

PENGARUH PARKIR PADA BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN (STUDI KASUS: RUAS JALAN CILEDUG KOTA GARUT)

Ricky Muhammad Yany¹, Ida Farida², dan Eko Walujodjati³

Jurnal Konstruksi
Sekolah Tinggi Teknologi Garut
Jl. Mayor Syamsu No. 1 Jayaraga Garut 44151 Indonesia
Email : jurnal@sttgarut.ac.id

¹rqmy_07@gmail.com

²idafarida@sttgarut.ac.id

³eko_waluyodjati@sttgarut.ac.id

Abstrak – Permasalahan transportasi di daerah perkotaan seringkali disebabkan tingginya kebutuhan pergerakan yang tidak bisa diimbangi dengan ketersediaan jaringan jalan yang ada. Akibat dari adanya kegiatan on-street parking adalah menimbulkan kemacetan, oleh karena itu penanganan parkir di badan jalan sudah barang tentu menjadi sangat penting dan mempunyai dampak positif terhadap pemecahan masalah kemacetan, permintaan akan parkir akibat adanya pertokoan dan pasar juga terjadi di Jalan Ciledug Kabupaten Garut. Masalah parkir ini sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, fasilitas parkir harus cukup memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar. Berdasarkan penelitian pada ruas Jalan Ciledug, tingkat pelayanan jalan pada hari Senin berada pada nilai C, D dan E pada jam puncak pagi, siang dan sore. Sedangkan kinerja pada hari Kamis sedikit lebih baik dimana tingkat pelayanan jalan pada jam-jam puncak pagi, siang dan sore berada pada tingkat C, C dan D. Pada hari Sabtu tingkat pelayanan jalan sampai pada titik terburuknya, dimana pada jam puncak pagi, siang dan sore tingkat pelayanan jalan berada pada tingkat E, E dan E, hal ini diakibatkan Kota Garut yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik untuk berakhir pekan.

Kata kunci: On-Street Parking, Arus lalu lintas, Tingkat pelayanan

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemacetan lalu lintas pada jalan perkotaan telah menjadi topik utama yang selalu menjadi masalah, seperti halnya kemacetan yang diakibatkan oleh banyaknya kendaraan yang melakukan parkir pada badan jalan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Permintaan akan parkir akibat adanya pertokoan dan pasar juga terjadi di Jalan Ciledug Kabupaten Garut. Permasalahan ini terjadi dikarenakan tidak diimbangi dengan fasilitas ruang parkir yang menyebabkan digunakannya sebagian dari badan jalan sebagai ruang parkir dan memberikan dampak kepada kemacetan lalu lintas, sehingga sangat berpengaruh terhadap kinerja ruas Jalan Ciledug itu sendiri.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, ada beberapa pokok permasalahan yang berkaitan dengan penelitian, yaitu pengaruh dari penggunaan ruas jalan sebagai lahan parkir (*on street parking*) terhadap pengguna jalan lainnya.

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini secara umum adalah:

- Untuk mengetahui penurunan tingkat kinerja jalan yang disebabkan oleh kegiatan *on street parking* berdasarkan indikator tingkat pelayanan jalan.
- Untuk mengetahui pengaruh yang diakibatkan parkir pada badan jalan terhadap kapasitas ruas jalan.
- Untuk mengetahui kemungkinan pendapatan asli daerah (PAD) Kabupaten Garut dari sektor parkir khususnya disekitar Jalan Ciledug.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Karakteristik Parkir

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir merupakan banyaknya kendaraan yang parkir di suatu lokasi parkir pada selang waktu tertentu.

$$\text{Akumulasi parkir}_t = \text{parkir} + \text{masuk}_t - \text{keluar}$$

Dimana:

Akumulasi parkir_t = akumulasi parkir pada selang waktu t.

Parkir = jumlah kendaraan yang telah parkir.

