

# BAB V

## KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil yang didapat dari penelitian yang dilakukan di ruas jalan cak doko (simpang Palapa-simpang Bhayangkara), maka dapat diambil beberapa kesimpulan antara lain :

1. Berdasarkan hasil pengamatan dan analisa, di ketahui bahwa ada beberapa *areal* parkir yang tidak memadai. Hal ini dapat berpengaruh pada aktivitas parkir terhadap kinerja ruas jalan. Sebagai contoh *areal* parkir kendaraan roda 4 pada Mitra Swalayan tidak memadai sehingga pengunjung memarkir kendaraannya di badan jalan, yang mengakibatkan efektifitas dan kapasitas penggunaan jalan raya menurun sehingga terjadi kemacetan atau antrian lalu lintas pada ruas jalan cak doko.
2. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, diketahui karakteristik parkir pada setiap unit usaha di ruas jalan cak doko (simpang palapa-simpang bhayangkara) tidak semua *areal* parkirnya memadai. Di beberapa unit tidak memiliki petugas parkir dan tidak memiliki rambu-rambu parkir.
3. Dari pengamatan langsung kebutuhan ruang parkir di jalan cak doko (simpang Palapa-simpang Bhayangkara), menunjukkan bahwa :
  - a. Akumulasi kendaraan maksimum roda 2 pada area parkir Mitra Swalayan berdasarkan hasil analisa sebesar 22 kendaraan, sedangkan *areal* parkir untuk kendaraan roda 2 *existing* 147 petak, berarti *areal* parkir kendaraan roda 2 memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $22/147 = 0,15$  atau  $IP < 1$ . Akumulasi kendaraan maksimum roda 4 pada *areal* parkir Mitra Swalayan berdasarkan hasil analisa sebesar 8 kendaraan sedangkan *areal existing* untuk kendaraan roda 4 sebesar 6 petak, berarti *areal* parkir kendaraan roda 4 tidak memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $8/6 = 1,33$  atau  $IP > 1$ .
  - b. Akumulasi kendaraan maksimum roda 2 pada *areal* parkir *Middle Mart* berdasarkan hasil analisa sebesar 17 kendaraan, sedangkan *areal existing* untuk kendaraan roda 2 sebesar 47 petak, berarti *areal* parkir kendaraan memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $17/47 = 0,36$  atau  $IP < 1$ . Akumulasi maksimum kendaraan roda 4 pada *areal* parkir *Middle Mart* berdasarkan hasil analisa sebesar 6 kendaraan, sedangkan *areal existing* untuk kendaraan roda 4 sebesar 2 petak, berarti *areal* parkir kendaraan tidak memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $6/2 = 3$  atau  $IP > 1$ .

- c. Akumulasi maksimum kendaraan roda 2 pada area parkir Bank BRI berdasarkan hasil analisa sebesar 16 kendaraan, sedangkan areal *existing* untuk kendaraan roda 2 sebesar 14 petak, berarti luas areal parkir kendaraan tidak memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $16/14 = 1,14$  atau  $IP > 1$ . Akumulasi maksimum kendaraan roda 4 pada area parkir Bank BRI berdasarkan hasil analisa sebesar 10 kendaraan, sedangkan area parkir *existing* untuk kendaraan roda 4 sebesar 1 petak, berarti area parkir kendaraan roda dua tidak memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $10/1 = 10$  atau  $IP > 1$ .
- d. Akumulasi maksimum kendaraan roda 2 pada area parkir Ruko A berdasarkan hasil analisa sebesar 20 kendaraan, sedangkan area *existing* untuk kendaraan roda 2 sebesar 154 petak, berarti area parkir kendaraan memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $20/154 = 0,13$  atau  $IP < 1$ . Akumulasi maksimum kendaraan roda 4 pada area parkir Ruko A berdasarkan hasil analisa sebesar 14 kendaraan, sedangkan area *existing* untuk kendaraan roda 4 sebesar 13 petak, berarti areal parkir kendaraan tidak memadai. Sehingga nilai indeks parkir yang diperoleh adalah  $14/13 = 1,08$  atau  $IP > 1$ .
- e. Durasi rata-rata di Mitra Swalayan sebesar 6,309, *Middle Mart* sebesar 5,960, Bank BRI sebesar 7,391, dan Ruko A sebesar 12,068

