



**KAJIAN PENATAAN PARKIR JALAN JAWA KABUPATEN  
JEMBER**

**SKRIPSI**

Oleh

**WISNU PRASETYA**

**NIM. 041910301065**

**PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK  
JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2010**



**KAJIAN PENATAAN PARKIR JALAN JAWA KABUPATEN  
JEMBER**

**SKRIPSI**

Diajukan Guna Melengkapi Tugas Akhir dan Memenuhi Syarat – syarat Untuk  
Menyelesaikan Program Studi Strata 1 (S1) Teknik  
dan Mencapai Gelar Sarjana Teknik

Oleh

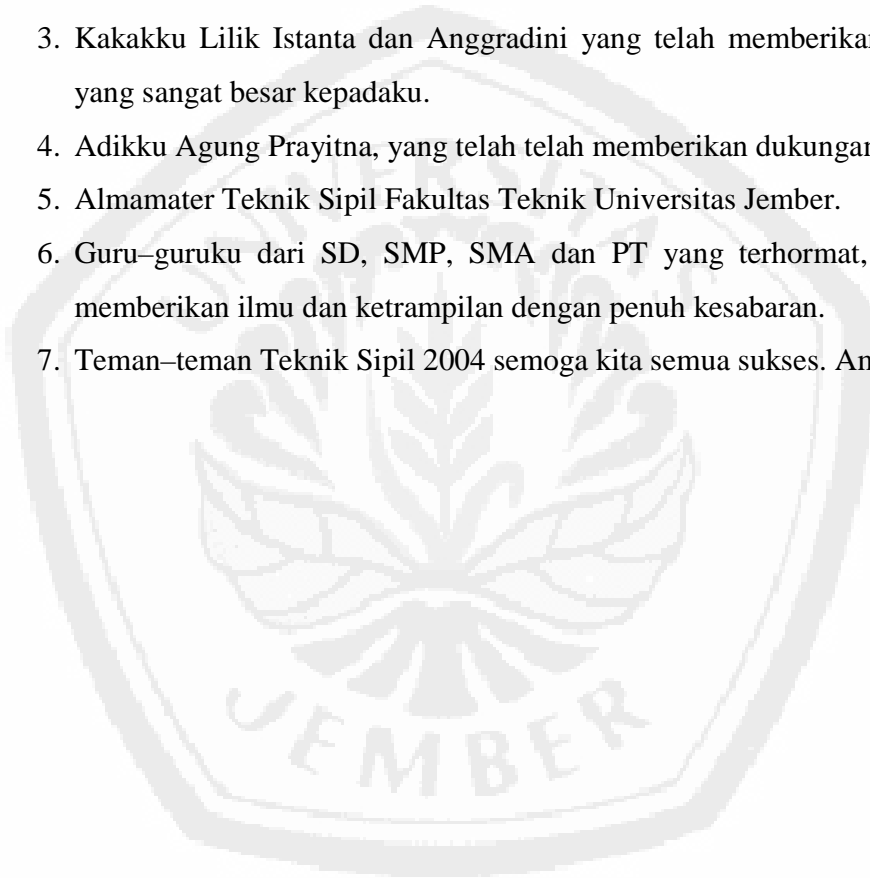
**Wisnu Prasetya  
NIM. 0419 1030 1065**

**FAKULTAS STRATA 1 TEKNIK  
JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2010**

## **PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Agamaku, Bangsaku, dan Negaraku;
2. Ibunda Sulastri tercinta dan Ayahanda Repta Atmaja yang telah mendoakan dan memberikan kasih sayang serta pengorbanan selama ini.
3. Kakakku Lilik Istanta dan Anggradini yang telah memberikan dukungan yang sangat besar kepadaku.
4. Adikku Agung Prayitna, yang telah memberikan dukungan.
5. Almamater Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.
6. Guru–guruku dari SD, SMP, SMA dan PT yang terhormat, yang telah memberikan ilmu dan ketrampilan dengan penuh kesabaran.
7. Teman–teman Teknik Sipil 2004 semoga kita semua sukses. Amin!.



