

# PENATAAN DAN PENANGANAN PARKIR PADA BADAN JALAN SEPANJANG RUAS JALAN CIMANUK KABUPATEN GARUT

Angga Jurista<sup>1</sup>, Ida Farida<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup>[anggajurista@yahoo.com](mailto:anggajurista@yahoo.com)

<sup>2</sup>[1976idafarida@gmail.com](mailto:1976idafarida@gmail.com)

**Abstrak** - Dalam upaya peningkatan kinerja lalu lintas di Kabupaten Garut, khususnya di Jalan Cimanuk, dimana di jalan ini adalah salah satu pusat perdagangan di Kabupaten Garut sehingga seringkali terjadi kemacetan lalu lintas dan kesemrawutan parkir kendaraan. Maka dari itu perlu pengkajian kembali dengan sistem lalu lintas dan perparkiran di Jalan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk penataan parkir serta mengetahui kebutuhan ruang parkir untuk menampung volume kendaraan yang parkir disepanjang ruas Jalan Cimanuk. Data yang diperlukan meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan pengamatan langsung dilapangan, meliputi: data volume lalu lintas dan volume kendaraan parkir; metode pengumpulan data untuk mengetahui jumlah volume kendaraan parkir dengan cara pencatatan langsung nomor polisi kendaraan yang parkir di badan jalan sepanjang ruas Jalan Cimanuk yang di bagi kedalam dua Blok pengamatan yaitu Blok-1 dari batas Bunderan Simpang lima sampai dengan bunderan Leuwidaun dengan panjang jalan yaitu  $\pm 2,46$  Km, dan Blok-2 dari Bunderan Leuwidaun sampai dengan Perempatan Maktal dengan panjang Jalan  $\pm 1,79$  Km. Survei dilakukan pada 3 interval waktu, jam 08.00-09.00, 12.00-13.00, 14.00-17.00 dalam jangka waktu 3 hari yaitu, Senin, Kamis dan Sabtu. Hasil kajian menjelaskan bahwa, selama penelitian total volume parkir kendaraan di badan jalan sepanjang Jalan Cimanuk menunjukkan puncak kendaraan parkir terjadi di hari Sabtu pada waktu sore hari yaitu antara pukul 16:00 – 17:00 WIB, dengan total kendaraan parkir berjumlah 424 kendaraan. Volume puncak lalu lintas tertinggi yaitu pada hari Senin dengan interval waktu pada sore hari yaitu pukul 16:15-16:30 WIB dengan jumlah kendaraan 6066/ 15 Menit atau 3089,65 SMP/15 Menit. Berdasarkan survei dilapangan untuk kriteria yang layak dijadikan lahan parkir di badan Jalan sepanjang Jalan Cimanuk yaitu 8 titik lokasi. Adapun alternatif pola parkir yang dipakai adalah pola parkir paralel. Sedangkan Lokasi yang dapat di jadikan alternatif area parkir diluar badan jalan pada kawasan Jalan Cimanuk adalah pada ex-Gedung Pelayanan Pajak. Kebutuhan ruang parkir kendaraan ringan untuk kondisi saat ini sebanyak 228 petak, sedangkan untuk sepeda motor sebanyak 246 petak. Dan dari analisa secara ekonomi untuk pendapatan dalam 1 bulan/30 hari untuk kendaraan ringan adalah Rp.14.340.000/bulan, dan untuk sepeda motor adalah Rp. 14.670.000/bulan.

**Kata kunci** : Parkir, Volume kendaraan parkir, Volume Lalu lintas.

## I. PENDAHULUAN

Ruas Jalan Cimanuk termasuk daerah dengan tingkat kesibukan tinggi, karena disepanjang jalan terdapat sarana perdagangan, sarana pendidikan, dan lain-lain, sehingga sering terjadi konflik dari Bergeraknya arus lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kemacetan dan ketidak teraturan di sepanjang ruas jalan Cimanuk. Kegiatan transportasi diruas Jalan Cimanuk akhir-akhir ini menunjukkan kecenderungan yang terus meningkat. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh

adanya penambahan kegiatan perkotaan, baik secara kuantitatif maupun kualitatif. Terjadinya peningkatan kegiatan perkotaan adalah disebabkan oleh adanya penambahan jumlah penduduk, peningkatan kebutuhan sosial ekonomis penduduk, perluasan dan peningkatan fungsi sosial politik dari kota terhadap daerah pelayanan serta adanya perkembangan teknologi. Masalah yang terjadi adalah kurangnya kawasan parkir tersendiri pada masing-masing sarana tersebut, sehingga parkir dilakukan dengan memakai badan jalan.

Fasilitas parkir merupakan salah satu prasarana lalu lintas yang penting dalam sistem transportasi perkotaan yang dapat menunjang aktivitas-aktivitas untuk menjangkau suatu kawasan tertentu, sehingga penggunaannya harus efisien dan dapat menciptakan lalu lintas yang tertib, aman dan lancar. Kenyamanan, keamanan, serta kemudahan untuk menjangkau tujuan suatu kawasan merupakan faktor-faktor yang diharapkan oleh pengguna fasilitas parkir.

