



Analisa Pengaruh Tipikal Sudut Parkir Di Badan Jalan Terhadap Tingkat Pelayanan

Analysis of Typical Effects of Parking Angles on Road Bodies Against Service Level

Rifai Syaputra Sitompul*, Marwan Lubis

Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Sumatera Utara

*Corresponding Email: rifaisyaputra@gmail.com

Abstrak

Penelitian di Jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU, kota Medan pada hakikatnya dilatar belakangi oleh kinerja ruas jalan tersebut. Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui kinerja ruas jalan terhadap kapasitas, derajat kejenuhan, pada jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU, kota Medan. Adapun hasil analisa menunjukkan bahwa dari survey volume arus lalu lintas terbesar di ruas jalan A-A pada hari Rabu Tanggal 19-04-2017 yaitu 2126 kend/jam = 1191 smp/jam. Bila di masukkan parkir sudut 00 ,Tingkat Pelayanannya B . Sudut 300, Tingkat Pelayanannya D. Sudut 450, Tingkat Pelayanannya D. Sudut 600, Tingkat Pelayanannya D. Sudut 900, Tingkat Pelayanannya B. Pada ruas jalan B-B pada hari Selasa Tanggal 18-04-2017 yaitu 3768 kend/jam = 2288 smp/jam. . Bila di masukkan parkir sudut 00 ,Tingkat Pelayanannya C . Sudut 300, Tingkat Pelayanannya F. Sudut 450, Tingkat Pelayanannya F. Sudut 600, Tingkat Pelayanannya F. Sudut 900, Tingkat Pelayanannya D.

Kata kunci : Kapasitas, Sudut Parkir, Tingkat Pelayanan.

Abstract

Research on the road Jamin Ginting in tax USU, the city of Medan on the essence of the background by the performance of the road segment. The purpose of this study to determine the performance of roads to capacity, degree of saturation, on the road Ginting guaranteed in the area of tax USU, city Medan. The result of the analysis show that the survey of the volume of the largest traffic flow on the A-A road on Wednesday, 19-04-2017 is 2126 kend/hour = 1191 smp/hour. In the parking area corner 00, service level B. Corner 300, service level D. Corner 450, service level D. Corner 600, sevice level D. Corner 900, service level B. on the road segment B-B on Tuesday 18-04-2017 is 3768 kend/hour = 2288 smp/hour. When at parking corner 00, service level C. Corner 300, service level F. Corner 450, service level F. Corner 600, service level F. corner 900, service level D.

Keywords : Capacity, Parking corner, Service of level

PENDAHULUAN

Undang-undang Republik Indonesia No.13 Tahun 1980 menyebutkan bahwa jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, bangunan pelengkap jalan adalah bangunan yang tidak bisa dipisahkan dari jalan, antara lain jembatan, lintas atas, lintas bawah, tempat parkir, gorong-gorong, tembok penahan, saluran air dan sebagainya.

Pada saat ini kemacetan dan tundaan di daerah sering terjadi, terutama di daerah kota-kota besar di Indonesia contohnya kota Medan. Hal seperti ini sering terjadi pada sebagian ruas jalan, salah satu yang menyebabkan tundaan tersebut berupa gangguan samping. Gangguan samping akan sangat mempengaruhi kapasitas dan ruas jalan. Salah satu gangguan samping yang sering dijumpai di daerah perkotaan adalah kegiatan perparkiran yang menggunakan badan jalan, dalam hal ini saya mengambil kasus di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU terdapat tempat perbelanjaan yang dapat menyebabkan tingkat kegiatan manusia yang cukup tinggi sehingga dapat menyebabkan arus kendaraan di daerah tersebut menjadi tinggi dan kemacetan tidak dapat di hindari.

Pemakaian badan jalan sebagai tempat parkir mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang melalui ruas jalan tersebut. Semakin besar sudut parkir kendaraan semakin besar pula pengurangan kapasitas ruas jalan tersebut.

Kawasan jalan Jamin Ginting di Daerah Pajak USU merupakan jalan kolektor sekunder yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Ciri jalan

kolektor sekunder yaitu jalan kolektor menghubungkan antar kawasan sekunder kedua, jalan kolektor menghubungkan antar kawasan sekunder ketiga, lebar badan jalan kolektor sekunder tidak kurang dari 7 (tujuh) meter, dan lokasi parkir pada badan jalan di batasi

Kendaraan-kendaraan yang parkir di sisi jalan merupakan salah satu faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi di tengah ruas jalan di daerah perkotaan. Dalam hal yang demikian diperlukan suatu sistem pengendalian dan penindakan, agar pemakaian ruang yang tersedia dapat dilakukan secara bersama-sama.