## MOTTO

No victory without sacrifice  
Tak ada kemenangan tanpa pengorbanan  
(Transformer)

Takut tidak memanjangkan umur, berani tidak memendekkan umur  
(KH.Nurhasan)



## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wisnu Prasetya

NIM : 041910301065

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul : *Kajian Penataan Parkir Jalan Jawa Kabupaten Jember* adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan instansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

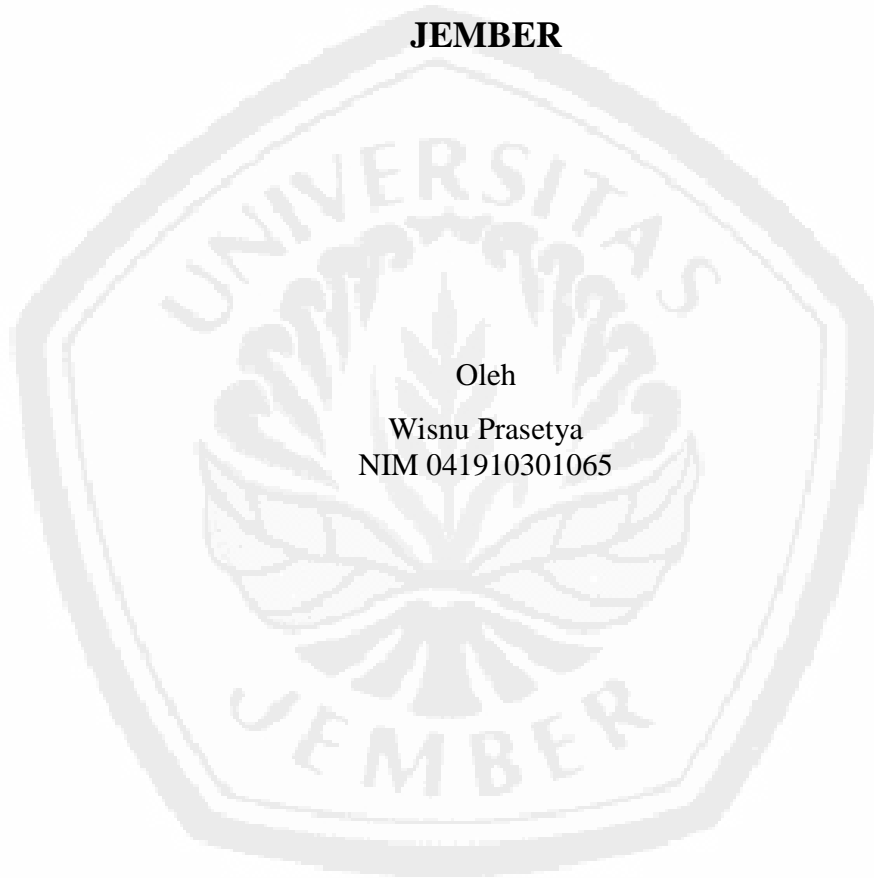
Jember, 22 Oktober 2010

Yang menyatakan,

Wisnu Prasetya  
NIM 041910301065

**SKRIPSI**

**KAJIAN PENATAAN PARKIR JALAN JAWA KABUPATEN  
JEMBER**



Oleh  
Wisnu Prasetya  
NIM 041910301065

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Dewi Junita K., S.T.,M.T.  
Dosen Pembimbing Anggota : Ahkmad Hasanuddin, S.T.,M.T.

## PENGESAHAN

Skripsi berjudul *Kajian Penataan Parkir Jalan Jawa Kabupaten Jember* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Teknik pada:

hari : jum`at

tanggal : 22 Oktober 2010

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji

Ketua,

Sekretaris,

Dewi Junita K., S.T. M.T.  
NIP 197106101999032001

Akhmad Hasanuddin, S.T.,M.T.  
NIP 1971103271998031003

Anggota I,

Anggota II,

Nunung Nuring H., S.T.,M.T.  
NIP 197602172001122002

Wiwik Yunarni., S.T. M.T.  
NIP 197006131998022001

Mengesahkan,  
Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Jember

Ir. Widyono Hadi, M.T.  
NIP 196104141989021001

## RINGKASAN

**Kajian Penataan Parkir Jalan Jawa Kabupaten Jember;** Wisnu Prasetya, 041910301065; 2010: 80 halaman; Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember.

Jalan Jawa merupakan salah satu jalan yang aktivitasnya ramai di kota Jember. Jalan Jawa adalah jalan dua arah tak terbagi yang tidak mempunyai median dengan kereb samping. Ruas jalan ini mempunyai panjang 1.2 km dengan lebar jalan 12 m, 8 m dan 12.5 m. Jalan Jawa merupakan kawasan pusat bisnis dan distrik yang mengakibatkan volume lalu lintas jalan cukup tinggi pada jam-jam sibuk. Fasilitas parkir di jalan Jawa sebagian besar adalah di badan jalan (*on Street Parking*). Penelitian bertujuan untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan pada saat ini dan 5 tahun mendatang serta memberikan solusi bagaimana cara meningkatkan tingkat pelayanan ruas jalan Jawa.