Berdasarkan uraian latar belakang, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah sistem parkir yang sesuai dengan kondisi di Jalan Cimanuk?
2. Berapakah volume arus lalu lintas di ruas jalan Cimanuk?
3. Berapakah kebutuhan lahan parkir yang harus disediakan di ruas Jalan Cimanuk untuk menampung jumlah kendaraan parkir?

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Mengetahui titik lahan parkir.
2. Menganalisis karakteristik parkir meliputi volume kendaraan parkir, dan kebutuhan ruang parkir pada ruas Jalan Cimanuk.
3. Mengetahui volume lalu lintas di Jalan Cimanuk.

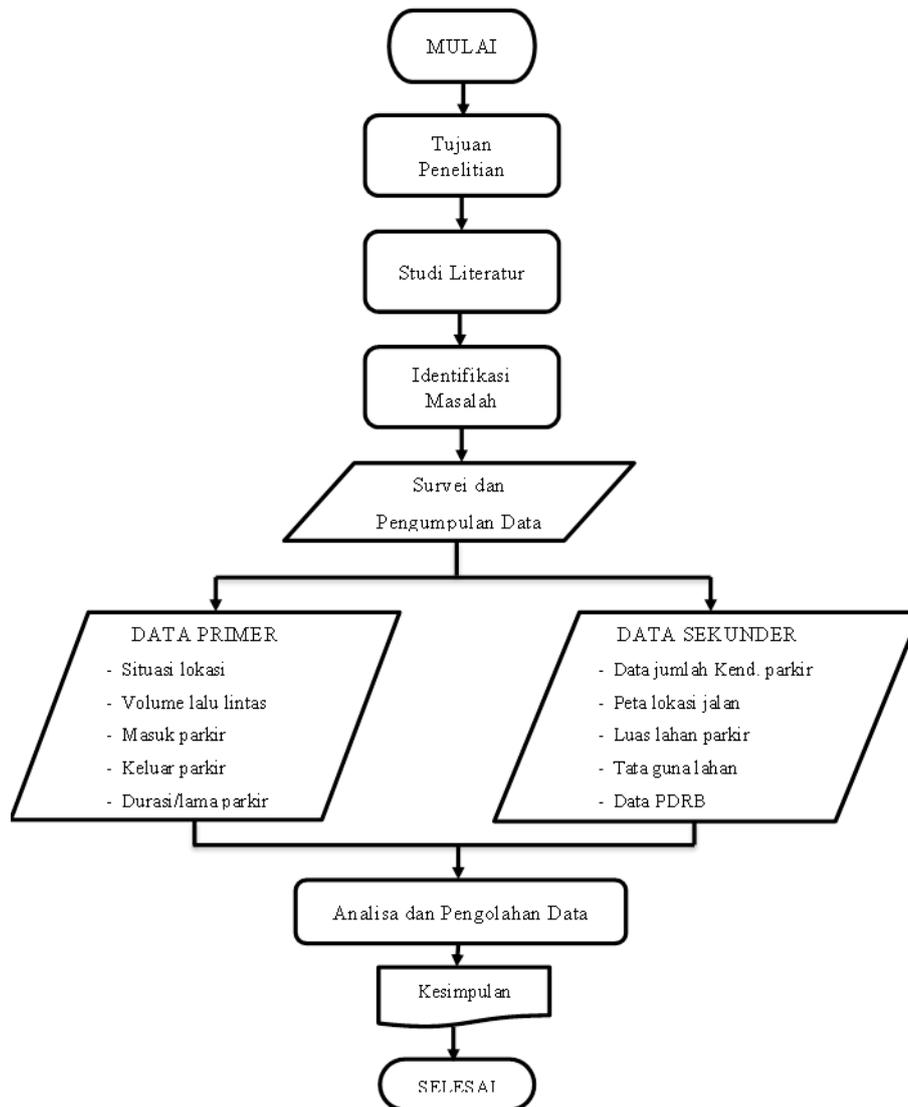
Dalam penyusunan laporan ini ada beberapa batasan yang menjadi batasan dalam pembahasan penelitian ini yaitu:

1. Lokasi penelitian di sepanjang Ruas Jalan Cimanuk yaitu dari batas bundaran Simpang lima sampai dengan Perempatan Maktal
2. Penanganan fasilitas parkir dengan melihat jumlah kendaraan yang ada sehingga didapatkan hasil yang optimal dari penggunaan parkir yang masih menggunakan badan jalan.
3. Penelitian ini dilakukan hanya pada volume lalu lintas kendaraan, dan Volume parkir kendaraan mobil penumpang/kendaraan ringan.
4. Eksternalitas yang diakibatkan oleh pedagang kaki lima dan penyebrang jalan tidak termasuk dalam penelitian.
5. Penelitian ini tidak membahas sikap dan perilaku pengemudi kendaraan.

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah dapat memberi masukan bagi pemerintah daerah atau instansi yang terkait tentang masalah yang dihadapi berhubungan dengan peningkatan kinerja jalan dengan memanfaatkan perhitungan dari persamaan yang didapat dari penelitian ini.

