

TUGAS AKHIR

NOMOR:1573/WM/F.TS/SKR/2022

**“PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN
TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA
KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000”**



**DISUSUN OLEH :
ALDI FERNANDO LIFU**

**NOMOR INDUK MAHASISWA:
211 17 020**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK WIDYA MANDIRA
KUPANG
2023**

LEMBARAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

NOMOR : 1573/WM/F.TS/SKR/2022

**PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN
TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA
KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000**

DISUSUN OLEH:

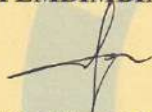
ALDI FERNANDO LIFU

NOMOR INDUK MAHASISWA :

211 17 020

DIPERIKSA OLEH:

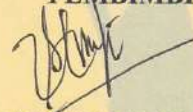
PEMBIMBING I



ENGELBERTHA N. BRIA SERAN, ST., MT

NIDN: 15 0711 8501

PEMBIMBING II



MERZY MOOY, ST., MT

NIDN : 15 2103 9401

DISETUJUI OLEH:

**KETUA PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL-FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK WIDYA MANDIRA KUPANG**



STEPHANUS OLA DEMON, ST.,MT

NIDN: 08 0909 7401

DISAHKAN OLEH:

**DEKAN FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK WIDYA MANDIRA KUPANG**



DR. DON G. N. DA COSTA, ST.,MT

NIDN: 08 2003 6801

LEMBARAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

NOMOR : 1573/WM/F.TS/SKR/2022

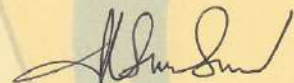
**PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN
TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA
KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000**

**DISUSUN OLEH:
ALDI FERNANDO LIFU**

**NOMOR INDUK MAHASISWA:
211 17 020**

DIPERIKSA OLEH:

PENGUJI I



SRI SANTI SERAN, ST., M.Si
NIDN: 08 1511 8303

PENGUJI II



GREGORIUS PAUS USBOKO, ST., MT
NIDN: 15 2505 9201

PENGUJI III



ENGELBERTHA N. BRIA SERAN, ST., MT
NIDN: 15 0711 8501

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut:

Nama : ALDI FERNANDO LIFU

Nomor Induk Mahasiswa : 21117020

Universitas : Universitas Katolik Widya Mandira Kupang

Fakultas : Teknik

Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan bahwa Tugas Akhir ini dengan judul “ PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000” adalah karya saya sendiri dibawah bimbingan pembimbing, dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Apabila dikemudian hari adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala risiko, dan atau sanksi yang dijatukan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.

Dinyatakan : Di Kupang

Tanggal : Juli 2023



ALDI FERNANDO LIFU

ABSTRAK

PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000

Aldi Fernando Lifu¹, Engelbertha N. Bria Seran², Merzy Mooy³

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Widya Mandira, Jl. A. Yani 50-52

² Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Widya Mandira, Jl. A. Yani 50-52

³ Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Widya Mandira, Jl. A. Yani 50-52
email:aldiflifu@gmail.com,

Abstrak: Pembangunan aktivitas sosial-ekonomi terjadi secara linear terhadap jaringan jalan. Sepanjang tepi jalan Timor Raya Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 kini makin tinggi hambatan sampingnya, baik akibat parkir kendaraan pada badan jalan, maupun akibat kendaraan masuk-keluar persil (akses) dan pejalan kaki di bahu jalan serta penyeberang jalan. Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan ini tentunya merugikan pengguna jalan seperti saat kendaraan parkir atau pun saat kendaraan keluar dari parkir, oleh karena itu pengendalian parkir di ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 merupakan hal yang paling penting di lakukan untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan, polusi, kebisingan dapat diminimalisir. Berdasarkan analisis yang dilakukan menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997). diketahui volume puncak terjadi pada hari Senin, 08 Mei 2023 jam 17.30-18.30 wita dengan jumlah 2162,75 Smp/jam, kapasitas 2366,63 Smp/jam, dan kinerja ruas Jalan Timor Raya, Oesapa Km 8+800 sampai dengan Km 9+000, berada pada tingkat pelayanan E dengan nilai DS 0,91. dengan kecepatan arus bebas kendaraan ringan 35,8 km/jam dan kecepatan rata-rata 22 km/jam. pada kondisi tanpa parkir kendaraan ringan (LV) dan kendaraan berat (HV) pada badan jalan, masuk tingkat pelayanan D dimana nilai DS sampai pada angka 0,78, dengan kapasitas 2781,83 smp/jam, kecepatan arus bebas kendaraan ringan 38,9 km/jam dan kecepatan rata-rata 28 km/jam. Sedangkan pada kondisi tanpa parkir pada badan jalan masuk tingkat pelayanan C dimana nilai DS sampai pada angka 0,71, dengan kapasitas 3019,31 smp/jam, kecepatan arus bebas kendaraan ringan 42,6 km/jam dan kecepatan rata-rata 32 km/jam.