Masuk_t = jumlah kendaraan masuk pada selang waktu t

Keluar = jumlah kendaraan yang keluar parkir

2. Volume Parkir

Volume parkir adalah total jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lokasi parkir dalam satu satuan waktu tertentu(hari).

$$V_{\text{parkir}} = E_i + X$$

Dimana:

E_i = Entri (kendaraan yang masuk ke lokasi)

X = kendaraan yang sudah ada

3. Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah kemampuan maksimal suatu lahan parkir untuk melayani kendaraan yang akan parkir selama waktu pelayanan.

2.2 Parkir Pada Badan Jalan

Parkir pada badan jalan mempunyai dampak fungsional dari jalan. Dampak utama dari adanya parkir pada badan jalan adalah berkurangnya kapasitas jalan akibat pemanfaatan sebagian badan jalan untuk lahan parkir.

2.3 Karakteristik Arus Lalu Lintas

1. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah total jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per stuan waktu pada lokasi tertentu. Volume lalu lintas biasanya dinyatakan dalam tahunan, bulanan, harian, jam, atau bagian dari jam. (MKJI, 1997)

$$Q = \frac{n}{T}$$

Dimana:

Q = arus lalu lintas (kend/jam)

n = jumlah kendaraan yang melewati titik tersebut dalam interval waktu T

T = interval waktu pengamatan (jam)

2. Kecepatan Tempuh

Manual kapasitas jalan Indonesia menggunakan waktu tempuh sebagai ukuran utama kinerja segmen jalan, karena mudah dimengerti dan diukur dan merupakan masukan yang penting untuk biaya pemakai jalan dalam analisis ekonomi.

$$V = \frac{L}{TT}$$

Dimana:

- V = kecepatan rata-rata (km/jam)
- L = panjang segmen jalan (km)
- TT = waktu tempuh rata-rata sepanjang segmen (jam)

3. Kecepatan Arus Bebas

Kecepatan arus bebas kendaraan ringan dapat digunakan sebagai ukuran utama kinerja segmen jalan pada saat arus sama dengan nol. Persamaan untuk penentuan arus bebas adalah sebagai berikut (MKJI, 1997):

$$FV = (FV_O + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS}$$

Dimana:

- FV = kecepatan arus bebas (km/jam)
- FV_O = kecepatan arus bebas dasar (km/jam)
- FV_W = Penyesuaian lebar jalur lalu lintas jalan (km/jam)
- FFV_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping
- FFV_{CS} = faktor penyesuaian ukuran kota

4. Kepadatan

Kepadatan didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang menempati panjang ruas jalan, atau lajur tertentu, yang umumnya dinyatakan sebagai jumlah kendaraan per kilometer atau satuan mobil penumpang per kilometer (smp/km).

2.4 Kapasitas Ruas Jalan

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), memberikan persamaan untuk memperkirakan kapasitas jalan di Indonesia untuk daerah perkotaan dengan rumus sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Dimana:

- C = Kapasitas (smp/jam)
- C₀ = Kapasitas Dasar (smp/jam)
- FC_w = Faktor Penyesuaian Akibat Arus Lalu Lintas
- FC_{sp} = Faktor penyesuaian akibat pemisah arah
- FC_{sf} = Faktor penyesuaian akibat hambatan samping
- FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

2.5 Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan adalah ukuran yang menyatakan kualitas pelayanan yang disediakan oleh suatu jalan dalam kondisi tertentu. Nilai tingkat pelayanan jalan (*Level of service*) dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel 1 Nilai Tingkat Pelayanan

| No | Tingkat Pelayanan | V/C Ratio | Karakteristik |
|----|-------------------|-------------|--|
| 1 | A | 0,00 – 0,20 | - Kondisi arus bebas - Kecepatan tinggi ≥ 100 km/jam - Volume lalu lintas sekitar 30% dari kapasitas |
| 2 | B | 0,21 – 0,44 | - Arus stabil - Kecepatan lalu lintas sekitar 90 km/jam |