## **II. METODOLOGI PENELITIAN**

Secara umum penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan kerja sebagaimana terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1: Diagram Alur Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di sepanjang ruas Jl. Cimanuk Kab.Garut, yaitu dari batas bunderan simpang lima sampai perempatan maktal dengan panjang jalan 4,25 km. Dalam studi ini metode pengumpulan data dilakukan dengan cara:

1. Studi Literatur  
Studi literatur ini meliputi pengambilan teori-teori serta rumus-rumus dari beberapa sumber bacaan buku, jurnal ilmiah, makalah-makalah, seminar atau symposium ilmiah, sumber-sumber dari internet yang berkaitan dengan Tugas Akhir ini.
2. Metode *Observasi*  
Yaitu metode dengan cara melakukan survei langsung kelapangan. Hal ini mutlak dilakukan untuk mengetahui kondisi sebenarnya.

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu:

1. Data Sekunder  
Data sekunder dalam studi ini diperoleh dari instansi terkait, yang meliputi data jumlah kendaraan parkir, peta situasi, luas lahan, tataguna lahan, jumlah penduduk, data kepemilikan kendaraan.
2. Data Primer  
Data primer adalah data yang diambil dari lapangan dengan cara pencatatan langsung di ruas Jalan Cimanuk. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini pada dasarnya terbagi atas data

data karakteristik parkir dan karakteristik lalu lintas. Dari survei yang dilakukan diharapkan dapat diperoleh data-data yang ada di lapangan dan kondisi nyata dari wilayah studi.

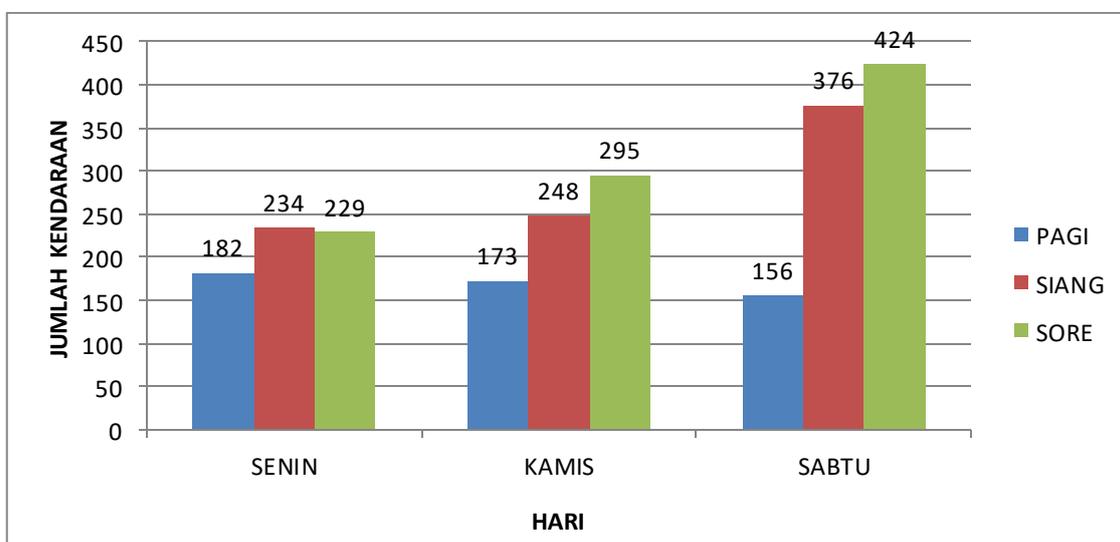
### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 1. Volume Kendaraan Parkir di Jalan Cimanuk

Dari data hasil survei yang dilakukan di Jalan Cimanuk yang dibagi menjadi dua blok pengamatan yaitu blok 1 dari batas Simpang lima sampai bunderan Leuwidaun dengan panjang jalan  $\pm 2,46$  km dan blok 2 dari bunderan Leuwidaun sampai perempatan Maktal dengan panjang jalan  $\pm 1,79$ . Pencatatan dilakukan dengan interval waktu 1 jam tiap satu kali putaran pada masing-masing daerah pengamatan. Pencatatan dilakukan pada kondisi pagi, siang dan sore yaitu pada pukul 08.00 – 09.00 WIB, pukul 12.00 – 13.00 WIB dan pukul 16.00 – 17.00 WIB. Untuk jumlah kendaraan mobil roda empat yang parkir dicatat nomor kendaraannya pada suatu Tabel yang telah disiapkan sebelumnya (data terlampir), sedangkan untuk sepeda motor tidak dicatat nomor kendaraannya tetapi langsung dihitung jumlah sepeda motor yang parkir di Jalan Cimanuk. Selanjutnya dari data volume kendaraan parkir dari blok pengamatan 1 dan 2 dapat dibuat Tabel dan diagram untuk mengetahui puncak kendaraan parkir selama pengamatan pada lokasi sepanjang ruas Jalan Cimanuk, seperti yang terlihat pada Tabel 1 dan Gambar 2

Tabel 1: Total Kendaraan Parkir di Sepanjang Jalan

HARI	WAKTU	JUMLAH KENDARAAN	JUMLAH KENDARAAN
SENIN	PAGI	182	645
	SIANG	234	
	SORE	229	
KAMIS	PAGI	173	716
	SIANG	248	
	SORE	295	
SABTU	PAGI	156	956
	SIANG	376	
	SORE	424	
TOTAL		2317	2317



Gambar 2: Diagram Total Volume Parkir Kendaraan Jalan Cimanuk

Dari diagram total volume parkir kendaraan di badan jalan sepanjang Jalan Cimanuk menunjukkan puncak kendaraan parkir terjadi di hari Sabtu pada waktu sore hari yaitu antara pukul 16:00 – 17:00 WIB, dengan total kendaraan parkir berjumlah 424 kendaraan.