Kata Kunci: Parkir, Lalu lintas, Kemacetan, Kinerja Ruas Jalan

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah memberikan rahmat dan karuniaNYA sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul : **“PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000”**. Penulisan tugas akhir ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.

Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari tahap awal sampai pada tahap akhir penyusunan, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu penyelesaian tugas akhir ini. Ucapan terima kasih ini penulis tujukan kepada:

1. Bapak P. Dr. Philipus Tule, SVD selaku Rektor Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.
2. Bapak Dr. Don Gaspar Noesaku Da Costa, ST., M.T selaku Dekan Fakultas teknik Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.
3. Bapak Stephanus Ola Demon, ST., MT selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.
4. Ibu Engelbertha Noviani Bria Seran, ST., MT selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Merzy Mooy, ST., MT selaku Dosen Pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tugas akhir ini.
5. Ibu Sri Santi Seran, ST., M.Si selaku Dosen Penguji I dan Bapak Gregorius Paus Usboko, ST., MT selaku Dosen Penguji II yang telah memberikan banyak masukan dan saran sehingga tugas akhir ini dapat terselesaikan dengan baik.

6. Kedua orang tua saya Bapak David Lifu dan Mama Nelci Mbatu, dan Kakak Jeni Nelsar lifu, A.Md.A.K. serta Adik Elki Lifu, Delon lifu, Gian lifu, Mervan Lifu yang selalu mendoakan dan memberi semangat, serta distribusi untuk penyelesaian penyusunan Tugas Akhir ini.
7. Teman-teman seperjuangan “Civil Engineering 17” dan Niko, Rinto, Riki, irfan. Serta semua Pihak yang telah banyak membantu penulis dalam pengamatan dan pengambilan data di lokasi penelitian dan dalam usaha memperoleh data yang diperlukan dalam penyusunan tugas akhir ini.

Penulis telah berusaha menyelesaikan tugas akhir ini dengan sebaik mungkin namun penulis menyadari bahwa penulisan tugas akhir ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis terbuka terhadap kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan tugas akhir ini.