Untuk mengetahui kondisi diatas, dilakukan survei volume lalu lintas, geometrik jalan, hambatan samping, dan survei parkir melalui pencatatan plat nomor setiap kendaraan yang parkir di badan jalan Jawa. Dari hasil survei didapatkan tingkat pelayanan jalan Jawa dan tingkat pelayanan parkir tiap-tiap sektor. Setelah dilakukan analisa kemudian didapatkan kinerja jalan dan kinerja parkir dimasing-masing sektor.

Dari hasil perhitungan analisa kinerja ruas jalan didapatkan tingkat pelayanan ruas jalan Jawa pada jam-jam sibuk. Pada jam sibuk pagi tingkat pelayanan jalan Jawa masih B atau masih normal dengan  $V/C \leq 0,62$ , tetapi untuk jam sibuk siang, sore dan malam didapatkan  $V/C$  rasio melebihi 1, sehingga tingkat pelayanan jalan Jawa adalah F yaitu terjadi kemacetan. Penyebabnya adalah dengan adanya penggunaan parkir badan jalan pada kedua sisi jalan lebar efektif jalan hanya 5 meter. Untuk perhitungan analisa parkir di semua sektor yang ada didapatkan beban lalu-lintas yang mempengaruhi parkir (A) berkisar antara 6-80 kendaraan dengan tingkat



kemungkinan tertolaknya (Pr) adalah  $\approx 0$  untuk sepeda motor, sedangkan beban lalu lintas kendaraan untuk roda empat berkisar antara 2-11 kendaraan dengan tingkat kemungkinan tertolaknya adalah 0-0,41. Nilai A terendah untuk sepeda motor terdapat pada sektor F sebesar 7 kendaraan dengan tingkat tertolaknya (Pr) adalah  $\approx 0$ , sedangkan nilai A tertinggi terdapat pada sektor B sebesar 80 kendaraan dengan tingkat tertolaknya (Pr) adalah  $\approx 0$ . Nilai A terendah untuk mobil terdapat pada sektor C sebesar 3 kendaraan dengan tingkat tertolaknya (Pr) adalah  $\approx 0.41$ , sedangkan nilai A tertinggi terdapat pada sektor B sebesar 11 kendaraan dengan tingkat tertolaknya (Pr) adalah  $\approx 0$ . Dilihat dari rendahnya tingkat pelayanan jalan diperlukan alternatif pemecahan, yaitu dengan melakukan penataan parkir yang baru. Semua parkir hanya berada pada satu sisi jalan disebelah utara saja. Dan untuk parkir mobil sektor A digabung dengan sektor B, untuk sektor C digabung dengan sektor D, untuk sektor E sendiri dan untuk sektor F juga sendiri. Untuk parkir mobil sektor A digabung dengan sektor B, sektor C dan sektor D, sedangkan sektor E dipindah ke sektor F. Untuk estimasi 5 tahun mendatang dilakukan penambahan luasan area parkir dengan sudut parkir mobil  $0^\circ$  tingkat pelayanan jalan Jawa adalah C tetapi dengan sudut  $30^\circ$  tingkat pelayanan jalan Jawa adalah D dan E.

Untuk mengatasi masalah tersebut diperlukan beberapa alternatif, yaitu dengan melakukan penataan parkir, pemindahan PKL yang berada pada area parkir. Selain itu juga perlu adanya penertiban PKL yang masih berada pada area parkir yang sudah ditentukan. Dengan adanya penanganan yang efektif sehingga tingkat pelayanan jalan Jawa bisa sesuai dengan kelas jalannya yaitu sekurang-kurangnya C.

## *SUMMARY*

**Study Of Java Streets Parking Arrangements In Jember District;** Wisnu Prasetya; 041910301065; 2010; 80 pages; S1 Civil Engineering Department; Faculty Of Engineering, University Of Jember

Java streets is one of the bustling street activity in the town of Jember. Java Road is a two-way undivided road that has no median with kereb side. This road section has a length of 1.2 km with a width of the road 12 m, 8 m and 12.5 m. Java Road is the central business district and the district which resulted in road traffic volume is high enough at rush hour. Parking facilities in Java street are mostly on-street (on Sreet Parking). The study aims to determine the level of service road at this point and the next 5 years and provide solutions on how to improve the level of service Java street.

To determine the condition above, carried out surveys of traffic volume, geometric road, side friction, and parking surveys by recording the license plate of each vehicle parked in the road of Java. From the survey results obtained level of service is Java and the level of parking service every sector. After doing an analysis to obtain performance and performance street parking respective sector.