2. Volume Kendaraan Parkir di Jalan Cimanuk

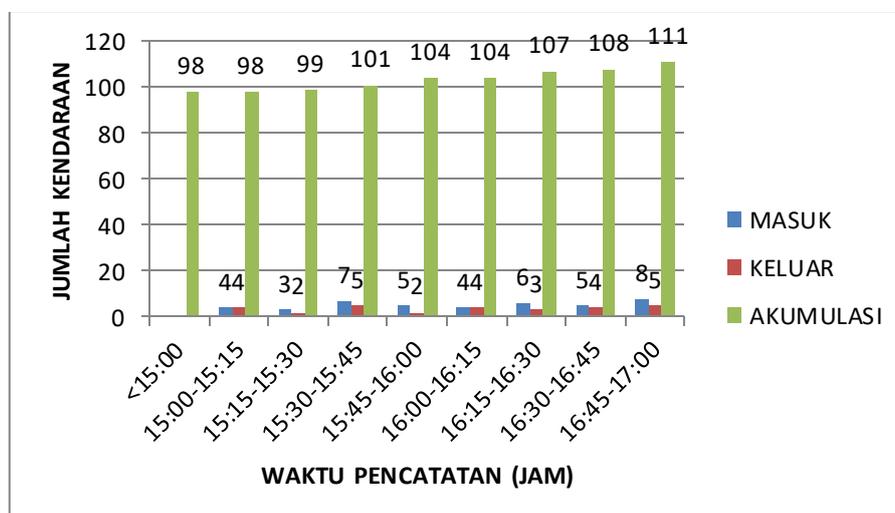
Akumulasi parkir merupakan informasi penting yang sangat dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

Untuk Pengolahan data diambil dari volume puncak total kendaraan parkir yaitu di hari Sabtu pada waktu antara 16:00 – 17:00 WIB dengan jumlah 424 kendaraan. akumulasi parkir masuk dan keluar kendaraan parkir, yaitu dalam hal ini akumulasi yang digunakan per 15 menit selama 2 jam dengan periode waktu antara 15:00-17:00 WIB. Di awal jam pengamatan survei bahwa akumulasi masuk sudah memiliki nilai. Hal ini menjelaskan bahwa sebelum survei di mulai, pada kawasan Jalan Cimanuk sudah terdapat kendaraan yang parkir. Sebelum survei dimulai, terdapat 98 kendaraan yang parkir pada kawasan lokasi studi.

Tabel 2: Akumulasi Kendaraan Parkir

PERIODE WAKTU	MASUK	KELUAR	AKUMULASI
<15:00			98
15:00-15:15	4	4	98
15:15-15:30	3	2	99
15:30-15:45	7	5	101
15:45-16:00	5	2	104
16:00-16:15	4	4	104
16:15-16:30	6	3	107
16:30-16:45	5	4	108
16:45-17:00	8	5	111

Selanjutnya dari Tabel akumulasi parkir dapat dibuat diagram fluktuasi keluar-masuk kendaraan dan akumulasi parkir selama pengamatan pada lokasi penelitian di Jalan Cimanuk, yang dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3: Fluktuasi Kendaraan dan Akumulasi Parkir di Jalan Cimanuk

### 3. Durasi Parkir

Durasi parkir adalah rentang waktu (lama waktu) kendaraan yang diparkir pada tempat tertentu. Durasi parkir dapat dihitung dengan rumus:

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime} \dots\dots\dots(1)$$

dengan :

- Extime = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir (pemberangkatan)
- Entime = waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir (kedatangan)

Tabel 3: Durasi Parkir Mobil Penumpang

Hari	Jumlah kendaraan parkir (6 jam)	Lama waktu Parkir (Menit)	Durasi Parkir rata-rata (Menit)
Senin	156	21102	135
Kamis	151	21383	142
Sabtu	239	35146	147

Pada Tabel 3 terlihat bahwa durasi parkir rata-rata tertinggi kendaraan mobil penumpang selama waktu penelitian terjadi pada hari Sabtu yakni mencapai 147 menit atau 2,25 jam, sedangkan yang terendah terjadi pada hari Senin dengan durasi 55 menit atau 0,9 jam.

Tabel 4: Durasi Parkir Sepeda Motor

Hari	Jumlah kendaraan parkir (6 jam)	Lama waktu Parkir (Menit)	Durasi Parkir rata-rata (Menit)
Senin	489	10821	22
Kamis	565	25248	45
Sabtu	1484	44365	30

Pada Tabel 4 terlihat bahwa durasi parkir rata-rata tertinggi untuk kendaraan sepeda motor selama waktu penelitian terjadi pada hari Kamis yakni mencapai 45 menit atau 0,75 jam, sedangkan yang terendah terjadi pada hari Senin dengan durasi 22 menit atau 0,36 jam.