Kupang, Juli 2023

Aldi Fernando lifu

DAFTAR ISI

JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

KATA PENGANTAR..... i

DAFTAR ISI.....iii

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR GAMBAR..... xi

DAFTAR NOTASI..... xii

BAB I PENDAHULUAN..... I-1

1.1. Latar Belakang I-1

1.2. Rumusan Masalah I-4

1.3. Tujuan Penelitian I-4

1.4. Manfaat Penelitian I-4

1.5. Batasan Penelitian I-5

1.6. Keterkaitan dengan Peneliti Terdahulu I-5

BAB II LANDASAN TEORI II-1

2.1. Umum II-1

2.2. Kemacetan Lalu Lintas II-1

2.3. Karakteristik Jalan II-2

2.3.1 Geometri Jalan..... II-2

2.3.2 Klasifikasi Jalan..... II-4

2.4. Hambatan Samping..... II-9

2.5. karakteristik Arus Lalu Lintas II-11

2.5.1 Arus Lalu Lintas/ Volume (Q) II-11

2.5.2 Kecepatan II-12

2.5.3 Kecepatan Arus Bebas (FV)..... II-13

2.6. Kapasitas	II-18
2.7. Kinerja Ruas Jalan	II-21
2.7.1 Derajat Kejenuhan (DS)	II-22
2.7.2 Kecepatan Optimum untuk Jam Puncak.....	II-22
2.8. Tingkat pelayanan (LoS)	II-23
2.9. Karakteristik Parkir	II-25
2.9.1 Desain Perparkiran untuk Mobi)	II-25
2.9.2 Akumulasi Parkir.....	II-26
2.9.3 Volume Parkir	II-27
2.9.4 Satuan Ruang Parkir	II-27
2.10. Parkir di badan Jalan (On Street Parking)	II-28
2.10.1 Pengaruh Parkir Pada Kapasitas Jalan.	II-29
2.10.2 Dampak Parkir Terhadap Aspek Fungsional Jalan.	II-29
BAB III METODE PENELITIAN	III-1
3.1 . Umum	III-1
3.2 . Lokasi Penelitian	III-1
3.3 . Prosedur Pengumpulan Data	III-2
3.3.1 Data Primer.....	III-2
3.3.1.1 .. Data Volume Lalu Lintas	III-2
3.3.1.2.. Data Geometrik Jalan	III-2
3.3.1.3.. Data Hambatan Samping	III-2
3.3.1.4.. Data Kecepatan Perjalanan	III-2
3.3.1.5.. Data Karakteristik Parkir	III-3
3.3.2 Data Sekunder	III-3
3.4 Metode Survei	III-3
3.4.1 Survei Volume Lalu lintas	III-4
3.4.2 Survei Geometrik Jalan	III-4
3.4.3 Survei Hambatan Samping	III-5
3.4.4 Survei Kecepatan Perjalanan	III-6
3.4.5 Survei Karakteristik Parkir	III-7
3.5 . Pelaksanaan Penelitian	III-8

3.5.1 Waktu Penelitian	III-8
3.5.2 Peralatan Penelitian	III-8
3.5.3 Formulir survei	III-9
3.6 . Proses Penelitian	III-11
3.6.1.Diagram Alir	III-11
3.6.2.Penjelasan Diagram Alir	III-12
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	IV-1
4.1 . Rekapitulasi dan Pengloaan Data.....	IV-1
4.1.1. Data Primer.....	IV-1
4.1.1.1 Data Volume Lalu lintas	IV-1
4.1.1.2 Data Geometrik Jalan	IV-14
4.1.1.3 Data Karakteristik Parkir	IV-15
4.1.1.4 Data Hambatan Sampung	IV-21
4.1.1.5 Data Kecepatan Perjalanan	IV-39
4.1.2.Data Sekunder	IV-42
4.1.2.1 Data Jumlah Penduduk	IV-42
4.1.2.2 Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997.....	IV-42
4.2 Analisis Tingkat Pelayanan Kondisi Existing.....	IV-42
4.2.1 Analisis Kapastias (C) Kondisi Existing	IV-42
4.2.1.1 Kapasitas Dasar (Co)	IV-42
4.2.1.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas (FCW)	IV-42
4.2.1.3 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC _{SP})	IV-44
4.2.1.4 Faktor Penyesuaian Hambatan Sampung (FC _{SF}).....	IV-45
4.2.1.5 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC _{CS})	IV-45
4.2.2 Analisis kecepatan Arus Bebas (Fv) Kondisi Existing.....	IV-45
4.2.2.1 Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan (Fvo).....	IV-46
4.2.2.2 Faktor Penyesuaain Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (FVw)	IV-46
4.2.2.3 Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Sampung (FFVsf)	IV-47
4.2.2.4 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Untuk Ukuran Kota (FFVcs).....	IV-47
4.2.3 Derajat Kejenuhan Kondisi Existing.....	IV-48