| | | | |
|---|---|-------------|---|
| | | | - Volume lalu lintas sekitar 50% dari kapasitas |
| 3 | C | 0,45 – 0,75 | - Arus stabil - Kecepatan lalu lintas ≥ 75 km/jam - Volume lalu lintas sekitar 75% dari kapasitas |
| 4 | D | 0,76 – 0,84 | - Arus mendekati tidak stabil - Kecepatan lalu lintas sekitar 60 km/jam - Volume lalu lintas sekitar 90% dari kapasitas |
| 5 | E | 0,85 – 1,00 | - Arus tidak stabil - Kecepatan sekitar 50 km/jam - Volume lalu lintas mendekati kapasitas |
| 6 | F | >1,00 | - Arus tertahan, kondisi terhambat - Kecepatan < 50 km/jam |

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No 16 Tahun 2006.

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tahapan Penelitian

Metodologi yang digunakan dalam menyelesaikan analisis kinerja ruas jalan akibat kegiatan parkir pada badan jalan di sekitar Jalan Ciledug adalah:

1. Penelitian ini dimulai dari identifikasi masalah yang kemudian dirumuskan menjadi tujuan penelitian.
2. Tahap persiapan, yaitu studi kepustakaan mengenai pengaruh parkir pada badan jalan terhadap kinerja ruas jalan yang diperoleh dari berbagai sumber atau literatur.
3. Tahap pengumpulan data, dimana data diperoleh dengan pengamatan/survei lapangan berupa kondisi geometrik jalan, arus lalu lintas, kondisi lingkungan, dan kegiatan parkir yang ada di segmen jalan tersebut. Proses pengumpulan data pada tahap ini secara garis besar dapat dibedakan menjadi dua bagian, yaitu data tentang karakteristik lalu lintas dan data mengenai karakteristik parkir pada ruas jalan tersebut.
4. Tahap analisa data yang didapat dilapangan yaitu dengan menghitung kapasitas ruas jalan, ratio V/C dan angka kepadatan lalu lintas. Kemudian pembahasan dilakukan dengan metode perbandingan, dengan tujuan membandingkan kondisi lalu lintas pada hari kerja dan hari libur..
5. Pada tahap ini, setelah dilakukan analisis dan pembahasan terhadap data-data yang ada dapat dilakukan penarikan kesimpulan. Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh akan dicoba menghasilkan suatu saran maupun masukan bagi pihak terkait dengan harapan dapat mengatasi masalah yang terjadi pada lokasi penelitian.

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini pada dasarnya dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok data. Jenis data yang dibutuhkan dan kegunaannya dapat dilihat pada Tabel 2 dan Tabel 3

Tabel 2 Kebutuhan Data Parkir

| Nama Data | Jenis Data | Teknik Pengumpulan Data | Kegunaan Data |
|-----------------------|-------------|-------------------------|---|
| Karakteristik Parkir: | | | |
| - Keluar/masuk parkir | Data Primer | Obsevasi | Menghitung besarnya parkir dan pendapatan dari parkir |
| - Kapasitas Parkir | | | |
| - Volume parkir | | | |

Tabel 3 Kebutuhan Data Ruas Jalan Dan Lalu Lintas

| Nama Data | Jenis Data | Teknik Pengumpulan Data | Kegunaan Data |
|-----------|------------|-------------------------|---------------|
|-----------|------------|-------------------------|---------------|

| | | | |
|---------------------|----------------|-----------|--|
| Geometrik Jalan | Data Primer | Observasi | Identifikasi dan Pembatasan |
| Arus Lalu Lintas | Data Primer | Survei | Menghitung Arus Lalu lintas |
| Kecepatan | Data Primer | Survei | Mendapatkan Besarnya kecepatan kendaraan |

3.3 Waktu Dan Lokasi Survei

Penelitian ini mengambil studi kasus kegiatan *on street parking* di ruas Jalan Ciledug daerah persimpangan pasar ceplak dengan panjang segmen penelitian 200 meter. Survei dilaksanakan pada hari Senin, Kamis dan Sabtu pada pukul 07.00 – 18.00 WIB.