### 4. Kebutuhan Parkir

Kebutuhan parkir yang dimaksudkan disini adalah banyaknya petak parkir yang dibutuhkan agar mampu menampung banyaknya kendaraan yang akan parkir dalam periode waktu tertentu. Untuk menentukan banyaknya petak parkir yang diperlukan untuk menampung kendaraan yang parkir dapat dihitung berdasarkan volume kendaraan yang masuk selama 6 jam waktu survei.

Tabel 5: Petak Parkir Yang Diperlukan

Jenis Kendaraan	Lamanya Survei (T) (jam)	Rata-rata lama parkir (D) (jam/kend)	Akibat Turnover (f)	Volume Kendaraan (Nt)	Jumlah Petak Parkir $S=(Nt*D)/(T*f)$
LV	6	2.25	0.9	546	228
MC	6	0.75	0.9	1771	246

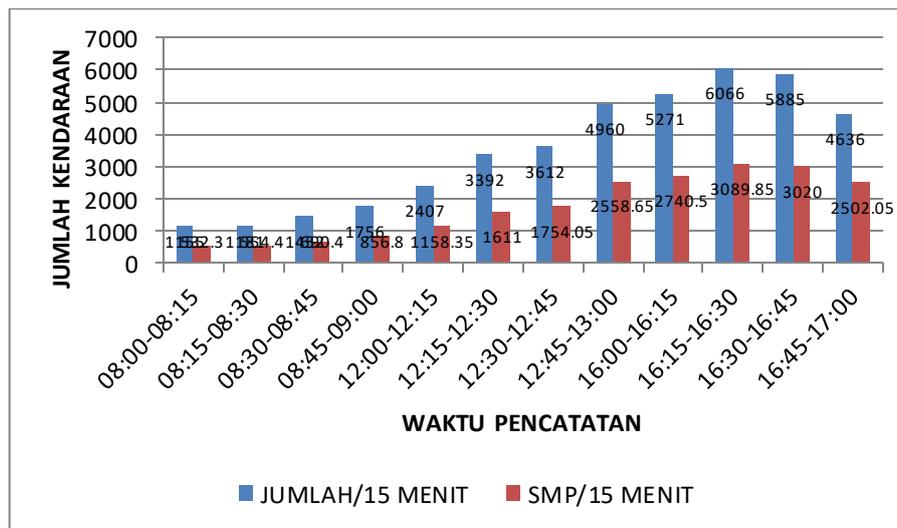
Hasil analisis data dari petak parkir kendaraan yang diperlukan di Jalan Cimanuk yaitu dapat disimpulkan bahwa jumlah kebutuhan petak parkir kendaraan ringan untuk kondisi saat ini sebanyak 228 petak, sedangkan untuk sepeda motor sebanyak 246 petak.

### 5. Karakteristik Lalu Lintas Jalan Cimanuk

Dari data hasil survei di Jalan Cimanuk yang di lakukan selama 3 hari yaitu pada hari Senin tanggal 26 September 2016, Kamis tanggal 29 September 2016 dan Sabtu tanggal 01 Oktober 2016, dengan waktu antara pukul 08:00–09:00, 12:00–13:00, 16:00–17:00 WIB. Arus lalu lintas yang di amati adalah lalu lintas kendaraan dengan klasifikasi kendaraan berat (LV), kendaraan ringan (HV), dan sepeda motor (MC). Survei volume lalu lintas ini berdasarkan pencatatan kendaraan langsung dari dua arah melalui satu pengamatan.

Tabel 6: Volume Lalu lintas Jalan Cimanuk (Hari Senin)

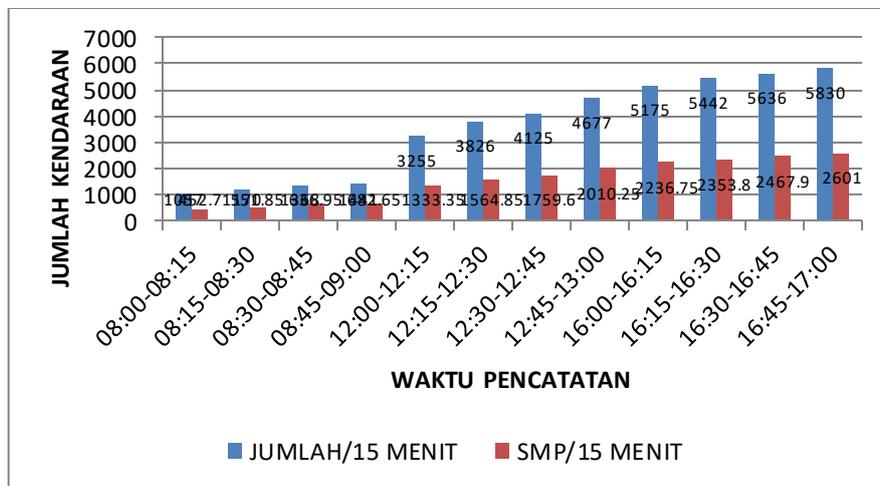
PERIODE WAKTU	JENIS KENDARAAN			JUMLAH	
	LV	HV	MC	JUMLAH/15 MENIT	SMP/15 MENIT
08:00-08:15	197	0	958	1155	532.3
08:15-08:30	217	0	964	1181	554.4
08:30-08:45	279	1	1172	1452	690.4
08:45-09:00	370	2	1384	1756	856.8
12:00-12:15	486	0	1921	2407	1158.35
12:15-12:30	652	0	2740	3392	1611
12:30-12:45	751	2	2859	3612	1754.05
12:45-13:00	1263	2	3695	4960	2558.65
16:00-16:15	1374	3	3894	5271	2740.5
16:15-16:30	1486	1	4579	6066	3089.85
16:30-16:45	1476	1	4408	5885	3020
16:45-17:00	1353	0	3283	4636	2502.05