Pemakaian badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan. Pemakain parkir di badan jalan akan mengurangi lebar jalan yang berakibat pula menurunnya kapasitas ruas jalan tersebut.

Agar pembatasan dalam penelitian ini lebih terarah, pembatasan masalah penelitian dibatasi hanya kendaraan mobil saja, dengan adanya kegiatan parkir pada badan jalan, kegiatan parkir tersebut dapat mempengaruhi kinerja jalan Jamin Ginting di daerah Pajak Usu tersebut.

Maksud penelitian yaitu untuk mengetahui yang terjadi akibat pemakaian badan jalan dan bahu jalan sebagai tempat parkir, aktivitas naik turunkan penumpang di lokasi kawasan Jalan Jamin Ginting di Daerah Pajak USU terhadap tingkat pelayanannya. Sedangkan tujuan penelitian yaitu mengetahui sistem parkir apa yang sesuai dengan kondisi jalan tersebut dan mengetahui derajat kejenuhan (Ds) terhadap kemacetan yang terjadi di lokasi Jalan Jamin Ginting di Daerah Pajak USU terhadap tingkat pelayanan jalannya.

Parkir adalah kegiatan meletakkan atau meninggalkan kendaraan selama waktu tertentu dan pada suatu lokasi tertentu pula dengan atau tanpa pengguna mobil di dalamnya. Parkir di badan jalan adalah kegiatan parkir yang dilakukan di tepi jalan yang tidak melarang kendaraan untuk berhenti.

Permasalahan lalu lintas terdapat beberapa aspek yang saling berkaitan. Lalu lintas yang baik adalah yang mampu mewujudkan arus yang lancar, kecepatan yang cukup, aman, nyaman dan murah. Lalu lintas juga tidak terlepas dari adanya kendaraan yang berjalan atau berhenti.

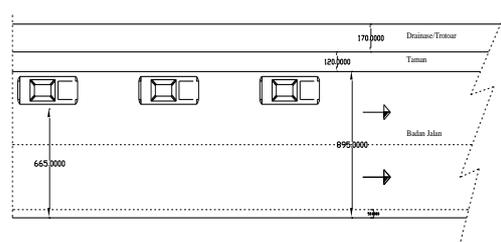
Kemacetan lalu lintas pada ruas jalan telah menjadi masalah, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Secara umum ada tiga faktor yang menyebabkan masalah kemacetan yang semakin lama semakin parah, yaitu terus bertambahnya kepemilikan kendaraan (demand), terbatasnya sumber daya untuk melaksanakan pembangunan jalan raya dan fasilitas transportasi lainnya (supply), serta belum optimalnya pengoperasian fasilitas transportasi yang ada (sistem operasi).

Untuk mengukur kebutuhan parkir digunakan Satuan Ruang Parkir (SRP). Menurut pedoman. Teknis Penyelenggaraan Parkir, Satuan Ruang Parkir adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Penentuan besar SRP didasarkan atas pertimbangan sebagai berikut yaitu dimensi kendaraan standar yang merupakan kendaraan penumpang, standar menurut Dirjen Perhubungan Darat adalah 1,70 m x 4,70 m dan ruang bebas kendaraan parkir.

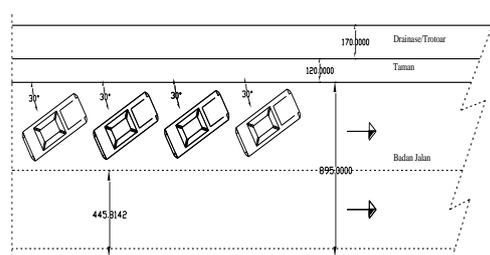
Parkir pada badan jalan sering disebut dengan curb parking. Pada dasarnya parkir jenis ini memanfaatkan sebagian ruas jalan, baik satu maupun dua sisi sehingga menyebabkan terjadinya pengurangan lebar efektif jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas yang dapat ditampung ruas jalan tersebut. Berdasarkan penelitian di Inggris diketahui bahwa parkir di jalan berpengaruh terhadap daya tampung ruas jalan yang bersangkutan. Hanya dengan 3 kendaraan di parkir di sepanjang 1 km

ruas jalan, maka teori lebar ruas jalan tersebut berkurang 0,9 m. Bila 120 kendaraan yang parkir, maka praktis lebar jalan berkurang 3 m dan daya tampung yang hilang adalah 675 smp / jam.