Jumlah Satuan Ruang Parkir (SRP) yang dibutuhkan di ruas jalan cak doko (simpang Palapa-simpang Bhayangkara), untuk kendaraan roda pada Mitra Swalayan, *Middle Mart*, dan Ruko A tidak membutuhkan tambahan luas lahan SRP karena kapasitas yang ada masih bisa menampung pada jam puncak. Sedangkan untuk kendaraan roda dua pada Bank BRI dan kendaraan roda empat pada Mitra Swalayan, *Middle Mart* dan Ruko A membutuhkan tambahan luas lahan SRP atau strategi penanganan parkir yang baik karena kapasitas yang ada tidak memadai untuk menampung kendaraan pada jam puncak.

## 5.2 Saran

1. Parkir di ruas jalan cak doko, seharusnya diatur oleh petugas untuk mengarahkan kendaraan menuju lokasi parkir sehingga tidak terjadi parkir liar.
2. Dalam penataan dan penambahan ruang parkir, pihak pemilik usaha dan pemerintah perlu memperhatikan satuan ruang parkir (SRP) dan jarak antar gang, jalur sirkulasi dan pintu masuk keluar kendaraan untuk masing-masing jenis kendaraan, sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan dan kondisi parkir bisa tertata dengan baik.

3. Bagi peneliti yang ingin melanjutkan penelitian ini atau melakukan penelitian di fakultas lainnya, untuk mempertimbangkan juga pembagian lokasi parkir dan jumlah satuan ruang parkir (SRP) sesuai kebutuhan untuk kendaraan roda dua dan roda empat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Bina Lalu Lintas dan Angkutan Kota Jenderal Perhubungan.*
- Adhi Muhtadi. 2010. *Analisis Kapasitas, Tingkat Pelayanan, Kinerja dan Pengaruh Pembuatan Median Jalan di Mojokerto.*
- Alit Suthanaya. 2017. *Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir Terminal Kargo di Kota Denpasar*
- Anonim. 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. Jakarta : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.*
- Djayadi, Ruchjat Putra. 2007. *Analisis Sistem Perparkiran dan Pengembangan Jaringan Transportasi Pada Kawasan Pantai Losari Kota Makasar.*  
[frengkybanioni@gmail.com](mailto:frengkybanioni@gmail.com)  
[https://www.academia.edu/8583989/Perhitungan\\_Kinerja\\_Parkir](https://www.academia.edu/8583989/Perhitungan_Kinerja_Parkir)
- Imelda Milo. 2008. *Analisa Dampak Sistem Parkir Terhadap Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Jalan. Bajawa.*
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*
- Karakteristik Ruang Parkir Di Pusat Perbelanjaan Jalan Tanjungpura Kota Pontianak Silvia Jocunda1 ; Yudi Purnomo*
- MKJI (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).*
- LeksmonoSuryo Putranto. 2016. *Rekayasa Lalu Lintas-Edisi 3. Jakarta.*
- Peraturan pemerintah republik indonesia nomor 32 tahun 2011 tentang manajemen dan rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas,*
- Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas*
- Rusdianto Horman. 2015. *Analisa Kapasitas Ruas Jalan Sam Ratulangi dengan Metode MKJI 1997 dan PKJI 2014. Manado.*
- undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan yang melarang penggunaan badan jalan dan trotoar*

*Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 serta Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, yang tidak membenarkan penggunaan badan jalan maupun trotoar sebagai lahan parkir.*