Gambar 4: Diagram Volume Lalu lintas Kendaraan Jalan Cimanuk (Hari Senin)

Tabel 7: Volume Lalu lintas Jalan Cimanuk (Hari Kamis)

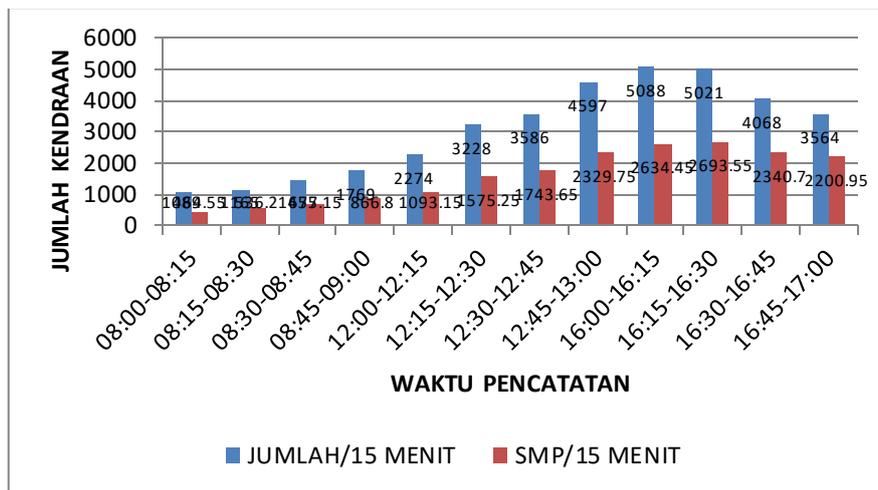
PERIODE WAKTU	JENIS KENDARAAN			JUMLAH	
	LV	HV	MC	JUMLAH/15 MENIT	SMP/15 MENIT
08:00-08:15	126	1	930	1057	452.7
08:15-08:30	219	0	951	1170	551.85
08:30-08:45	242	1	1125	1368	636.95
08:45-09:00	273	1	1167	1441	682.65
12:00-12:15	296	2	2957	3255	1333.35
12:15-12:30	346	1	3479	3826	1564.85
12:30-12:45	482	3	3640	4125	1759.6
12:45-13:00	573	1	4103	4677	2010.25
16:00-16:15	652	2	4521	5175	2236.75
16:15-16:30	687	3	4752	5442	2353.8
16:30-16:45	762	0	4874	5636	2467.9
16:45-17:00	861	1	4968	5830	2601



Gambar 5: Diagram Volume Lalu lintas Kendaraan Jalan Cimanuk (Hari Kamis)

Tabel 8: Volume Lalu lintas Jalan Cimanuk (Hari Sabtu)

PERIODE WAKTU	JENIS KENDARAAN			JUMLAH	
	HV	LV	MC	JUMLAH/15 MENIT	SMP/15 MENIT
08:00-08:15	127	1	961	1089	464.55
08:15-08:30	195	2	968	1165	536.2
08:30-08:45	257	1	1197	1455	677.15
08:45-09:00	381	0	1388	1769	866.8
12:00-12:15	456	1	1817	2274	1093.15
12:15-12:30	684	1	2543	3228	1575.25
12:30-12:45	749	2	2835	3586	1743.65
12:45-13:00	1105	3	3489	4597	2329.75
16:00-16:15	1312	1	3775	5088	2634.45
16:15-16:30	1439	1	3581	5021	2693.55
16:30-16:45	1408	2	2658	4068	2340.7
16:45-17:00	1467	0	2097	3564	2200.95



Gambar 6: Diagram Volume Lalu lintas Kendaraan Jalan Cimanuk (Hari Sabtu)

Dari data volume lalu lintas kendaraan di Jalan Cimanuk selama penelitian menjelaskan bahwa puncak lalu lintas terjadi pada hari Senin dengan interval waktu pada sore hari yaitu pukul 16:15-16:30 WIB dengan jumlah kendaraan 6066/15 Menit atau 3089,65 SMP/15 Menit.

