Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

# DAMPAK PARKIR DI RUAS JALAN TERHADAP KEMACETAN DI PASAR SIMPANG SEMADAM KABUPATEN ACEH TENGGARA

Oleh :
**Harun Harasid**
Universitas Gunung Leuser
harunharasid@ymail.com

## ABSTRAK

*Penelitian ini dilatarbelakangi kemacetan yang diakibatkan aktivitas parkir pada badan jalan di ruas Jalan Sekitar Pasar Simpang Semadam. Kota Kutacane yang seharusnya diperuntukkan bagi kelancaran arus lalu-lintas antar provinsi, tetapi pada kenyataannya di jalan ini terjadi pengurangan lebar jalur lalu-lintas efektif akibat aktifitas parker dibadan jalan, sehingga kelancaran arus lalu-lintas terganggu. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui dampak parkir pada badan jalan terhadap kinerja lalu-lintas dan mencari upaya pengendalian parkir pada badan jalan di lokasi penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pengamatan langsung dan pengambilan data di lapangan berupa data volume lalu-lintas dan voume parkir, . Pengamatan dilakukan pada hari Rabu. Hasil analisis kinerja ruas jalan didapatkan bahwa volume lalu-lintas yang ada di ruas jalan sekitar Pasar Simpang Semadam pada Jalan Lintas antar kabupaten ruas jalan yaitu 210,5 smp/jam, dengan indeks tingkat pelayanan terendah berada pada kategori F dan indeks pelayanan tertinggi berada pada kategori F. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa parkir pada badan jalan mengakibatkan penurunan kapasitas ruas jalan yang berdampak pada penurunan kinerja ruas jalan. Oleh sebab itu maka rekomendasi dari penulis agar ruang parkir yang berada di Pasar Simpang Semadam tersebut lebih di lebih di utamakan agar tidak mengganggu akses perjalanan pengguna jalan lainnya sehingga kinerja jalan lancer tanpa ada gangguan.*

***Keywords: Parkir, jalan, Penelitian, Lintas***

## PENDAHULUAN

Kota Kutacane merupakan kota dengan tingkat gangguan lalu lintas yang Sedang. Hal ini disebabkan karena Kutacane merupakan kota yang berpenduduk 221.684, dengan luas lahan 4.231,43 Km. Kutacane juga merupakan kota Wisata dengan pengunjung yang sangat pesat. Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan ini tentunya merugikan pengguna jalan, sehingga membutuhkan penanganan khusus dari Pemerintah Kota Kutacane, salah satunya yaitu kegiatan parkir di badan jalan berkembangnya kegiatan parkir liar inipun sepertinya dihalalkan oleh para pemilik kendaraan jika melihat banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan yang merupakan daerah larangan parkir.

Kegiatan parkir di sekitar Pasar Simpang Semadam terjadi karena kurangnya lahan parkir sehingga parkir di badan jalan dihalalkan meskipun sudah jelas adanya daerah larangan parkir. Selain itu, pengunjung Pasar lebih memilih memarkirkan kendaraannya di luar area parkir dibandingkan di dalam area parkir di badan jalan lebih mudah dan lebih cepat untuk dilakukan. Faktor lainnya, pengguna parkir juga memperhitungkan sistem biaya parkir yang dihitung setiap jamnya yang saat ini masih membebani. Pembayaran yang di lakukan ini juga belum diimbangi dengan pelayanan yang memuaskan, tanggung jawab mengenai kerusakan dan kehilangan. Berdasarkan pengamatan, para pengendara sepeda

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

motor yang ingin mengunjungi Pasar rata-rata lebih memilih parkir di badan jalan di koridor jalan sekitar Pasar tersebut, baik itu di jalan Lintas Kabupaten, jalan Antar Kecamatan. Begitupula yang ingin mengunjungi toko-toko dan tempat perdagangan lainnya di Jalan Lintas Provinsi yang padat akan kendaraan yang sedang parkir, karena area parkir yang tidak mencukupi kapasitas kendaraan maka dilakukanlah cara parkir di badan jalan, sehingga menghambat kinerja lalu lintas dan akhirnya terjadi kemacetan

## URAIAN TEORI

### Sistem Transportasi

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005, sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Transportasi pada dasarnya mempunyai dua fungsi utama, yaitu melayani kebutuhan akan transportasi dan merangsang perkembangan. Untuk pengembangan wilayah perkotaan yang baru, fungsi merangsang perkembangan lebih dominan. Hanya saja perkembangan tersebut perlu dikendalikan (salah satunya dengan peraturan) agar sesuai dengan bentuk pola yang direncanakan.

Transportasi perkotaan mempunyai tujuan yang luas, yaitu membentuk suatu kota dimana kota akan hidup jika sistem transportasi berjalan baik. Artinya mempunyai jalan-jalan yang sesuai dengan fungsinya serta perlengkapan lalu lintas lainnya. Selain itu transportasi juga mempunyai tujuan untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada. Sistem transportasi antar kota terdiri dari berbagai aktivitas, pariwisata, perdagangan, pertanian dan lain-lain. Aktivitas tersebut mengambil tempat pada sebidang lahan (sawah, perkotaan, daerah pariwisata dan lain sebagainya). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi.

Sasaran umum dari perencanaan transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (Nasution 2008). Sebaran geografis antara tata guna tanah (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas (sistem pergerakan). Volume dan pola lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek feedback atau timbal balik terhadap lokasi tata guna tanah yang baru dan perlunya peningkatan prasarana.

### Parkir dalam Sistem Transportasi

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecendrungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan

**Volume Lalu Lintas**

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik jalur gerak untuk suatu satuan waktu, dimana volume lalu lintas tesebut merupakan jumlah kendaraan total jarak pada waktu tertentu. Jika volume lalu lintas lebih besar dari kapasitas jalan maka akan terjadi hambatan pada akhirnya terjadi penurunan tingkat pelayanan ruas jalan bersangkutan.

Volume lalu lintas suatu jalan raya dihitung berdasarkan jumlah kendaraan yang melewati titik yang tetap pada jalan dalam satuan waktu. Arus lalu lintas terdiri dari berbagai jenis kendaraan dimana setiap jenis kendaraan mempunyai karakteristik tersendiri. Indonesia Highway Capacity Manual (IHCM) merupakan satuan pembanding untuk kendaraan di Indonesia, yang dinyatakan dalam Satuan Kendaraan Ringan (SKR) yaitu angka jenis kendaraan dimana setiap kendaraan tertentu terhadap mobil penumpang. Volume arus lalu lintas yang dibutuhkan untuk perhitungan waktu alat pemberi isyarat lalu lintas adalah volume arus untuk masing-masing arah pergerakan. Klasifikasi kendaraan diperlukan untuk mengkonversikan kendaraan kedalam suatu mobil penumpang (smp). Satuan mobil penumpang yang dapat digunakan untuk kondisi dan situasi di Indonesia

**Derajat Kejenuhan (DJ)**

Derajat kejenuhan adalah rasio arus terhadap kapasitas jalan. Biasanya digunakan sebagai faktor kunci dalam penentuan perilaku lalu lintas pada suatu segmen jalan dan simpang. Dari nilai derajat kejenuhan ini, dapat diketahui apakah segmen jalan tersebut akan memiliki kapasitas yang cukup atau tidak.

Menurut MKJI 2014, persamaan untuk mencari besarnya kejenuhan adalah sebagai berikut:

$$D = Q/C \quad \text{.....(2.11)}$$

Keterangan :

$D_J$ = derajat kejenuhan
C = kapasitas jalan (smp/jam)
Q = Arus Lalu lintas (smp/Jam).

Jika nilai DJ < 0,75, maka jalan tersebut masih layak, tetapi jika DJ > 0,75, maka diperlukan penanganan pada jalan tersebut untuk mengurangi kepadatan atau kemacetan. Kemacetan lalu lintas pada suatu ruas jalan disebabkan oleh volume lalu lintas yang melebihi kapasitas yang ada. Solusi yang dapat dilakukan adalah dengan menaikkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas. Biasanya kapasitas dapat diperbaiki dengan jalan mengurangi penyebab gangguan, misalnya dengan memindahkan tempat parkir, mengontrol pejalan kaki atau dengan memindahkan lalu lintas ke rute yang lainnya atau mungkin dengan cara pengaturan yang lain seperti membuat jalan satu arah

**METODE PENEITIAN**

Penelitian ini di lakukan di Desa Simpang Semadam Kecamatan Semadam Kabupaten Aceh Tenggara. Adapun batasan lokasi penelitian di lakukan di sekitar Pasar Simpang Semadam Kutacane, yaitu dimulai dari 200 meter dari jual gorengan sampai Toko Rudi. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan observasi dan studi dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis data kuantitatif

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Pemilihan Ruas Yang Dijadikan Obyek Penelitian

Dalam memilihan ruas yang dijadikan obyek penelitian sangat diperlukan guna menentukan titik lokasi penelitian yang dapat mewakili kondisi parkir di wilayah Jalan Pasar Simpang Semadam. Berdasarkan hal tersebut di atas, maka obyek penelitian dilakukan pada ruas Jalan Pasar Simpang Semadam. Jalan Pasar Simpang Semadam memiliki karakteristik dengan lalu lintas padat karena terdapat aktivitas pasar sebagai tarikan orang dan barang untuk bertransaksi dagang dan tidak memiliki lahan *off street parking*. Dengan demikian lahan parkir yang digunakan adalah lahan *on street parking* yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan lalu lintas.

### Karakteristik Fisik Ruas Jalan Pasar Simpang Semadam

Karakteristik fisik ruas jalan ini terdiri dari kondisi geometrik ruas jalan dan profil ruas jalan. Kondisi geometrik ruas jalan dijelaskan dalam potongan melintang dan alinyemen, sedangkan yang dimaksud dengan profil ruas jalan adalah pemanfaatan jalan, ketersediaan *on street parking*, serta pola pemanfaatan lahan di sekitar ruas jalan. Secara umum karakteristik ruas jalan Pasar Simpang Semadam adalah sebagai berikut :

a. Panjang ruas jalan Pasar Simpang Semadam yang diteliti adalah 100 m dengan lebar jalan 9 meter.
b. Lebar efektif jalan adalah 4 meter.
c. Tipe ruas jalan Pasar Simpang Semadam adalah Dua lajur terbagi.
d. Pemanfaatan lahan sekitar ruas jalan sebagian besar adalah untuk pertokoan dan pusat perbelanjaan.

### Karakteristik Lalu Lintas Ruas Jalan Pasar Simpang Semadam

Data arus lalu lintas di jalan Pasar SImpang Semadam hasil survey yang dilakukan dari pukul 08.00 WIB sampai dengan pukul 12.30 WIB. Arus lalu lintas yang diamati adalah lalu lintas kendaraan dengan klasifikasi kendaraan mobil pribadi, pick up, bus Kecil, truk sedang, truk besar, sepeda motor, becak mesin.

Fluktuasi lalu lintas di daerah pengamatan di jalan Pasar Simpang Semadam kecenderungan jam puncak terjadi sebanyak Dua kali yaitu pagi dan siang. Data lalu lintas per jam tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah. Pengolahan data per jam dengan cara mengkalibrasi setiap jenis kendaraan (Kend/jam) dengan ekivalensi mobil penumpang (emp) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 dengan nilai antara lain untuk kendaraan pribadi/LV (1), sepeda motor/MC (0,25), kendaraan berat/HV (1,2) dan UM (0,8) sehingga didapatkan volume lalu lintas dalam satuan mobil penumpang (smp)

**Tabel 1** Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam ( Arah Medan )

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mobil Pribadi | Bus Besar | Bus Kecil | Angkot | Pick Up | Truk 2 as | Truk 3 as |
| 08.30-09.00 | 50 | 1 | - | 63 | 15 | 5 | 0 |
| 09.00-10.00 | 43 | - | 2 | 62 | 10 | 0 | 0 |
| 10.00-11.00 | 40 | - | 1 | 45 | 12 | 1 | 0 |
| 11.00-12.30 | 45 | - | - | 70 | 20 | 5 | 0 |
| Jumlah Kendaraan | 178 | 1 | 3 | 240 | 57 | 11 | 0 |

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

*Sumber : Hasil Survey*

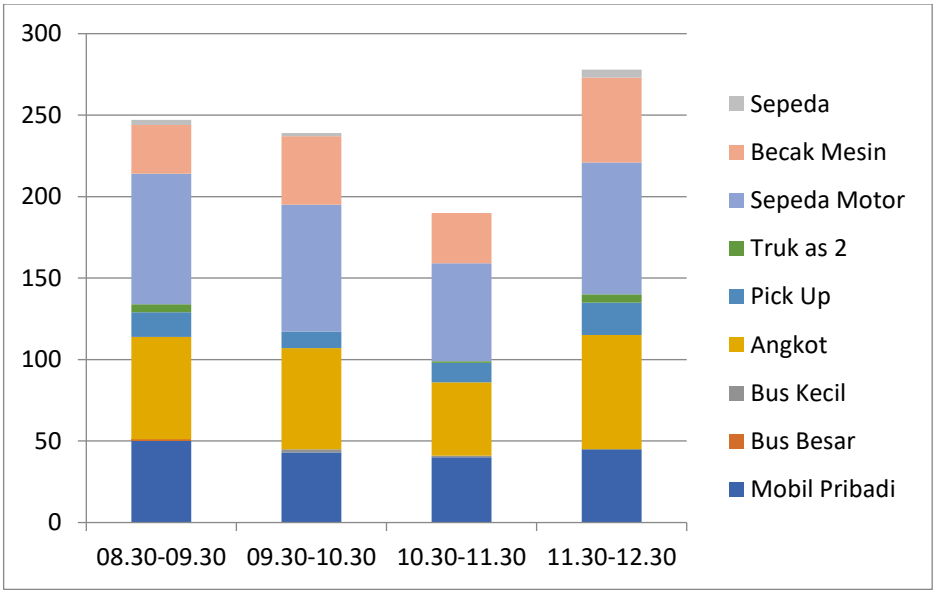
**Tabel 2** Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam ( Arah Medan )

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sepeda Motor | Becak Mesin | Becak Dayung | Sepeda | Sepeda Barang | Kend/ Jam |
| 08.30-09.30 | 80 | 30 | - | 3 | 0 | 110 |
| 09.30-10.30 | 78 | 42 | - | 2 | 0 | 120 |
| 10.30-11.30 | 60 | 31 | - | - | 0 | 91 |
| 11.30-12.30 | 81 | 52 | - | 5 | 0 | 133 |
| Jumlah Kend | 299 | 155 | - | 10 | - | 113,5 |

*Sumber : Hasil Survey*

Dari hasil perhitungan di atas didapat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak melewati jalan Pasar Simpang Semadam arah Medan adalah sepeda motor dengan jumlah 299 kendaraan, selanjutnya diikuti kendaraan angkot dengan jumlah 240 kendaraan selama 4 jam penelitian. Hal ini dapat dilihat pada Grafik di bawah ini.

**Grafik. 1** Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Jalan pasar simpang semadam (Arah Medan)




*Sumber : Hasil Survey*

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

**Tabel 3** Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam ( Arah Belang )

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mobil Pribadi | Bus Besar | Bus Kecil | Angkot | Pick Up | Truk 2 as | Truk 3 as |
| 08.30-09.00 | 15 | 1 | - | 22 | 20 | 2 | 0 |
| 09.00-10.00 | 19 | - | 1 | 24 | 10 | 0 | 0 |
| 10.00-11.00 | 12 | - | 1 | 34 | 3 | 1 | 0 |
| 11.00-12.30 | 21 | - | - | 12 | 12 | 5 | 0 |
| Jumlah Kendaraan | 67 | 1 | 2 | 92 | 45 | 8 | 0 |

*Sumber : Hasil Survey*

**Tabel 4.** Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam (Arah Belang)

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sepeda Motor | Becak Mesin | Becak Dayung | Sepeda | Sepeda Barang | Kend/ Jam |
| 08.30-09.30 | 50 | 33 | - | 1 | 0 | 84 |
| 09.30-10.30 | 32 | 21 | - | - | 0 | 53 |
| 10.30-11.30 | 34 | 13 | - | - | 0 | 47 |
| 11.30-12.30 | 46 | 15 | - | 5 | 0 | 61 |
| Jumlah Kend | 162 | 82 | - | 6 | - | 62,5 |

*Sumber : Hasil Survey*

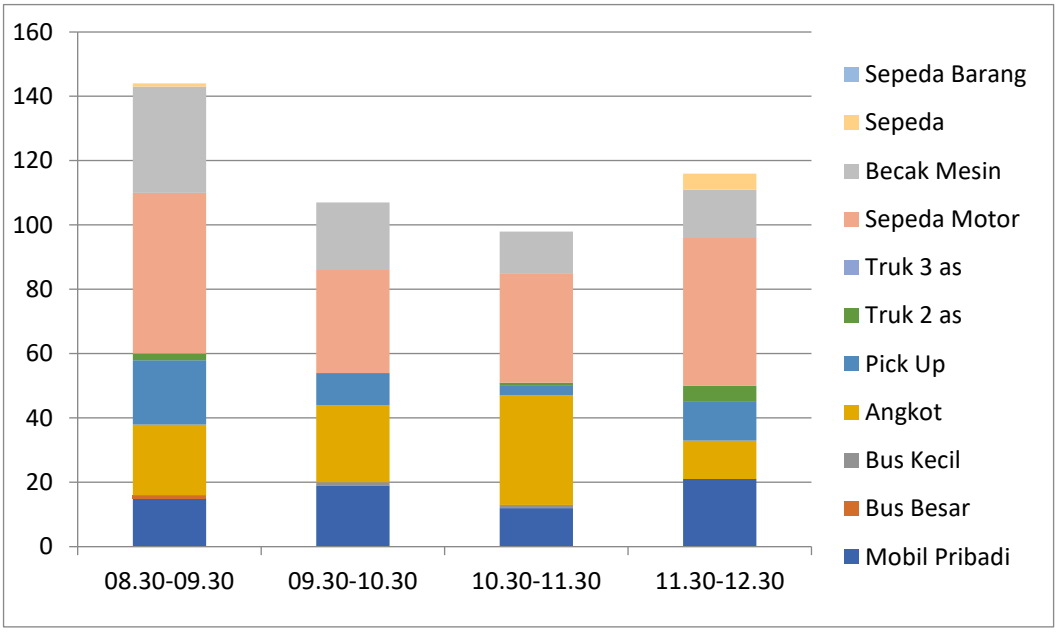
Dari hasil perhitungan di atas didapat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak melewati jalan Pasar Simpang Semadam arah Medan adalah sepeda motor dengan jumlah 162 kendaraan, selanjutnya diikuti kendaraan angkot dengan jumlah 92 kendaraan selama 4 jam penelitian. Hal ini dapat dilihat pada Grafik di bawah ini.

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

**Grafik 2** Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Jalan pasar simpang semadam (Arah Belang Kejeren)




**Tabel 5.** Total Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mobil Pribadi | Bus Besar | Bus Kecil | Angkot | Pick Up | Truk 2 as |
| 08.30-09.00 | 65 | 2 | - | 85 | 35 | 7 |
| 09.00-10.00 | 62 | - | 3 | 66 | 20 | 0 |
| 10.00-11.00 | 52 | - | 2 | 79 | 15 | 2 |
| 11.00-12.30 | 66 | - | - | 82 | 32 | 10 |
| Jumlah Kendaraan | 245 | 2 | 5 | 312 | 102 | 19 |

*Sumber : Hasil Survey*

**Tabel 6.** Total Volume Lalu Lintas di Ruas JL. Pasar Simpang Semadam

| Waktu | Jenis Kendaraan | | | | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sepeda Motor | Becak Mesin | Becak Dayung | Sepeda | Sepeda Barang | Kend/ Jam | smp/ jam |
| 08.30-09.30 | 130 | 63 | - | 4 | 0 | 197 | 55 |
| 09.30-10.30 | 110 | 63 | - | 2 | 0 | 175 | 60 |
| 10.30-11.30 | 94 | 44 | - | - | 0 | 138 | 45,5 |
| 11.30-12.30 | 127 | 67 | - | 10 | 0 | 194 | 66,5 |
| Jumlah Kend | 461 | 237 | - | 16 | - | 704 | 56,75 |

*Sumber : Hasil Survey*

Dari hasil perhitungan di atas didapat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak

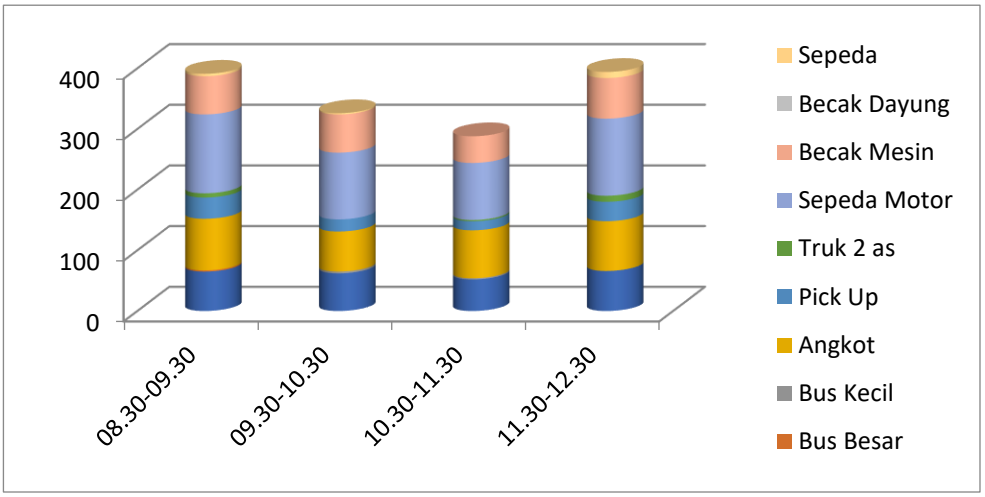
Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

melewati jalan Pasar Simpang Semadam arah Medan adalah sepeda motor dengan jumlah 461 kendaraan, selanjutnya diikuti kendaraan angkot dengan jumlah 312 kendaraan selama 4 jam penelitian. Hal ini dapat dilihat pada Grafik di bawah ini.

**Grafik 3.** Fluktuasi Total Volume Lalu lintas di jalan Pasar Simpang Semadam




dapat diketahui rata-rata volume lalu lintas perjam untuk kendaraan ringan (LV) yang terdiri dari Mobil kecil, angkot dan pick up, kendaraan berat (HV) yang terdiri dari bus besar, bus kecil, truk sedang, truk besar dan truk gandengan serta sepeda motor (MC) dan UM

**Data Karakteristik Parkir**

Pola Parkir

Dari hasil survey lapangan pada ruas jalan Pasar Simpang Semadam khususnya pada Jalan Nasional, sisi bahu jalan yang digunakan adalah dua sisi sepanjang 100 meter. Kondisi *on street parking* ini secara langsung mengurangi kapasitas jalan dan lebar efektif jalan dari 9 meter tanpa parkir menjadi 5,10 meter dengan parkir dimana pola parkir yang digunakan adalah 30$^o$ (Serong). Karakteristik pola parkir dan pergerakan keluar ataumasuk lahan *on street parking* yang ada di lokasi pengamatan.

Contoh Gambar Pola Parkir Serong ( 30$^o$ )

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

**Kapasitas Parkir**

Kapasitas parkir di ruas jalan Pasar Simpang Semadam khususnya di depan jalan Nasional Pasar simpang Semadam yang digunakan untuk parkir yang ditinjau sepanjang 100m.

**Akumulasi Parkir**

Akumulasi parkir merupakan informasi 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 telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Pada studi ini akumulasi parkir dihitung berdasarkan setiap jam. Akumulasi parkir tertinggi terjadi pada pukul 08.30-09.30 dan pukul 11.30-12.30 .

**Tabel 7.** Akumulasi Parkir Per jam

| No | Waktu | Masuk | Keluar | Akumulasi Parkir |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 08.30-09.30 | 30 | 5 | 25 |
| 2 | 09.30-10.30 | 25 | 20 | 30 |
| 3 | 10.30-11.30 | 10 | 15 | 25 |
| 4 | 11.30-12.30 | 32 | 23 | 34 |

*Sumber : Hasil Survey*

**Volume Parkir**

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu dengan jumlah kendaraan masuk pada selang waktu tersebut dalam setengah hari. Secara lengkap hasil survey parkir dapat dilihat pada Lampiran. Volume parkir pada daerah studi yang berdasarkan survey selama 4 jam adalah 16 kendaraan untuk arah Medan dan 93 kendaraan untuk arah Belang Kejeren

**Tabel 8** Volume Parkir selama 4 jam penelitian

| No | Waktu | Kutacane-Medan | | Kutacane-Belang Kejeren | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Mausk | Keluar | Masuk | Keluar |
| 1 | 08.30-09.30 | 31 | 5 | 15 | 10 |
| 2 | 09.30-10.30 | 25 | 10 | 25 | 20 |
| 3 | 10.30-11.30 | 15 | 7 | 11 | 12 |
| 4 | 11.30-12.30 | 29 | 11 | 27 | 17 |
| Jumlah | | 100 | 33 | 78 | 59 |

***Sumber : Hasil Survey***

Jurnal SALMAN
Sosial dan Manajemen

**Jurnal Salman (Sosial dan Manajemen)**
**url: http://jurnal.fisarresearch.or.id/index.php/salman/issue/archive**
**Vol.2 No. 3 hal 227-236**

ISSN: 2775-023X

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Sesuai dengan tujuan penelitian yang telah diungkapkan pada bab terdahulu,pengumpulan, pengolahan serta analisis data pada akhirnya dapat ditarik kesimpulansebagai hasil penelitian *on street parking* di ruas jalan Pasar Simpang Semadam sebagai berikut :

1. Akibat adanya aktipitas Parkir liar di Pasar SImpang Semadam bernampak Kemacetan sehingga mengganggu pengendara yang melintas.
2. Ruas Jalan Efektip akibat parkir dibadan Jalan Pasar Simpang Semadam tersisa 5 Meter terbagi Dua Lajur sehingga menghambat laju kendaraan.

### Saran

Dari Hasil survey dan pembahasan pada sub bab, diketahui bahwa kegiatan *on street parking* di ruas Jalan Pasar SImpang Semadam mempunyai dampak positif sekaligus dampak negatif. Dampak positif tersebut dilihat dari cara pandang masyarakat yaitu dengan semakin banyaknya penggunaan lahan parkir sebagai aksesibilitas yang dinikmati oleh pemilik bangunan dan pemilik kendaraan untuk pemenuhan kebutuhan maka akan semakin meningkat harga sewa lahan atau transaksi jual beli yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan. Sayangnya tidak disadari pihak Pemerintah Kota Kutacane, karena kegiatan *on-street parking* tersebut dianggap tidak sesuai dengan ketentuan Pemerintah Kota Kutacane, juga semakin menegaskan bahwa kegiatan *on-street parking* di ruas jalan Pasar Simpang Semadam harus ditinjau kembali untuk kemudian dirubah menjadi fasilitas *off- street parking*. Sudah seharusnya pemerintah Kota Kutacane dengan adanya kegiatan pasar harus menyediakan fasilitas *off-street parking* tersebut, mengingat besarnya pengaruh *on street parkir* terhadap kinerja lalu lintas.

## REFERENI

Abubakar, et al, 1999. *Komversi Kendaraan.*

Aisyah Basri, 2017. *Analisa Dampak Parkir Terhadap Kinerja Lalulintas Diruas Jalan Sekitas Mall Panakukang Kota Makasar*.

Desi Puspita Sari, 2016. *Aktifitas Suatu Pusat Kegiatan Akan Menumbulkan Aktipitas Parkir Kendaraan yang Berpotensi Menimbulkan Masalah.*

Drs. M.n.Nasution. APU 2008. *Transportasi Sebagai Pemindahan Barang Manusia dari Tempat Asal ke Tempat Tujuan. Penerbit Galia Indonesia*

(MKJI) 1997. *Dengan Nilai Antara Lain Untuk Kendaraan Pribadi/LV (1), Sepeda Motor/MC (0,25), Kendaraan Berat/HV (1,2) dan UM (0,8) Sehingga Didapatkan Volume Lalu Lintas Dalam Satuan Mobil Penumpang (smp).*

MKJI, 2014. *Faktor Penyesuaian Hambatan Samping di Tentukan Berdasarkan Jarak Antar Bahu Dengan Penghalang pada Trotoar*.

Rida Wahyuni, 2008. *Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Ruas Jalan Brikjen Katamso Sekolah Harapan Mandiri Medan.*

Rikcky Muhammad Yani, *Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Ruas Jalan Celedug Kota Garut*