4.2.4 Kecepatan Rata-Rata Ruang Kendaraan Ringan Kondisi Existing.....	IV-48
4.2.5 Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) Kondisi Existing.....	IV-49
4.3 Analisis Tingkat Pelayanan Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV Pada	
Badan Jalan	IV-50
4.3.1 Analisis Kapastias (C) Tanpa Parkir LV dan HV pada Badan Jalan.....	IV-50
4.3.1.1 Kapasitas Dasar (Co)	IV-50
4.3.1.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas (FCW)	IV-50
4.3.1.3 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC _{SP})	IV-51
4.3.1.4 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC _{SF}).....	IV-51
4.3.1.5 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC _{CS})	IV-51
4.3.2 Analisis kecepatan Arus Bebas (Fv) Kondisi Tanpa Parkir LV dan	
HV Pada Badan Jalan	IV-52
4.3.2.1 Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan (Fvo).....	IV-52
4.3.2.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (FVw)	IV-52
4.3.2.3 Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Samping (FFVsf)	IV-52
4.3.2.4 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Untuk Ukuran	
Kota (FFVcs).....	IV-53
4.3.3 Derajat Kejenuhan Tanpa Parkir LV dan HV Pada	
Badan Jalan.....	IV-53
4.3.4 Kecepatan Rata-Rata Ruang Kendaraan Ringan Tanpa Parkir LV	
dan HV Pada Badan Jalan	IV-54
4.3.5 Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) Tanpa Parkir LV dan HV Pada	
Badan Jalan.....	IV-55
4.4 Analisis Tingkat Pelayanan Kondisi Tanpa Parkir Pada Badan Jalan	IV-55
4.4.1 Analisis Kapastias (C) Tanpa Parkir Pada Badan Jalan.....	IV-56
4.4.1.1 Kapasitas Dasar (Co)	IV-55
4.4.1.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas (FCW)	IV-56
4.4.1.3 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC _{SP})	IV-56
4.4.1.4 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC _{SF}).....	IV-56
4.4.1.5 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC _{CS})	IV-56
4.4.2 Analisis kecepatan Arus Bebas (Fv) Kondisi Tanpa Parkir Pada	

Badan Jalan	IV-57
4.4.2.1 Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan (Fvo).....	IV-57
4.4.2.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas Efektif (FVw)	IV-57
4.4.2.3 Faktor Penyesuaian Kondisi Hambatan Samping (FFVsf)	IV-58
4.4.2.4 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Untuk Ukuran Kota (FFVcs).....	IV-58
4.4.3 Derajat Kejenuhan Kondisi Tanpa Parkir Pada Badan Jalan	IV-58
4.4.4 Kecepatan Rata-Rata Ruang Kendaraan Ringan Kondisi Tanpa Parkir Pada Badan Jalan	IV-59
4.4.5 Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) Kondisi Tanpa Parkir Pada Badan Jalan.....	IV-60
4.5 Pembahasan.....	IV-61
4.5.1 Pengaruh Parkir di badan Jalan Terhadap Kapasitas Jalan	IV-61
4.5.2 Pengaruh Parkir di Badan jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan	IV-62
BAB V PENUTUP	IV-1
5.1 Kesimpulan	IV-1
5.2 Saran.....	III-1
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Keterkaitan Penelitian dengan Penelitian Terdahulu.....	I-5
Tabel 2.1. Jenis Hambatan Samping Jalan	II-10
Tabel 2.2. Kelas Hambatan Samping.....	II-10
Tabel 2.3. Besaran Ekuivalen Mobil Penumpang untuk Jalan Perkotaan Tak Terbagi	II-12
Tabel 2.4. Ekuivalensi kendaraan Penumpang untuk Jalan Perkotaan Terbagi	II-12
Tabel 2.5. Kecepatan arus bebas dasar (FVO) untuk jalan perkotaan	II-14
Tabel 2.6. Faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas (FVW).....	II-15
Tabel 2.7. Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk hambatan samping (FFVsF) untuk jalan perkotaan dengan bahu.....	II-16
Tabel 2.8. Faktor penyesuaian Kecepatan arus bebas untuk hambatan samping (FFVsF) untuk jalan perkotaan dengan kereb.....	II-17
Tabel 2.9. Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas FFVcs untuk ukuran kota.....	II-18
Tabel 2.10. Kapasitas Dasar (CO) Jalan Perkotaan.....	II-19
Tabel 2.11. Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas (FCW).	II-19
Tabel 2.12. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FCsp).	II-20
Tabel 2.13. Faktor Penyesuaian akibat Hambatan Samping dan Lebar bahu (FCsf).	II-20
Tabel 2.14. Faktor Penyesuaian akibat hambatan samping dan jarak kereb – penghalang (FCsf).....	II-21
Tabel 2.15. Faktor penyesuaian ukuran kota (FCcs).....	II-21
Tabel 2.16. Tingkat Pelayanan Jalan.....	II-24
Tabel 2.17. Pengaruh Parkir Terhadap Kapasitas Jalan	II-26
Tabel 2.18. Pengaruh Parkir Terhadap Kapasitas Jalan (Warpani,2002)	II-28
Tabel 2.19. Lebar Efektif Gangguan Akibat Parkir Pada Badan Jalan.....	II-29
Tabel 3.1. Formulir Survei Volume Lalu Lintas.....	III-9
Tabel 3.2. Formulir Survei Geometrik.....	III-9
Tabel 3.3. Formulir Survei Hambatan Samping	III-9
Tabel 3.4. Formulir Survei Kecepatan	III-10