#### 6. Penentuan Titik Lokasi Parkir *On-street*

Dalam hal ini kriteria yang dipakai untuk menentukan titik lokasi yang layak di jadikan lahan parkir yaitu mengacu kepada Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Departemen Perhubungan 1998, yang sebelumnya sudah dijelaskan dalam Bab II. Adapun pengertiannya adalah sebagai berikut:

1. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan
2. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter
3. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan
4. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang
5. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan
6. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung
7. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis

Berdasarkan survei dilapangan untuk kriteria yang layak dijadikan lahan parkir di badan Jalan sepanjang Jalan Cimanuk yaitu 8 titik lokasi.

1. Jalan di sekitaran SMKN 1 Garut
2. Jalan di sekitaran Jl. Tenjolaya
3. Jalan di sekitaran Rumah makan Pecel Lela
4. Jalan di sekitaran Lapang Jayaraga
5. Jalan di sekitaran SDN Paminggir IV-V-VI-VII
6. Jalan di sekitaran Jl. Bank
7. Jalan di sekitaran Pusat perbelanjaan Sehati
8. Jalan di sekitaran Jl. Pajajaran

Setelah menentukan titik lahan parkir yang layak untuk dijadikan lahan parkir selanjutnya mendesain pola parkir untuk digunakan di setiap titik lahan parkir yang telah ditentukan. Adapun alternatif pola parkir yang dipakai adalah pola parkir paralel.

Pola Parkir paralel/sejajar dimana parkir diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. Parkir dilakukan sejajar dengan tepi jalan, baik di sisi kiri jalan atau sisi kanan dan atau di kedua sisi bila hal itu memungkinkan. Parkir paralel adalah cara paling umum dilaksanakan untuk mobil dipinggir jalan.

Dengan meninjau lebar efektif jalan yang ada, maka untuk parkir paralel (sejajar) bisa di

buat opsi konfigurasi, yaitu di kiri dan kanan, dan di sisi kiri atau di sisi kanan.

1. Parkir di kiri dan kanan jalan



Gambar 7: Konfigurasi Parkir di Kiri dan Kanan jalan

2. Parkir di kiri jalan



Gambar 8: Konfigurasi Parkir di kiri jalan

3. Parkir di kanan jalan



Gambar 9: Konfigurasi Parkir di Kanan Jalan

7. Penentuan Titik Lokasi Parkir *Off-street*

Kebutuhan luas lahan parkir diambil dari luas petak parkir yang dibutuhkan yaitu untuk mobil penumpang 228 petak atau bila dikalikan SRP  $2,5 \times 5 \text{ m}^2$  yaitu  $2850 \text{ m}^2$ , dan untuk sepeda motor 246 atau bila dikalikan SRP  $0,75 \times 2,00 \text{ m}^2$  yaitu  $369 \text{ m}^2$ .

Lokasi yang dapat di jadikan alternatif area parkir pada kawasan Jalan Cimanuk adalah pada ex- Gedung Pelayanan Pajak pemilihan lokasi ini di dasarkan pada:

1. Lokasi berada dalam area pusat perdagangan
2. Merupakan lahan yang tidak di fungsikan sehingga dapat mempermudah menejemen pembangunannya
3. Untuk meningkatkan kapasitas parkir maka dapat di terapkan perparkiran dengan sistem gedung parkir.

8. Analisa Tarif Parkir

Keadaan parkir sebagai sarana pendukung tentu saja akan sangat mempengaruhi perilaku,

kebutuhan serta status sosial dari penggunaannya. Oleh karena itu penetapan tarif parkir juga harus memperhatikan hal-hal tersebut agar sesuai dengan tingkat penghasilan dan fungsi sosial dari sarana parkir tersebut.

Adapun pendapatan dalam setiap hari di ambil dari puncak kendaraan yang parkir dalam satu hari, dan tarif yang mungkin akan di gunakan sistem tarif tetap sebesar Rp 2000/kendaraan untuk kendaraan ringan dan untuk sepeda motor sebesar Rp 1000/kendaraan. Untuk melihat rician pendapatan dari hasil survei selama tiga hari pengamatan bisa dilihat di Tabel 9 dan Tabel 10.

Tabel 9: Perhitungan Pendapatan Parkir Kendaraan Ringan

HARI	JUMLAH KENDARAAN	TOTAL	TARIF TETAP (Rp.2000)
SENIN	64	156	Rp 128,000.00
	54		Rp 108,000.00
	38		Rp 76,000.00
KAMIS	45	151	Rp 90,000.00
	59		Rp 118,000.00
	47		Rp 94,000.00
SABTU	50	239	Rp 100,000.00
	84		Rp 168,000.00
	105		Rp 210,000.00
TOTAL	546	546	Rp 1,092,000.00

Tabel 10: Perhitungan Pendapatan Parkir Sepeda Motor

HARI	JUMLAH KENDARAAN	TOTAL	TARIF TETAP (Rp.2000)
SENIN	118	489	Rp 118,000.00
	180		Rp 180,000.00
	191		Rp 191,000.00
KAMIS	128	565	Rp 128,000.00
	189		Rp 189,000.00
	248		Rp 248,000.00
SABTU	106	717	Rp 106,000.00
	292		Rp 292,000.00
	319		Rp 319,000.00
TOTAL	1771	1771	Rp 1,771,000.00

Data yang dipakai dari pengamatan puncak volume kendaraan yang parkir pada badan Jalan di Jalan Cimanuk untuk kendaraan ringan yaitu pada hari Sabtu dengan kendaraan parkir 239 kendaraan.