3.4 Teknik Pengolahan Data

Berdasarkan data yang dikumpulkan, maka pengolahan data yang dikumpulkan secara umum terbagi dalam 4 bagian yaitu:

- a. Pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu lintas.
- b. Pengolahan data yang berkaitan dengan kondisi parkir.
- c. Pengolahan data yang berkaitan dengan waktu tempuh kendaraan.
- d. Penentuan jam puncak, karakteristik lalu lintas dan parkir pada jam puncak.

3.5 Teknik Analisa Dan Pembahasan

Pada tahap ini akan dilakukan analisis terhadap hasil pengolahan data yang telah dilakukan yang kemudian dilanjutkan dengan pembahasan. Analisis yang dilakukan pada penelitian ini mencakup volume lalu lintas, kecepatan rata-rata, volume parkir, kapasitas ruas jalan, nilai V/C ratio, serta kepadatan lalu lintas. Kemudian pembahasan dilakukan dengan metode perbandingan, dengan tujuan membandingkan kondisi lalu lintas pada hari kerja dan hari libur. Perbandingan ini akan menunjukkan seberapa besar pengaruh aktifitas parkir pada badan jalan (*on-street parking*) terhadap kinerja ruas jalan yang terjadi pada ruas jalan yang diteliti.

3.6 Penarikan Kesimpulan

Pada tahap ini, setelah dilakukan analisis dan pembahasan terhadap data-data yang ada dapat dilakukan penarikan kesimpulan. Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh akan dicoba menghasilkan suatu saran maupun masukan bagi pihak terkait dengan harapan dapat mengatasi masalah yang terjadi pada lokasi penelitian.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Data Volume Lalu Lintas

Pada ruas Jalan Ciledug kecenderungan jam puncak terjadi sebanyak tiga kali yaitu pagi, siang dan sore hari. Pengolahan data per jam dilakukan dengan cara mengkonversikan setiap jenis kendaraan (kend/jam) dengan ekivalensi mobil penumpang (emp) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 dengan nilai antara lain untuk kendaraan pribadi/LV (1,0), sepeda motor/MC (0,40), kendaraan berat/HV (1,3), sedangkan becak, sepeda dan kendaraan lambat lainnya masuk kedalam UM sehingga didapatkan volume arus lalu lintas dalam satuan mobil penumpang (smp).

4.2 Data Karakteristik Parkir

1. Akumulasi Parkir

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.

Akumulasi parkir_t = parkir + masuk_t – keluar

Dimana:

- Akumulasi parkir_t = akumulasi parkir pada selang waktu t.
 Parkir = jumlah kendaraan yang telah parkir.
 Masuk_t = jumlah kendaraan masuk pada selang waktu t
 Keluar = jumlah kendaraan yang keluar parkir.

2. Volume Parkir

Volume parkir adalah total jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lokasi parkir dalam satu satuan waktu tertentu(hari).

$V_{\text{parkir}} = E_i + X$

Dimana:

- E_i = Entri (kendaraan yang masuk ke lokasi)
 X = kendaraan yang sudah ada

3. Kapasitas Parkir

Kapasitas parkir adalah kemampuan maksimal suatu lahan parkir untuk melayani kendaraan yang akan parkir selama waktu pelayanan.

4.3 Kapasitas Ruas Jalan

1. Kapasitas Dasar (C_0)

Kapasitas dasar ditentukan berdasarkan jumlah lajur dan jalur jalan yang ada didaerah penelitian. Jalan Ciledug merupakan jalan 2/1 dengan kapasitas dasar ($C_0 = 1650$ smp/jam)

2. Faktor Koreksi Terhadap Lebar Jalur Lalu Lintas (F_{CW})

Lebar jalur lalu lintas efektif didaerah penelitian adalah 7,5 meter, pada saat terjadi parkir lebar jalur lalu lintas efektif berkurang 4,2 meter sehingga jalur lalu lintas efektif menjadi 3,3 meter dengan nilai $F_{CW} = 0,96$

3. Faktor Koreksi Terhadap Pemisah Arah (F_{CSP})

Berdasarkan ketentuan untuk jalan satu arah dan/atau jalan dengan pembatas median faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah adalah 1,0.