From the calculation of road performance analysis found the level of service on the Java road rush hour. On the morning rush hour road service level is B or Java is still normal with the  $V/C \leq 0.62$ , but for the afternoon rush hour, afternoon and evening found  $V/C$  ratio exceeds 1, so the level of service is F, is Java congestion. The reason is the presence of use-street parking on both sides of the road width of road just 5 yards. For the calculation of parking analysis in all sectors that have obtained the traffic load affecting the park (A) ranged between 60-80 vehicles with the level of Probability of rejection (Pr) is  $\approx 0$  for motorcycles, while the traffic load for four-wheeled vehicles ranged from 2-11 utterly rejected the possibility of vehicle with level is from 0 to 0.41. A lower value for motorcycle found on the F sector with a

level of 7 vehicles Probability of rejection (Pr) is  $\approx 0$ , whereas the highest A value contained in the sector B of 80 vehicles with the level Probability of rejection (Pr) is  $\approx 0$ . A lower value for the car there in the sector C of 3 vehicles with a level utterly rejected (Pr) is  $\approx 0:41$ , while the highest value of A found in sector B of 11 vehicles with the level Probability of rejection (Pr) is  $\approx 0$ . And for car parking combined with the sector A sector B, sector C combined with D sector, for its own sector and for sector E and F also own. For car parking combined with the sector A sector B, sector C and D sectors, while sector moved into the sector E to F. To estimate the next 5 years, the addition of a parking lot with an area of car parking angle  $0^\circ$  level of service is Java is C but with angle  $30^\circ$  is the Java street service level D and E.

To overcome this problem required several alternatives, by the arrangement of parking, the removal of street vendors located in parking areas. It is also necessary to control the street vendors are still at a parking area that has been determined. With the existence of effective treatment so that the level of service can be in accordance with the Java class path that is at least C.

## PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, anugerah dan karunia Nya yang selalu dilimpahkan kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul: “*Kajian Penataan Parkir Jalan Jawa Kabupaten Jember*”

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Ir. Widyono Hadi, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Ibu Dewi Junita K., S.T.,M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama, yang telah meluangkan waktu, pikiran, dan perhatian dalam penulisan skripsi ini serta memberikan ide tentang tema skripsi penulis;
3. Bapak Akhmad Hasanuddin, S.T.,M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah memberikan bimbingan, nasehat serta masukan dalam penulisan skripsi ini;
4. Ibu Wiwik Yunarni., S.T.,M.T., selaku Dosen Penguji yang telah menguji dan memberikan masukan demi kesempurnaan skripsi ini;
5. Ibu Nunung Nuring H., S.T.,M.T., selaku Dosen Penguji yang telah menguji dan memberikan masukan demi kesempurnaan skripsi ini;
6. Ibu Ririn, S.T.,M.T., selaku Dosen Wali yang telah membantu mengarahkan selama mengikuti pendidikan di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
7. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama mengikuti pendidikan di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
8. Para staf karyawan dan karyawan serta teknisi Fakultas Teknik Universitas Jember yang telah memberikan bantuan selama mengikuti pendidikan di Fakultas Teknik Universitas Jember;
9. Bapak dan Ibu tercinta atas doa, kasih sayang serta pengorbanan selama ini;

10. Kakakku Lilik Istanta sekeluarga yang telah memberikan doa, semangat serta dukungan dan kelonggaran hatinya untukku.
11. Adikku Agung Prayitna untuk doa dan dukungannya;
12. Keponakanku tersayang Loubna dan Baghav;
13. Tim survei astra yang telah memberikan tenaganya dan dukungannya;
14. Saudara-saudaraku di PPM Syafi`ur Rokhman Jember tercinta;
15. Teman-teman Teknik Sipil 2004 atas semua bantuannya;
16. Teman-teman Teknik Sipil seluruhnya atas bantuan, doa dan dukungannya;
17. Serta semua pihak yang belum penulis sebutkan, baik secara langsung atau tidak langsung turut serta membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Harapan penulis, semoga skripsi ini dapat menjadi referensi yang memberikan manfaat bagi semua pihak, dan semoga Allah SWT memberikan yang terbaik untuk kita semua, Amin.