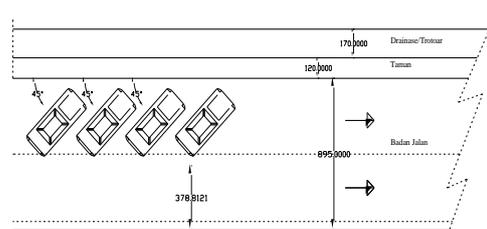
Bila ditinjau posisi parkir dapat dibagi menjadi : 00 , 300 , 450 , 600, 900. Gambar 1 - 5 dan ketentuan untuk berbagai sudut parker ditunjukkan sebagai berikut :



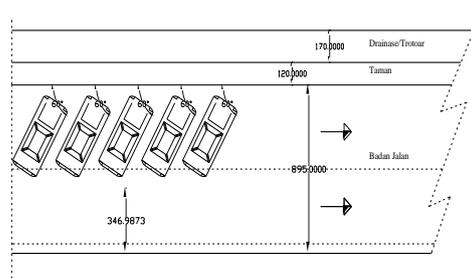
Gambar 1. Parkir paralel (0°)



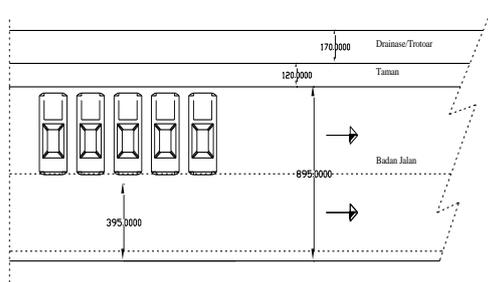
Gambar 2. parkir menyudut 30°



Gambar 3. parkir menyudut 45°



Gambar 4. parkir menyudut 60°



Gambar 5. parkir menyudut 90°

Indikator Tingkat Pelayanan (ITP) pada suatu ruas jalan menunjukkan kondisi secara keseluruhan ruas jalan tersebut, tingkat pelayanan ditentukan beberapa nilai kuantitatif.

Karakteristik kendaraan-kendaraan dapat dikelompokkan dalam karakteristik fisik (dimensi dan berat), untuk kerja dan fungsi. Maksud digunakannya suatu kendaraan sudah barang tentu akan mempengaruhi karakteristik fisik kendaraan. Kecepatan dan kapasitas angkut merupakan hal yang penting, tetapi aman, kenyamanan, kecocokan, sifat dan nilai suatu muatan, satuan ukuran, jarak perjalanan, dan sebagainya, secara keseluruhan perlu dipertimbangkan.

Kendaraan pada dasarnya dibuat untuk memenuhi salah satu dari 3 kegunaan dasar angkutan, yaitu :

- Angkutan pribadi adalah transport untuk masing-masing individu dan keluarga yang memiliki kendaraan yang digunakan untuk keperluan pribadi mereka.

- Angkutan umum, angkutan yang tersedia untuk umum dengan membayar ongkos untuk menggunakan kendaraan tersebut.

- Angkutan barang, untuk membawa segala jenis barang, dari yang kecil dan bernilai tinggi hingga yang besar dan bersifat barang murah, dan makanan dan binatang hingga barang cair dan mineral dan sebagainya.

Dalam hal ini kebutuhan ruang gerak kendaraan parkir banyak dipengaruhi oleh luas bentuk pelataran parkir, dimensi ruang parkir, jalur sirkulasi (tempat, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir), lebar minimum untuk jalur satu arah = 3,5 meter dan untuk jalur dua arah = 6,5 meter, jalur gang (jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan).

Standar kebutuhan ruang parkir akan berbeda-beda untuk tiap jenis tempat kegiatan. Hal ini disebabkan antara lain karena perbedaan tipe pelayanan, tarif yang dikenakan, ketersediaan ruang parkir, tingkat kepemilikan kendaraan bermotor, dan tingkat pendapatan masyarakat.

Kapasitas parkir adalah jumlah ruang parkir yang tersedia atau jumlah kendaraan maksimum yang dapat di parkir di tempat parkir. Besarnya kapasitas parkir sangat tergantung pada posisi parkir.

Menurut Oppenlander 1976, Kapasitas Parkir dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Kapasitas} = S / D \text{ (kendaraan/jam) } \dots \dots (1)$$

Dimana :

S = jumlah total stall resmi yang ada.