4. Faktor Koreksi Terhadap Hambatan Samping (F_{CSF})

Tabel 4 Penentuan Frekwensi Hambatan Samping Pada Hari Senin

| No | Tipe Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekwensi Kejadian | Frekwensi Bobot |
|--------------|--------------------------------------|--------|--------------|--------------------|-----------------|
| 1 | Pejalan Kaki | PED | 0,5 | 629 | 314,5 |
| 2 | Parkir, kend. Berhenti | PSV | 1 | 85,82 | 85,82 |
| 3 | Kend. Masuk + Keluar dari sisi jalan | EEV | 0,7 | 79,55 | 55,69 |
| 4 | Kend. Lambat | SMV | 0,4 | 96 | 38,4 |
| Total | | | | | 494,41 |

Sumber: Hasil Survey

Jumlah frekwensi bobot per 200 meter pada hari senin adalah 494,41. Jadi kelas hambatan samping dikategorikan sedang, dengan bahu jalan 0,3 m, maka $F_{CSF} = 0,86$.

Tabel 5 Penentuan Frekwensi Hambatan Samping Pada Hari Kamis

| No | Tipe Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekwensi Kejadian | Frekwensi Bobot |
|--------------|--------------------------------------|--------|--------------|--------------------|-----------------|
| 1 | Pejalan Kaki | PED | 0,5 | 541,55 | 270,7 |
| 2 | Parkir, kend. Berhenti | PSV | 1 | 76,09 | 76,09 |
| 3 | Kend. Masuk + Keluar dari sisi jalan | EEV | 0,7 | 70 | 49 |
| 4 | Kend. Lambat | SMV | 0,4 | 92,55 | 37 |
| Total | | | | | 432,79 |

Sumber: Hasil Survey

Jumlah frekwensi bobot per 200 meter pada hari senin adalah 432,79. Jadi kelas hambatan samping dikategorikan sedang, dengan bahu jalan 0,3m, maka $FC_{SF} = 0,86$

Tabel 6 Penentuan Frekwensi Hambatan Samping Pada Hari Sabtu

| No | Tipe Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekwensi Kejadian | Frekwensi Bobot |
|--------------|--------------------------------------|--------|--------------|--------------------|-----------------|
| 1 | Pejalan Kaki | PED | 0,5 | 892,7 | 446,4 |
| 2 | Parkir, kend. Berhenti | PSV | 1 | 81,27 | 81,27 |
| 3 | Kend. Masuk + Keluar dari sisi jalan | EEV | 0,7 | 78,36 | 54,85 |
| 4 | Kend. Lambat | SMV | 0,4 | 81,9 | 32,8 |
| Total | | | | | 615,32 |

Sumber: Hasil Survey

Jumlah frekwensi bobot per 200 meter pada hari senin adalah 615,32. Jadi kelas hambatan samping dikategorikan tinggi, dengan bahu jalan 0,3 m, maka $FC_{SF} = 0,82$.

5. Faktor Koreksi Terhadap Ukuran Kota (FC_{CS})

Jumlah penduduk Kab. Garut menurut BPS Kab. Garut tahun 2013 sebanyak 3.003.004 jiwa, pergerakan penduduk yang diperkirakan menggunakan ruas Jalan Ciledug sebesar 692.048 jiwa yang terdiri dari 5 kecamatan yaitu: Garut Kota, Tarogong Kidul, Tarogong Kaler, Karangpawitan, dan Cilawu, dengan demikian faktor koreksi yang digunakan 0,94.

Dari data diatas, maka dapat dihitung nilai dari kapasitas ruas Jalan Ciledug seperti tertera pada Tabel 7.