Jember, Oktober 2010

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PEMBIMBINGAN</b> .....	<b>v</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>ix</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR ISTILAH</b> .....	<b>xix</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Perumusan Masalah</b> .....	<b>3</b>
<b>1.3 Tujuan dan Manfaat</b> .....	<b>3</b>
<b>1.4 Batasan Masalah</b> .....	<b>3</b>
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>4</b>
<b>2.1 Definisi Jalan</b> .....	<b>4</b>
<b>2.2 Karakteristik Jalan</b> .....	<b>4</b>
<b>2.3 Parameter Arus Lalu Lintas</b> .....	<b>5</b>
<b>2.3.1 Volume (Q)</b> .....	<b>5</b>
<b>2.3.2 Kecepatan (V)</b> .....	<b>6</b>

2.4 Kinerja Jalan Berdasarkan MKJI 1997 .....	7
2.4.1 Kecepatan Arus Bebas (FV) .....	7
2.4.2 Kapasitas Jalan .....	10
2.4.3 Derajat Kejenuhan (DS) .....	12
2.4.4 Kecepatan kendaraan sesungguhnya .....	13
2.5 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan .....	13
2.6 Parkir.....	15
2.7 Sasaran Penyelenggaraan parkir.....	19
2.8 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP).....	19
2.9 Pola Parkir.....	21
2.10 Larangan parkir.....	24
2.11 Karakteristik Parkir .....	24
2.12 Analisa Kinerja Parkir .....	26
2.12.1 Kebutuhan Parkir .....	26
2.12.2 Durasi Parkir .....	26
2.12.3 Kemungkinan Tertolak .....	27
2.13 Perencanaan Kebutuhan Parkir .....	28
<b>BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>31</b>
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	31
3.2 Jenis Data yang Diperlukan .....	32
3.2.1 Data Primer .....	32
3.2.2 Data Sekunder .....	32
3.3 Metode Pengambilan Data .....	32
3.4 Metode Analisa Data.....	34
3.5 Penentuan Alternatif Parkir .....	37
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>39</b>
4.1 Gambaran Wilayah Studi.....	39
4.1.1 Kondisi Ruas Jalan .....	39

<b>4.2 Analisa Data dan Pembahasan .....</b>	<b>39</b>
<b>4.2.1 Kondisi Geometrik Jalan.....</b>	<b>39</b>
<b>4.2.2 Kondisi Arus Lalu-lintas .....</b>	<b>39</b>
<b>4.2.3 Kondisi Hambatan Samping .....</b>	<b>41</b>
<b>4.3 Menentukan Kelas Hambatan Samping .....</b>	<b>42</b>
<b>4.4 Kecepatan Arus Bebas.....</b>	<b>43</b>
<b>4.5 Kapasitas .....</b>	<b>44</b>
<b>4.6 Derajat Kejenuhan.....</b>	<b>45</b>
<b>4.7 Kecepatan Arus Bebas dan LOS .....</b>	<b>46</b>
<b>4.8 Karakteristik Lokasi Parkir .....</b>	<b>46</b>
<b>4.9 Analisa Kinerja Parkir .....</b>	<b>49</b>
<b>4.9.1 Durasi Kendaraan Parkir.....</b>	<b>49</b>
<b>4.9.2 Perhitungan Jumlah Kendaraan Parkir .....</b>	<b>54</b>
<b>4.9.3 Perhitungan Kinerja Parkir .....</b>	<b>58</b>
<b>4.9.4 Perencanaan Parkir Untuk saat Ini .....</b>	<b>63</b>
<b>4.10 Analisa Untuk Lima Tahun Mendatang .....</b>	<b>68</b>
<b>4.10.1 Analisa Asumsi Pertumbuhan Lalu Lintas .....</b>	<b>67</b>
<b>4.10.2 Analisa Arus Lalu Lintas 5 tahun Mendatang....</b>	<b>72</b>
<b>4.10.3 Estimasi Parkir 5 Tahun Mendatang.....</b>	<b>73</b>
<b>BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>78</b>
<b>5.1 Kesimpulan .....</b>	<b>78</b>
<b>5.2 Saran.....</b>	<b>79</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>80</b>



