.00
07.00 - 08.00	0.26	B	0.52	C	0.26
08.00 - 09.00	0.25	B	0.51	C	0.26
09.00 - 10.00	0.27	B	0.55	C	0.28
10.00 - 11.00	0.25	B	0.51	C	0.26
11.00 - 12.00	0.28	B	0.58	C	0.30
12.00 - 13.00	0.24	B	0.48	C	0.24
13.00 - 14.00	0.34	B	0.69	C	0.35
14.00 - 15.00	0.38	B	0.77	D	0.39
15.00 - 16.00	0.37	B	0.76	D	0.39
16.00 - 17.00	0.49	C	0.99	E	0.50
17.00 - 18.00	0.32	B	0.32	B	0.00

Sumber : Hasil Olah Data Lapangan

Kesimpulan Dan Saran

Kesimpulan

Dari pengolahan data dan analisis yang telah dilakukan terhadap arus lalu lintas maupun *on street parking*, maka kesimpulan pada penelitian ini, yaitu :

1. Kegiatan *on street parking* sangat berpengaruh terhadap penurunan kinerja ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro.
2. Besarnya pengaruh penurunan kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking* untuk hari Sabtu 0.19 hingga 0.40. Pada hari Minggu terjadi penurunan kinerja jalan dari 0.16 hingga 0.38. dan untuk hari Senin besarnya pengaruh penurunan kinerja jalan akibat kegiatan *on street parking* berkisar 0.24 hingga 0.50.

Saran

Untuk meningkatkan kinerja ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro, akibat adanya *on street parking* terdapat beberapa saran antara lain :

1. Agar para pengguna jalan khususnya yang melewati ruas jalan Imam Bonjol kawasan pasar Metro lebih berhati-hati dalam berkendara, sebab *on street parking* sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas.
2. Untuk saat sekarang ini, dalam masa pembangunan pusat perdagangan di Metro, setidaknya ada lahan khusus untuk parkir sehingga *on street parking*

di ruas jalan Imam Bonjol bisa ditiadakan.

3. Agar ada penelitian lanjutan dari penelitian ini terhadap kinerja ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro akibat adanya *on street parking*, sehingga dapat memberikan masukan alternative yang tepat terhadap permasalahan yang terjadi di segmen jalan tersebut.
4. Perlu dipasang rambu dilarang *STOP* (berhenti) atau rambu dilarang parkir dan rambu pengendalian kecepatan, pada titik-titik yang rawan kemacetan sebagai pengendalian lalu lintas dalam upaya memperlancar arus lalu lintas di ruas jalan perkotaan Kota Metro.
5. Perlu diberlakukan sistem buka tutup jalan sepanjang segmen 200 meter pada jam-jam sibuk pagi dari 06.00 – 10.00
6. Pada jam sibuk pagi 06.00-10.00 arus lalu lintas yang berasal dari Metro Utara yang akan memasuki Metro pusat diberlakukan pengalihan ke ruas jalan Raden Intan. Dan arus lalu lintas yang berasal dari Tugu Pena Kota Metro yang akan memasuki ruas jalan Imam Bonjol dialihkan ke ruas jalan Kyai Arsyad.

Daftar Pustaka

- [1] Afipul Adian (2014), *Pelaksanaan Pemungutan Pajak Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 2 Tahun 2011 Tentang Pajak Parkir Di Kota Mataram*, Jurnal Ilmiah Universitas Mataram
- [2] Dirjen Bina Marga (1990), *Panduan Survei Dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas*. Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- [3] Dirjen Bina Marga (1997), *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan antar Kota*. Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.

- [4] Dirjen Perhubungan Darat (1998), *Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir*. Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- [5] MKJI (1997), *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jendral Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, Indonesia.
- [6] Peraturan Menteri Perhubungan (2008), *Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*. Menteri Perhubungan.
- [7] Ratna Dewi (2013), *Peranan Retribusi Parkir Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Magelang*, Jurnal Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- [8] Setiawan Rudi (2014), *Dampak Perubahan Dimensi Ruang Parkir Terhadap Waktu Manuver Parkir (Studi Kasus Universitas Kristen Petra)*, Jurnal Transportasi Edisi Khusus, Universitas Kristen Petra Surabaya.
- [9] Syahroni (2011), *Analisa Kebutuhan Ruang Parkir Di Pasar Muara Rumbai Pasir Pengaraian*, Jurnal Aplikasi Teknologi Vol.3 No.2, Fakultas Teknik Universitas Pasir Pengaraian, Riau.
- [10] Sylviana Rika (2010), *Evaluasi Kinerja Lahan Parkir Kampus Universitas Islam "45" Bekasi*, Jurnal Resultanuniversitas Islam 45 Bekasi.
- [11] Wahyuni, Rida (2008), *Pengaruh Parkin Pada Badan jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan : studi Kasus Jalan Brigjen Katamso Sekolah Harapan Mandiri Medan*, Universitas Sumatra Utara, Medan.