D = rata-rata lamanya parkir (jam)

$$FFV_{CS} = (FV_0 + FV_w) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} \dots \dots (2)$$

Dimana :

FV = Kecepatan arus bebas ringan

FV₀ = Kecepatan bebas dasar ringan

FV_w = Lebar lajur lalu-lintas efektif

FFV_{SF} = Kondisi hambatan samping

FFV_{CS} = Ukuran kota

$$C = C_0 \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \dots \dots (3)$$

Dimana :

C₀ = Kapasitas dasar

FC_w = Penyesuaian lebar lalu-lintas

FC_{SP} = Penyesuaian pemisah arah

FC_{SF} = Penyesuaian hambatan samping

FC_{CS} = Penyesuaian ukuran kota

$$DS = Q/C \dots \dots \dots (4)$$

Dimana :

Q = Volume

C = Kapasitas

METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pengamatan langsung dan pengambilan data di lapangan berupa data volume dan karakteristik lalu-lintas yang melalui kawasan jalan. Pengamatan dilakukan pada hari Senin tanggal 17 April 2017, Selasa tanggal 18 April 2017, dan Minggu tanggal 23 April 2017, dan pengamatan data geometrik ruas jalan dengan data diambil dari Badan Pusat Statistik dan data yang di ambil dari buku.

Menghitung Kapasitas Ruas Jalan Tanpa ada Kendaraan Parkir di Ruas Jalan A-A.

Perhitungan menggunakan Jalan Perkotaan.

☑ Tipe Jalan yaitu 4/2D (Empat Lajur Dua arah Memiliki Median)

Emp di dapat HV = 1,2 , MC = 0,25, di lihat dari Tabel A-3: 2 (MKJI).

Dimana : Emp = Ekuivalensi Mobil Penumpang

HV = Kendaraan Berat

MC = Sepeda Motor

Berdasarkan dari Tabel Hambatan Samping , Persentase bobot nilai 668,5 yaitu (kelas tinggi “ H “)

Menghitung Analisa Kecepatan Arus Bebas

Menghitung Kecepatan arus bebas dasar (FV0) , Empat Lajur terbagi 4/2 D di dapat untuk semua kendaraan yaitu 55, di lihat dari Tabel B-1:1 (MKJI). Menghitung Penyesuaian kecepatan arus bebas untuk lebar jalur lalu-lintas (FVW) , untuk Empat lajur terbagi 4/2 D , Lebar jalur efektif (WC) 4,00 m, di lihat dari Tabel B-2:1 (MKJI).

Menghitung Faktor Penyesuaian kecepatan arus bebas untuk Hambatan Samping (FFVSF) Jalan dengan kereb,

empat lajur terbagi 4/2 D . kelas hambatan samping tinggi dan jarak kereb penghalang di dapat yaitu 0,90, di lihat dari Tabel B-3:1 (MKJI).

Menghitung Faktor Penyesuaian Kecepatan arus bebas untuk ukuran kota (FFVCS) di dapat yaitu 1, di lihat dari Tabel B-4:1 (MKJI).

Menghitung Kecepatan Arus Bebas

$$FV = (55 + 4) \times 0,90 \times 1,00$$

$$= 53,1 \text{ Km/Jam.}$$

Menghitung Analisa Kapasitas

Menhitung Kapasitas Dasar (C0) untuk tipe jalan Empat lajur terbagi 4/2 D yaitu 1650, di lihat dari Tabel C-1:1 (MKJI).

Menghitung Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Lebar Jalur Lalu-Lintas (FCW) , untuk empat jalur terbagi dengan Lebar Jalur Lalu-Lintas 4,00 m di dapat 1,08, di lihat dari Tabel C-2:1 (MKJI).

Menghitung Faktor penyesuaian Kapasitas Untuk Arah (FCSP) , untuk empat lajur 4/2 dengan pemisah arah 55-45 didapat 0,985, di lihat dari Tabel C-3:1 (MKJI).

Menghitung Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Hambatan Samping (FCSF) , untuk tipe jalan 4/2 D dengan kereb, kelas hambatan samping tinggi dengan jarak kereb penghalang 1,5 diperoleh 0,89, di lihat dari Tabel C-4:1 (MKJI).

Menghitung Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Ukuran Kota (FCCS) , di dapat 1, di lihat dari Tabel C-5:1 (MKJI).

Menghitung Kapasitas Penentuan

$$C = (1650 \times 2) \times 1,08 \times 0,985 \times 0,89 \times 1,00$$

$$= 3300 \times 0,978$$

$$= 3230 \text{ smp/jam}$$

Menghitung derajat Kejenuhan

Volume lalu lintas tertinggi dengan ekuivalensi.

$$MC = 1298$$

$$MC = 1298 \times 0,25 = 324,5 \text{ menjadi } 325$$

$$LV = 864 \quad LV = 864 \times 1 = 864$$

$$HV = 2 \quad HV 2 \times 1,2 = 2,4 \text{ menjadi } 2$$

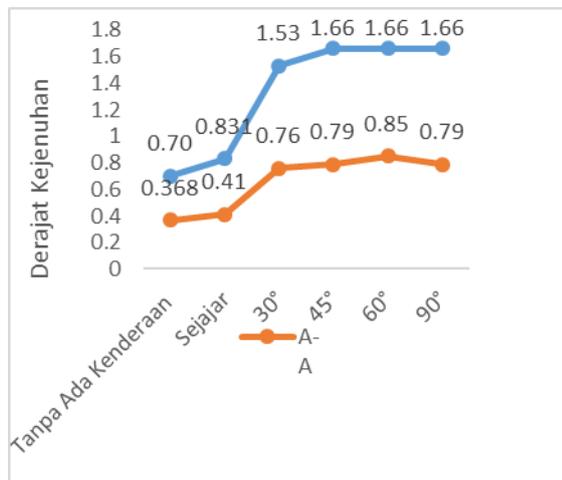
$$Q = MC + LV + HV$$

$$\begin{aligned}
 &= 325 + 864 + 2 \\
 &= 1191 \\
 DS &= 1191/3230 \\
 &= 0,368
 \end{aligned}$$

Tingkat Pelayanannya adalah B Yaitu Arus stabil , tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas , pengemudi di batasi dalam memilih kecepatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil yang di peroleh dari Perhitungan didapatkan grafik seperti berikut ini :



Gambar 6 .Derajat Kejenuhan pada Parkir Ruas Jalan

Dari Gambar 6 di atas didapatkan bahwa kapasitas ruas jalan A-A di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU tanpa ada kendaraan parkir di dapat badan jalan 8,95 m , dengan kapasitas dasarnya 3300 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat LOS (Level Of Servis) adalah B ,Yaitu Arus stabil , tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas , pengemudi di batasi dalam memilih kecepatan.

Menghitung kapasitas ruas jalan A-A dengan memasukkan parkir menyudut 300di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di dapat badan jalan 4,45 , dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkinya sebanyak 21 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah adalah D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil,

kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir.

Dengan memasukkan parkir menyudut 450di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan A-A di dapat badan jalan 3,78 , dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkinya sebanyak 30 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah adalah D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir.

Dengan memasukkan parkir menyudut 600di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan A-A di dapat badan jalan 3,46, dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkinya sebanyak 37 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah adalah D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir.

Dengan memasukkan parkir menyudut 900di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan A-A di dapat badan jalan 3,95, dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkinya sebanyak 43 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah adalah D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir.

Dengan memasukkan parkir 00 (Sejajar) di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan A-A di dapat badan jalan 6,65, dengan kapasitas dasarnya 3300 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkinya sebanyak 12 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah B ,Yaitu Arus stabil , tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas , pengemudi di batasi dalam memilih kecepatan.

Hasil perhitungan dari penelitian ini bahwa Menghitung kapasitas ruas jalan B-B di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak

USU tanpa ada kendaraan parkir di dapat badan jalan 8,00m , dengan kapasitas dasarnya 3300 , dengan volume kendaraan 2288 di dapat LOS (Level Of Servis) adalah C Yaitu kondisi arus lalu-lintas masih dalam batas stabil , kecepatan operasi mulai dibatasi dan hambatan dari kendaraan lain semakin besar.

Menghitung kapasitas ruas jalan B-B dengan memasukkan parkir menyudut 300di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di dapat badan jalan 3,50 , dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 1191 di dapat kapasitas parkirnya sebanyak 21 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah F Yaitu Pada tingkat pelayanan ini arus lalu-lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah , arus lalu-lintas sering terhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan yang panjang.

Dengan memasukkan parkir menyudut 450di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan B-B di dapat badan jalan 2,83, dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 2288 di dapat kapasitas parkirnya sebanyak 30 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah F, Yaitu Pada tingkat pelayanan ini arus lalu-lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah , arus lalu-lintas sering terhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan yang panjang.

Dengan memasukkan parkir menyudut 600di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan B-B di dapat badan jalan 2,51, dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 2288 di dapat kapasitas parkirnya sebanyak 37 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah F, Yaitu Pada tingkat pelayanan ini arus lalu-lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah , arus lalu-lintas sering terhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan yang panjang.

Dengan memasukkan parkir menyudut 900di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan B-B di dapat badan jalan 3,00, dengan kapasitas dasarnya 1650 , dengan volume kendaraan 2288 di dapat kapasitas parkirnya sebanyak 43 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah F, Yaitu Pada tingkat pelayanan ini arus lalu-lintas berada dalam keadaan dipaksakan, kecepatan relatif rendah , arus lalu-lintas sering terhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan yang panjang.

Dengan memasukkan parkir 00 (Sejajar) di jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU di ruas jalan B-B di dapat badan jalan 5,70, dengan kapasitas dasarnya 3300 , dengan volume kendaraan 2288 di dapat kapasitas parkirnya sebanyak 12 kendaraan maka di dapat LOS (Level Of Servis) adalah D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir.

SIMPULAN

Di dalam penelitian ini di dapat bahwa dengan memasukkan parkir menyudut 30⁰ di Jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU dengan sisa badan jalan 4,45 m di dapat kapasitas parkirnya 21 kendaraan per 100 meter. Tingkat pelayanan jalannya yaitu D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil,tetapi, kecepatan masih bisa dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir. Parkir menyudut ini cocok untuk di ruas jalan A-A , dan juga cukup banyak menampung kendaraan yang parkir. Dan untuk ruas jalan B-B pada jalan Jamin Ginting di daerah Pajak USU , parkir yang cocok untuk ruas jalan B-B yaitu menggunakan parkir paralel (Sejajar) dimana dengan memasukkan parkir sejajar didapat sisa badan jalannya 5,70 meter di dapat 21 kendaraan parkir per 100 meter , Tingkat pelayanan jalannya yaitu D, Yaitu Arus mendekati tidak stabil,tetapi, kecepatan masih bisa dikendalikan, V/C masih dapat di tolerir. ini dikarenakan di ruas jalan tersebut merupakan sejajaran pajak yang aktivitas

orang maupun kendaraan tinggi. Jadi, parkir sejajar cocok untuk di ruas jalan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum Republik
Indonesia Direktorat Jendral Bina
Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan
Indonesia. Jakarta.
- Fidel Miro. 2012. *Pengantar Sistem
Transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Maulita D. Buana C. dan 2015. Analisis Parkir
Kendaraan Mobil Di Ruas Jalan Walikota
Mustajab Surabaya. *Jurnal Teknik Pomits*
1(1). 1-5.
- Messah YA. 2012. Analisis Kebutuhan Lahan
Parkir di Rumah Sakit Umum Daerah Prof.
Dr. W.Z Johannes Kupang. *Jurnal Teknik
Sipil* 1 (1).
- Noperiyadi. 2015. Tata Ulang Lahan Parkir
pada Jalan Kalimantan Kota Lubuk
Linggau. *Jurnal Teknik Sipil dan
Lingkungan* 3(1): 766-774.
- Priambodo, WA. 2013. *Analisis Pengelolaan
Parkir Tepi Jalan Umum* : Rhineka Cipta.
- Putranto SL. 2016. *Rekayasa Lalu Lintas*. Edisi 3.
Jakarta. Indeks.
- Rahmad Paisal. 2014. Implementasi
Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Di
Tepi Jalan Umum. *Jurnal Administrasi
Negara* 4(2). 1-15.
- Wahdan Y, Farida I, dan Permana S. 2014.
Analisis Karakteristik Parkir Pada
Badan Jalan Dan Dampaknya
Terhadap Lalu Lintas. *Jurnal Kontruksi*
13(1). 1-12.
- Wahyuni N, Sulisto H, dan Suharyanto A. 2015.
Evaluasi Kebutuhan Ruang Parkir Di
Kampus Universitas Brawijaya. *Jurnal
Teknik Sipil* 13(1). 79-90.
- Wulandari S. 2015. Pengelolaan Parkir Tepi
Jalan Oleh UPTD Pengelola Parkir
Pada Dinas Perhubungan Di Kota
Samarinda. *Jurnal Administrasi Negara* 3(1).
35-46.