## DAFTAR TABEL

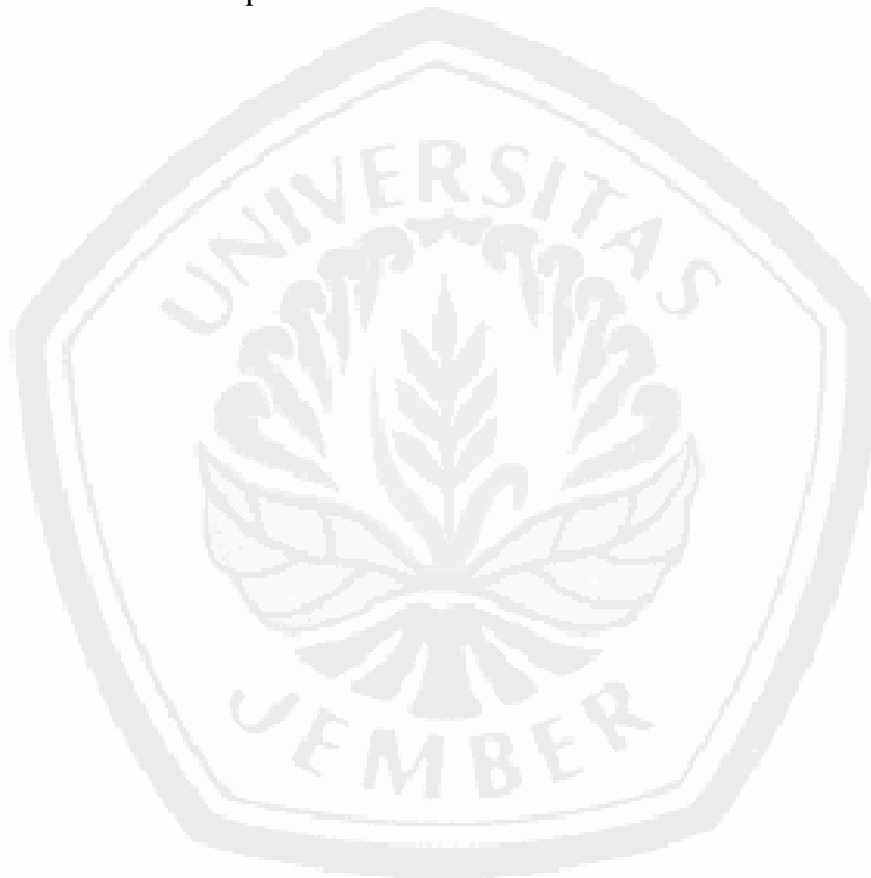
	Halaman
2.1 Ekivalensi Kendaraan Penumpang ( $emp$ ) untuk Jalan Perkotaan Terbagi dan Dua Arah .....	6
2.2. Kecepatan Arus Bebas Dasar untuk Jalan Perkotaan ( $FV_o$ ).....	8
2.3. Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Untuk Lebar Jalur LaluLintas ( $FV_w$ ).....	8
2.4 Faktor penyesuaian untuk pengaruh hambatan samping dan jarak kereb penghalang ( $FFV_{sf}$ ) pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan untuk jalan perkotaan dengan kereb. ....	9
2.5 Faktor penyesuaian $FFV_{cs}$ untuk pengaruh ukuran kota pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan, jalan perkotaan .....	10
2.6. Kapasitas Dasar ( $C_0$ ) Jalan Perkotaan .....	11
2.7. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Lebar Jalan ( $FC_w$ ) .....	11
2.8. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Pembagian Arah ( $FC_{SP}$ ) .....	12
2.9. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Hambatan Samping ( $FC_{SF}$ ) .....	12
2.10 Karakteristik Tingkat Pelayanan .....	14
2.11 Lebar Bukaan Pintu .....	20
2.12 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) .....	21
4.1 Volume Jam Puncak Kendaraan Per Jam (Vol/Jam).....	40
4.2 Volume Jam Puncak Kendaraan Tiap Hari Survei (smp/jam) .....	40
4.3 Data Kelas Hambatan Samping.....	41
4.4 Faktor Bobot Hambatan Samping .....	42
4.5 Contoh Perhitungan Pada Hari Senin Pagi.....	42
4.6 Ds, kecepatan dan LOS Pada Jam Puncak Rabu.....	46

4.7	Lokasi Parkir Jalan Jawa.....	47
4.8	Data jumlah kendaraan masuk, keluar, akumulasi dan volume parkir per30 menitan hari Rabu sektor A (sepeda Motor).....	54
4.9	Data jumlah kendaraan masuk, keluar, akumulasi dan volume parkir per30 menitan hari Rabu sektor A (Mobil).....	56
4.10	Kinerja Parkir Sepeda Motor Tiap Sektor.....	59
4.11	Kinerja Mobil Parkir Tiap Sektor.....	61
4.12	Kapasitas Ruas Jalan Akibat Parkir .....	63
4.13	Kinerja Parkir Sepeda Motor Tiap Sektor Setelah Penataan Ulang disatu Sisi.....	64
4.14	Kinerja Parkir Mobil Tiap Sektor Setelah Penataan Ulang disatu Sisi Jalan dengan sudut 0° .....	66
4.15	Kinerja Parkir Mobil Tiap Sektor Setelah Penataan Ulang disatu Sisi Jalan dengan sudut 30° .....	67
4.16	Tabel Tingkat Pelayanan Jalan Setelah Adanya Pengaturan Parkir ada Saat ini .....	68
4.17	Data Jumlah Mahasiswa Unej tahun 2006-2010.....	68
4.18	Data Himpunan Kepemilikan Kendaraan Kab. Jember Tahun 1998-2008 .....	70
4.19	Perhitungan Estimasi volume/jam tahun 2015.....	72
4.20	Tingkat Pelayanan Jalan Pada Tahun 2015.....	73
4.21	Kinerja Parkir Sepeda Motor Untuk 5 Tahun Mendatang .....	74
4.22	Kinerja Parkir Mobil Untuk 5 Tahun Mendatang Dengan Sudut parkir 0° .....	76