Tabel 3.5. Formulir Survei Parkir	III-10
Tabel 4.1. Waktu pelaksanaan Survei	IV-1
Tabel 4.2. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Senin	IV-3
Tabel 4.3. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Selasa	IV-4
Tabel 4.4. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Rabu.....	IV-6
Tabel 4.5. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Kamis.....	IV-7
Tabel 4.6. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Jumat.....	IV-9
Tabel 4.7. Volume Lalu lintas Per jam di Jalan Timor Raya pada Hari Sabtu	IV-10
Tabel 4.8. Besaran Ekuivalen Mobil Penumpang Untuk Jalan Perkotaan Tak terbagi ..	IV-12
Tabel 4.9. Rekapitulasi Volume Jam puncak Harian (Smp/jam) pada hari Senin- Sabtu.....	IV-13
Tabel 4.10. Data Geometrik Jalan Timor Raya Km 8+800 – Km 9+000	IV-14
Tabel 4.11. Rekapitulasi parkir Sisi Kiri/15 Menit Pada Hari Senin	IV-18
Tabel 4.12. Rekapitulasi parkir Sisi Kanan/15 Menit Pada Hari Senin	IV-19
Tabel 4.13. Rekapitulasi parkir Sisi Kiri/jam Pada Hari Senin	IV-20
Tabel 4.14. Rekapitulasi parkir Sisi Kanan/jam Pada Hari Senin.....	IV-20
Tabel 4.15. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Senin ..	IV-22
Tabel 4.16. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Selasa .	IV-23
Tabel 4.17. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Rabu ...	IV-24
Tabel 4.18. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Kamis .	IV-25
Tabel 4.19. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Jumat..	IV-26
Tabel 4.20. Volume Hambatan Samping /jam di Jalan Timor Raya Pada hari Sabtu ..	IV-27
Tabel 4.21. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kiri Kondisi Existing..	IV-29
Tabel 4.22. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kanan Kondisi Existing	IV-30
Tabel 4.23. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan dua Sisi Kondisi Existing ..	IV-31
Tabel 4.24. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kiri Tanpa Parkir LV Dan HV Pada Badan Jalan	IV-32
Tabel 4.25. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kanan Tanpa Parkir LV Dan HV Pada Badan Jalan	IV-33
Tabel 4.26. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan dua Sisi Tanpa Parkir LV	

Dan HV Pada Badan Jalan	IV-34
Tabel 4.27. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kiri Tanpa Parkir.....	IV-35
Tabel 4.28. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan Sisi Kanan Tanpa Parkir	IV-36
Tabel 4.29. Rekapitulasi Kelas Hambatan Samping jalan dua Sisi Tanpa Parkir.....	IV-37
Tabel 4.30. Rekapitulasi Perhitungan Kecepatan Perjalanan Untuk Kondisi Existing.	IV-40
Tabel 4.31. Rekapitulasi Kecepatan Rata- Rata Untuk Kondisi Existing.....	IV-41
Tabel 4.32. Perhitugan Faktor Penyesuain Pemisah Arah	IV-44
Tabel 4.33. Rekapitulasi Perhitungan Kapasitas Jalan Pada Kondisi Existing.....	IV-45
Tabel 4.34. Rekapitulasi Perhitungan Kecepatan Arus Bebas Pada Kondisi Existing .	IV-47
Tabel 4.35. Rekapitulasi Perhitungan Derajat Kejenuhan Pada Kondisi Existing	IV-48
Tabel 4.36. Rekapitulasi Perhitungan Kapasitas Jalan Pada Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV	IV-51
Tabel 4.37. Rekapitulasi Perhitungan Kecepatan Arus Bebas Pada Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV	IV-53
Tabel 4.38. Rekapitulasi Perhitungan Derajat Kejenuhan Pada Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV	IV-54
Tabel 4.39. Rekapitulasi Perhitungan Kapasitas Jalan Pada Kondisi Tanpa Parkir pada badan jalan.....	IV-57
Tabel 4.40. Rekapitulasi Perhitungan Kecepatan Arus Bebas Pada Kondisi Tanpa Parkir pada Badan Jalan	IV-58
Tabel 4.41. Rekapitulasi Perhitungan Derajat Kejenuhan Pada Kondisi Tanpa Parkir pada Badan Jalan	IV-59
Tabel 4.42. Rekapitulasi Kinerja Lalu lintas Pada Jalan Timor Raya Km 8+800 – Km 9+000	IV-63