Tabel 7 Kapasitas Ruas Jalan Ciledug Menurut MKJI 1997

| No | Faktor Analisa | Tanpa Pengurangan Lebar Jalur | Dengan Pengurangan Lebar Jalur Pada Hari Kerja | Dengan Pengurangan Lebar Jalur Pada Hari Libur |
|----|---|-------------------------------|--|--|
| 1 | Kapasitas Dasar (C_0) (smp/Jam) | 1650 | 1650 | 1650 |
| 2 | Faktor Koreksi Lebar Jalur (FC_w) | 1,04 | 0,96 | 0,96 |
| 3 | Faktor Koreksi Pemisah Arah (FC_{SP}) | 1 | 1 | 1 |
| 4 | Faktor Koreksi Hambatan Samping (FC_{SF}) | 0,86 | 0,86 | 0,82 |
| 5 | Faktor Koreksi Ukuran Kota (FC_{CS}) | 0,94 | 0,94 | 0,94 |
| 6 | Kapasitas (C) (smp/jam) | 1.387 | 1.281 | 1.221 |

Sumber: Hasil Analisis

Dari Tabel 7 dapat dilihat bahwa nilai kapasitas ruas Jalan Ciledug yang diakibatkan oleh adanya kegiatan parkir pada badan jalan (*On-Street Parking*) berkurang dari 1.387 smp/jam menjadi 1.281 smp/jam (7,6%) pada hari kerja dan 1.221 smp/jam (12%) pada hari libur.

4.4 Perbandingan Karakteristik Pada Hari Kerja Dan Hari Libur

Dengan membandingkan antara nilai volume lalu lintas yang telah dikalikan dengan ekivalensi mobil penumpang(emp) dengan nilai kapasitas sesuai dengan kondisi parkir yang terjadi pada badan jalan, maka diperoleh nilai V/C ratio dan Tingkat Pelayanan Jalan untuk hari Senin, Kamis dan Sabtu seperti yang tertera pada Tabel 8 dan Tabel 9.

Tabel 8 Nilai V/C Ratio Pada Hari Senin, Kamis, dan Sabtu

| Waktu | Senin | | Kamis | | Sabtu | |
|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | Dengan Parkir | Tanpa Parkir | Dengan Parkir | Tanpa Parkir | Dengan Parkir | Tanpa Parkir |
| 07.00 – 08.00 | 0,69 | 0,64 | 0,44 | 0,41 | 0,72 | 0,63 |
| 08.00 – 09.00 | 0,65 | 0,60 | 0,53 | 0,50 | 0,90 | 0,80 |
| 09.00 – 10.00 | 0,62 | 0,57 | 0,55 | 0,51 | 0,81 | 0,72 |
| 10.00 – 11.00 | 0,63 | 0,58 | 0,62 | 0,57 | 0,83 | 0,73 |
| 11.00 – 12.00 | 0,68 | 0,63 | 0,64 | 0,60 | 0,86 | 0,75 |
| 12.00 – 13.00 | 0,78 | 0,73 | 0,67 | 0,62 | 0,90 | 0,79 |
| 13.00 – 14.00 | 0,76 | 0,71 | 0,68 | 0,63 | 0,92 | 0,81 |
| 14.00 – 15.00 | 0,69 | 0,64 | 0,66 | 0,61 | 0,84 | 0,74 |
| 15.00 – 16.00 | 0,67 | 0,62 | 0,66 | 0,61 | 0,86 | 0,75 |
| 16.00 – 17.00 | 0,87 | 0,80 | 0,80 | 0,74 | 0,90 | 0,79 |
| 17.00 – 18.00 | 0,87 | 0,81 | 0,83 | 0,76 | 0,90 | 0,79 |

Sumber: Hasil Analisis

Dari Tabel 8 dapat dilihat bahwa angka V/C ratio tinggi pada saat volume lalu lintas meningkat sekaligus pada saat kapasitas ruas jalan berkurang yang diakibatkan oleh adanya kegiatan parkir pada badan jalan (*On-Street Parking*). Hal ini dapat dilihat pada hari Sabtu dimana kota Garut merupakan kota yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik untuk berakhir pekan, angka V/C Ratio pada hari Sabtu mencapai 0,92. Sedangkan pada hari Kamis terjadi penurunan angka V/C Ratio sampai pada angka 0,44, hal ini menunjukkan bahwa rendahnya V/C Ratio disebabkan rendahnya volume lalu lintas sekaligus meningkatnya kapasitas ruas jalan

Tabel 9 Tingkat Pelayanan Jalan Pada Hari Senin, Kamis, dan Sabtu

| Waktu | Senin | | Kamis | | Sabtu | |
|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| | Dengan Parkir | Tanpa Parkir | Dengan Parkir | Tanpa Parkir | Dengan Parkir | Tanpa Parkir |
| 07.00 – 08.00 | C | C | B | B | C | C |
| 08.00 – 09.00 | C | C | C | C | E | D |
| 09.00 – 10.00 | C | C | C | C | D | C |
| 10.00 – 11.00 | C | C | C | C | D | C |

| | | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|---|---|
| 11.00 – 12.00 | C | C | C | C | E | C |
| 12.00 – 13.00 | D | C | C | C | E | D |
| 13.00 – 14.00 | D | C | C | C | E | D |
| 14.00 – 15.00 | C | C | C | C | D | C |
| 15.00 – 16.00 | C | C | C | C | E | C |
| 16.00 – 17.00 | E | D | D | C | E | D |
| 17.00 – 18.00 | E | D | D | D | E | D |

Sumber: Hasil Analisis

Dari Tabel 9 dapat dilihat bahwa tingkat pelayanan jalan pada hari Senin berada pada nilai C, D dan E pada jam puncak pagi, siang dan sore. Sedangkan kinerja pada hari Kamis sedikit lebih baik dimana tingkat pelayanan jalan pada jam-jam puncak pagi, siang dan sore berada pada tingkat C, C dan D. Pada hari Sabtu tingkat pelayanan jalan sampai ketitik terburuknya, dimana pada jam puncak pagi, siang dan sore tingkat pelayanan jalan berada pada tingkat E, E dan E, hal ini diakibatkan Kota Garut yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik untuk berakhir pekan.

4.5 Pendapatan Daerah Kab. Garut dari Sektor Parkir pada Jalan Ciledug

Menurut Perda No. 8 Tahun 2011 ruas Jalan Ciledug termasuk dalam kategori parkir zona 1, seperti tertera pada Tabel 10

| Jenis Kendaraan | Tarif Parkir |
|-----------------|--------------|
| Roda 2 | Rp. 1000,00 |
| Roda 4 | Rp. 2000,00 |
| Mobil Box | Rp. 4000,00 |

Sumber: Perda Kab. Garut No. 8 Tahun 2011

Berdasarkan hasil analisis volume kendaraan yang parkir pada ruas Jalan Ciledug dan Tabel 10, maka dapat diperkirakan jumlah pendapat yang diperoleh dari sektor parkir pada Jalan Ciledug sepanjang 200m seperti yang tertera pada Tabel 11.

Tabel 11 Perkiraan Rata-rata Pendapatan dari Parkir

| Hari | Volume parkir | Jenis kendaraan | | | Pendapatan parkir/200m |
|-----------|---------------|-----------------|--------|-----|------------------------|
| | | Roda 2 | Roda 4 | Box | |
| Senin | 944 | 708 | 177 | 59 | Rp. 1.298.000 |
| Kamis | 837 | 625 | 159 | 53 | Rp. 1.155.000 |
| Sabtu | 894 | 652 | 192 | 50 | Rp. 1.236.000 |
| Rata-rata | | | | | Rp. 1.229.700 |

Sumber: Hasil Analisis

Dari Tabel 13 diatas dapat diperkirakan bahwa pemasukan Pemerintah Daerah Kab. Garut dari sektor parkir pada ruas Jalan Ciledug sepanjang 200m rata-rata Rp. 1.229.700/hari jika berdasarkan pada Perda Kab. Garut No. 8 Tahun 2011.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Sesuai dengan hasil analisis dan pembahasan pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan dari hasil penelitian pengaruh parkir pada badan jalan di ruas Jalan Ciledug sebagai berikut:

1. Dari hasil analisis pada bab sebelumnya dapat dilihat bahwa pengaruh parkir pada badan jalan merupakan masalah lalu lintas yang harus diselesaikan karena menyebabkan berkurangnya lajur lalu lintas efektif sebesar 4,2 meter, sehingga menimbulkan penurunan kapasitas jalan dari 1.387 smp/jam menjadi 1.281 smp/jam (7,6%) pada hari kerja dan 1.221 smp/jam (12%) pada hari libur.
2. Karakteristik lalu lintas yang ditinjau dari V/C Ratio dan kecepatan tempuh rata-rata lalu lintas akibat adanya parkir pada badan jalan berdampak cukup besar. Pada saat volume parkir tinggi, angka V/C Ratio tinggi dan waktu tempuh rata-rata rendah sehingga menimbulkan kemacetan.
3. Banyaknya jumlah pedagang kaki lima disekitar ruas Jalan Ciledug yang juga mempunyai andil dalam menyebabkan kemacetan dan mengurangi kapasitas ruas jalan di Jalan Ciledug.
4. Tingkat pelayanan jalan pada hari Senin berada pada nilai C, D dan E pada jam puncak pagi, siang dan sore. Sedangkan kinerja pada hari Kamis sedikit lebih baik dimana tingkat pelayanan jalan pada jam-jam puncak pagi, siang dan sore berada pada tingkat C, C dan D. Pada hari Sabtu tingkat pelayanan jalan sampai ketitik terburuknya, dimana pada jam puncak pagi, siang dan sore tingkat pelayanan jalan berada pada tingkat E, E dan E, hal ini diakibatkan Kota Garut yang banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik untuk berakhir pekan.
5. Buruknya tingkat pelayanan jalan pada sore hari lebih dikarenakan mulai adanya aktifitas di pasar malam Ceplak disekitar daerah Jalan Ciledug.
6. Perkiraan jumlah pemasukan daerah dari sektor parkir di Jalan Ciledug rata-rata sekitar Rp 1.299.700/hari sepanjang 200 m titik pengamatan, untuk saat ini masih dapat dipahami mengapa Pemda Kab. Garut tetap memperbolehkan digunakannya sebagian dari ruas Jalan Ciledug sebagai lahan parkir.

5.2 Saran

1. Untuk penelitian lebih lanjut perlu diadakan kajian studi untuk mengoptimalkan kondisi lahan parkir yang ada disekitar Jalan Ciledug, sehingga kapasitas ruas Jalan Ciledug dapat dipertahankan.
2. Mengingat pengaruh hambatan samping yang ditimbulkan oleh Pasar Malam Ceplak maka diperlukan studi lebih lanjut mengenai tingkat konflik didaerah Jalan Ciledug.
3. Dengan jumlah perkiraan pemasukan daerah dari sektor parkir pada ruas Jalan Ciledug rata-rata sekitar Rp. 1.299.700/hari dan dampak kemacetan yang akan ditimbulkan untuk 5 sampai 10 tahun kedepan lebih parah sehingga perlu adanya alternatif lain baik itu berupa rakayasa lalu lintas pada Jalan Ciledug maupun membuat gedung atau lahan parkir disekitar Jalan Ciledug mengingat masih terdapat lahan kosong didaerah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta.
- Wahyuni, Rida., 2008. *Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan terhadap Kapasitas Jalan (Study Kasus Jalan Brigjend Katamso Medan)*. Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Mataram, N. K., 2011. *Analisis Kinerja Ruas Jalan akibat Bangkitan Pergerakan di Pasar Pandak Gede*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil (Vol. 15 No. 1)
- Dirjen Perhubungan Darat, 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.
- Young, W., 1991. *Parking Policy, Design and Data*. Dalam Ditjend Hubdat (1998). Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.