## DAFTAR GAMBAR

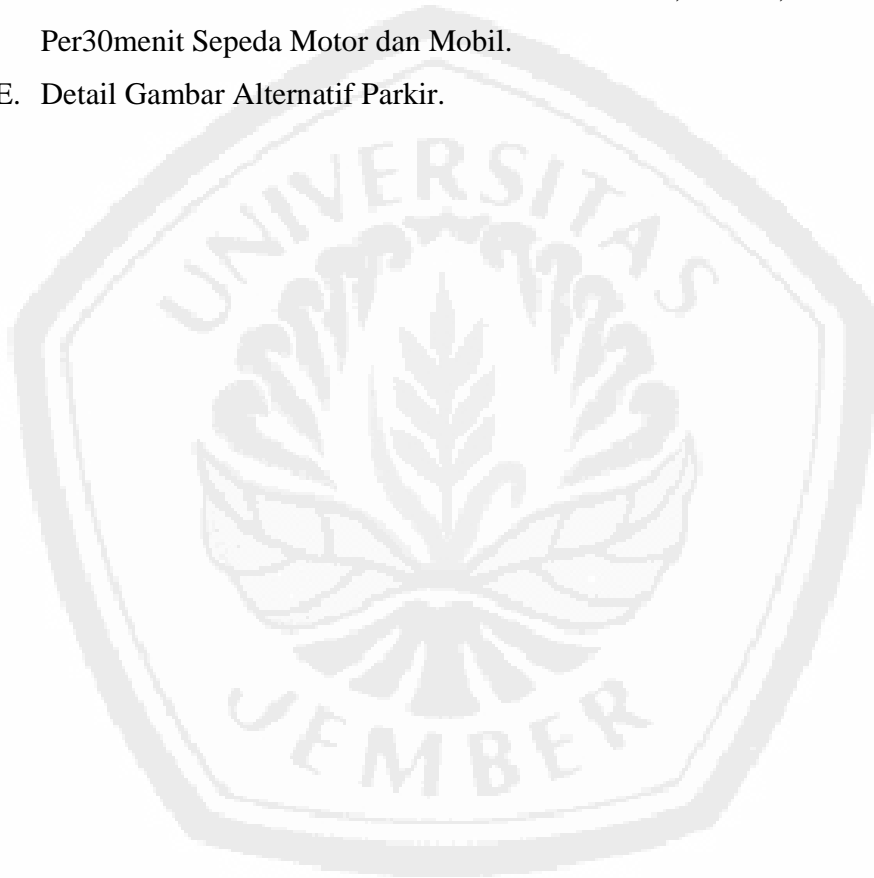
	Halaman
1.1 Kondisi Ruas Jalan Jawa .....	2
2.1 Kecepatan sebagai fungsi dari DS untuk jalan banyak lajur dan dua arah .....	13
2.2 Dimensi Standar Kendaraan .....	20
2.3 Pola Parkir Paralel Daerah Datar .....	21
2.4 Pola Parkir 30° .....	22
2.5 Pola Parkir 45° .....	22
2.6 Pola Parkir 60° .....	23
2.7 Pola Parkir 90° .....	23
2.8 Larangan Parkir 6 meter Sesudah Penyebrang Pejalan kaki .....	24
2.9 Larangan Parkir 50 meter Sebelum dan Sesudah Jembatan .....	24
2.10 Langkah Utama Dalam Perencanaan Kebutuhan Parkir .....	29
3.1 Denah Lokasi Survei .....	31
3.2 Flow Chart Penelitian .....	38
4.1 Kondisi Parkir Jalan Jawa pada Saat Ini .....	48
4.2 Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor) Hari Rabu .....	49
4.3 Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor) Hari Sabtu .....	50
4.4 Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan (Mobil) Hari Rabu .....	52
4.5 Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan (Mobil) Hari Sabtu .....	52
4.6 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Sepeda Motor) Pada Sektor A Hari Rabu .....	55

4.7	Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Mobil) Pada Sektor A Hari Rabu .....	57
4.8	Grafik Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor Tahun 2006-2010.....	69
4.9	Grafik Jumlah Kepemilikan Kendaraan Ringan Tahun 1998-2008	70
4.10	Grafik Jumlah Kepemilikan Kendaraan Berat Tahun 1998-2008...	71
4.11	Grafik Jumlah Kepemilikan <i>unmotorised</i> Tahun 1998-2008.....	71



## DAFTAR LAMPIRAN

- A. Rekapitulasi Survei Volume Lalu-Lintas Jalan Jawa
- B. Rekap Formulir UR.
- C. Tabel Durasi Parkir Sepeda Motor Dan Mobil
- D. Tabel Data dan Grafik Jumlah Kendaraan Masuk, Keluar, Akumulasi Parkir Per30menit Sepeda Motor dan Mobil.
- E. Detail Gambar Alternatif Parkir.



## DAFTAR ISTILAH

### *A*

**Beban Lalu Lintas** adalah faktor lalu lintas yang mempengaruhi pemakaian area parkir.

### *C*

**Kapasitas** adalah arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu

### *Co*

**Kapasitas Dasar (smp/jam)** adalah kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditentukan sebelumnya.

### *DS*

**Derajat Kejenuhan** adalah rasio arus lalu lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu

### *emp*

**Ekivalen Mobil Penumpang** adalah faktor yang menunjukkan berbagai tipe kendaraan dibandingkan kendaraan ringan sehubungan dengan pengaruhnya terhadap kecepatan kendaraan ringan dalam arus lalu lintas (untuk mobil penumpang dan kendaraan ringan yang sasisnya mirip;  $emp = 0$ )

### *FV*

**Kecepatan Arus Bebas** adalah kecepatan (km/jam) yang tidak dipengaruhi oleh kendaraan lain

### *HV*

**Kendaraan Berat** adalah kendaraan bermotor dengan jarak as lebih dari 3,5 m, biasanya beroda lebih dari 4 (termasuk bis, truk 2 as, truk 3 as, dan truk kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)

### *LV*

**Kendaraan Ringan** adalah kendaraan bermotor dua as beroda 4 dengan jarak as 2,0-3,0 m (termasuk mobil penumpang, oplet, mikrobis, pick up, dan truk kecil sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)

***M***

**Jumlah Ruang Kendaraan** adalah jumlah maksimum kendaraan yang dapat ditampung dalam area parkir.

***MC***

**Sepeda Motor** adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga (termasuk sepeda motor dan kendaraan beroda tiga sesuai sistem kalsifikasi Bina Marga)

**Q Arus Lalu Lintas** adalah jumlah kendaraan bermotor yang melalui titik pada jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kend/jam, smp/jam, atau LHRT.

***Q***

**Jumlah Kedatangan Kendaraan** adalah jumlah kedatangan kendaraan yang parkir per satu satuan waktu.

***SP***

**Pemisahan Arah** adalah distribusi arah lalu lintas pada jalan dua arah (biasanya dinyatakan sebagai persentase dari arus total pada masing-masing arah.

***smp***

**Satuan Mobil Penumpang** adalah satuan untuk arus lalu lintas dimana arus berbagai tipe kendaraan diubah menjadi arus kendaraan ringan (termasuk mobil penumpang) dengan menggunakan emp.

***SRP***

**Satuan Ruang Parkir** adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk satuan mobil penumpang.

***Td***

**Time duration** adalah durasi parker rata-rata tertinggi per satu satuan waktu.

### **Tipe Jalan**

**Tipe Jalan** menentukan jumlah lajur dan arah pada segmen jalan.

- 2 lajur 1 arah ( 2/1 )
- 2 lajur 2 arah tak terbagi ( 2/2 UD )
- 4 lajur 2 arah tak terbagi ( 4/2 UD )
- 4 lajur 2 arah terbagi ( 4/2 D )
- 6 lajur 2 arah terbagi ( 6/2 UD )

### ***TT***

**Waktu Tempuh** adalah waktu rata-rata yang digunakan kendaraan menempuh segmen jalan dengan panjang tertentu termasuk semua tundaan waktu berhenti.

### ***UM***

**Kendaraan Tak Bermotor** adalah kendaraan beroda yang menggunakan tenaga manusia atau hewan (termasuk sepeda, becak, kereta kuda dan kereta dorong sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)

### ***V***

**Kecepatan Tempuh** adalah kecepatan rata-rata (km/jam) arus lalu lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata kendaraan

### ***Wc***

**Lebar Jalur Lalu Lintas (m)** adalah lebar jalur gerak tanpa bahu