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kecepatan sebagai fungsi dari DS untuk jalan 2/2 UD.....	II-20
Gambar 3.1 Lokasi penelitian	III-1
Gambar 3.2 Ilustrasi Penempatan Surveyor Survei Volume	III-4
Gambar 3.3 Ilustrasi Penempatan Surveyor Survei Hambatan Samping.....	III-5
Gambar 3.4 Ilustrasi Penempatan Surveyor Survei Kecepatan	III-6
Gambar 3.5 Diagram Alir Penelitian	III-7
Gambar 4.1 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Senin.....	IV-4
Gambar 4.2 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Selasa	IV-5
Gambar 4.3 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Rabu	IV-7
Gambar 4.4 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Kamis	IV-8
Gambar 4.5 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Jumat	IV-10
Gambar 4.6 Grafik Pergerakan Kendaraan/Jam Pada Hari Sabtu.....	IV-11
Gambar 4.7 Grafik Volume Jam Puncak Harian (Smp/jam).....	IV-14
Gambar 4.8 Grafik Akumulasi Data Parkir.....	IV-21
Gambar 4.9 Grafik Akumulasi Bobot Hambatan Samping.....	IV-38
Gambar 4.10 Grafik Kecepatan Sebagai Fungsi Dari DS Untuk jalan 2/2 UD pada Kondisi Existing.....	IV-49
Gambar 4.11 Grafik Hubungan antara Derajat kejenuhan dengan kecepatan Pada Kondisi Existing.....	IV-49
Gambar 4.12 Grafik Kecepatan Sebagai Fungsi Dari DS Untuk jalan 2/2 UD pada Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV.....	IV-54
Gambar 4.13 Grafik Hubungan antara Derajat kejenuhan dengan kecepatan Pada Kondisi Tanpa Parkir LV dan HV.....	IV-55
Gambar 4.14 Grafik Kecepatan Sebagai Fungsi Dari DS Untuk jalan 2/2 UD pada Kondisi Tanpa Parkir pada Badan jalan.....	IV-60
Gambar 4.15 Grafik Hubungan antara Derajat kejenuhan dengan kecepatan Pada Kondisi Tanpa Parkir pada Badan Jalan.....	IV-60

DAFTAR NOTASI

Q	:	Arus Lalu lintas (Smp / Jam)
Smp	:	Satuam Mobil Penumpang
emp	:	Ekivalen Mobil Penumpang
DS	:	Derajat Kejenuhan
HV	:	Kendaraan Berat
LV	:	Kendaraan Ringan
MC	:	Sepeda Motor
UM	:	Kendaraan Tak Bermotor
C	:	Kapasitas Aktual (Smp / Jam)
Co	:	Kapasitas Dasar (Smp / Jam)
FCw	:	Faktor Penyesuaian Lebar Jalan Lalulintas
FCsp	:	Faktor Penyesuaian pemisah arah
FCsf	:	Faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping
FCes	:	Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota (jumlah penduduk)
FV	:	Kecepatan Arus Bebas Kendaraan Ringan Pada Kondisi Lapangan (km/jam)
Fvo	:	Kecepatan Arus Bebas Dasar Kendaraan Ringan Pada Jalan Yang Diamati (km/jam)
FVw	:	PenyesuaiaKecepatanUntukLebarJalan (km/jam).
FFVsf	:	Faktor Penyesuaian Akibat Hambatan Samping Dan Lebar Bahu
FFVcs	:	Faktor Penyesuaian Ukuran Kota
Los	:	<i>Level Of Servis</i> / Tingkat Pelayanan
Ei	:	Entry (jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir)
Ex	:	Exit (kendaraan yang keluar pada lokasi parkir)
X	:	Jumlah kendaraan yang ada sebelumnya
(n°)	:	Sudut parkir