$$239 \times 2000 = 478.000/\text{hari}$$

Pendapatan dalam satu harinya sebesar Rp 478.000/hari

$$478.000 \times 1\text{bulan}/30 \text{ hari} = 14.340.000/\text{bulan}$$

Jadi untuk pendapatan dalam 1 bulan/30 hari adalah Rp.14.340.000/bulan

Sedangkan untuk kendaraan sepeda motor dipakai dari pengamatan terendah volume kendaraan yang parkir pada badan Jalan di Jalan Cimanuk yaitu pada hari Senin dengan kendaraan parkir 489 kendaraan.

$$489 \times 1000 = 489.000/\text{hari}$$

Pendapatan dalam satu harinya sebesar Rp 489.000/hari

$$489.000 \times 1\text{bulan}/30 \text{ hari} = 14.670.000/\text{bulan}$$

Jadi untuk pendapatan dalam 1 bulan/30 hari adalah Rp. 14.670.000/bulan

#### IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan dari data hasil survei dan analisa data, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Titik Lokasi Parkir
    - Parkir di badan Jalan sepanjang Jalan Cimanuk yaitu 8 titik lokasi, adapun titik lokasi tersebut adalah Jalan di sekitaran SMKN 1 Garut, Jalan di sekitaran Jl. Tenjolaya, Jalan di sekitaran Rumah makan Pecel Lela, Jalan di sekitaran Lapang Jayaraga, Jalan di sekitaran SDN Paminggir IV-V-VI-VII, Jalan di sekitaran Jl. Bank, Jalan di sekitaran Pusat perbelanjaan Sehati, Jalan di sekitaran Pusat perbelanjaan Sehati, dan Jalan di sekitaran Jl. Pajajaran.
    - Sedangkan untuk lokasi yang dapat di jadikan alternatif area parkir diluar badan jalan pada kawasan Jalan Cimanuk adalah pada ex- Gedung Pelayanan Pajak.
  2. Untuk volume kendaraan parkir diperoleh volume puncak kendaraan parkir pada badan jalan yaitu terjadi di hari Sabtu pada waktu sore hari antara pukul 16:00-17:00 WIB, dengan total kendaraan parkir berjumlah 424 kendaraan. Sedangkan kebutuhan ruang parkir kendaraan ringan untuk kondisi saat ini sebanyak 228 petak, sedangkan untuk sepeda motor sebanyak 246 petak.
  3. Puncak volume lalu lintas terjadi pada hari Senin dengan interval waktu pada sore hari yaitu pukul 16:15-16:30 WIB dengan jumlah kendaraan 6066/ 15 Menit atau 3089,65 SMP/15 Menit.
  4. Untuk alternatif pola parkir di badan jalan yang dipakai adalah pola parkir paralel.
  5. Dan dari analisa secara ekonomi untuk pendapatan dalam 1 bulan/30 hari untuk kendaraan ringan adalah Rp.14.340.000/bulan, dan untuk sepeda motor adalah Rp. 14.670.000/bulan.
- Berdasarkan kesimpulan pada hasil penelitian ini ada beberapa saran yang dapat disampaikan, yaitu:
1. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut dengan menambah jam dan jumlah hari survei sehingga hasil yang didapat untuk menentukan kebutuhan parkir kendaraan lebih akurat.
  2. Perlu adanya penelitian lebih lanjut terhadap Kinerja jalan ,kapasitas ruang parkir untuk beberapa tahun yang akan datang.
  3. Perlu dibuatkan pemarkaan yang jelas untuk badan jalan yang dijadikan sebagai fasilitas parkir, supaya tempat parkir tidak semrawut dan tertata dengan baik.
  4. Untuk memperlancar lalu lintas di Jalan Cimanuk pemerintah ataupun pihak swasta sebaiknya menyediakan sarana tempat parkir kendaraan di luar badan jalan atau *Off street parking*.

## V. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta.
- Abubakar I. dkk. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta
- Departemen Perhubungan. (1998). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/98 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta.
- Hobbs, F.D, (1995). *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Penerbit UGM, Yogyakarta.
- Irawan Yudiaryadi. (2003). Evaluasi Penataan Parkir Di Pertokoan. *Tugas Akhir*. Program Studi Teknik Sipil Sekolah Tinggi Teknologi Garut.
- Morlok, Edward, K. (1991). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Cetakan ketiga, Erlangga, Jakarta.
- Tamin, O. Z., (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung.
- Wahdan Yaumil. (2014). Analisis Karakteristik Parkir Pada Badan Jalan Dan Dampaknya Terhadap Lalu lintas (Studi kasus: Jalan Siliwangi Kabupaten Garut). *Tugas Akhir*. Program Studi Teknik Sipil Sekolah Tinggi Teknologi Garut.
- Wahyuni, R., (2008). Pengaruh Parkir pada Badan Jalan terhadap Kinerja Ruas Jalan (*Studi Kasus: Jalan Brigjen Katamso Sekolah Harapan Mandiri Medan*). Skripsi Dipublikasikan. Universitas Sumatera Utara.
- Warpani, S, (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Umum*. Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung.