

**PENGARUH PARKIR PADA BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN  
(Studi Kasus: Jalan Raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro)**

***THE EFFECT OF PARKING IN ROAD TOWARDS ROAD PERFORMANCE (Case Study:  
Kalitidu Highway of Kalitidu Market Bojonegoro)***

**ANDI TJANDRA**

Program Studi Teknik Sipil Universitas Bojonegoro

**Abstrak**

Kemacetan akan menimbulkan dampak negatif bagi pengemudi atau pengguna jalan dikarenakan waktu perjalanan yang semakin lama. Jalan Raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu sebagai salah satu kecamatan di Kabupaten Bojonegoro yang menjadi pusat perdagangan serta pertokoan di daerah tersebut di tambah lagi adanya aktifitas penduduk yang beraneka ragam tentu akan menimbulkan arus pergerakan yang harus diimbangi dengan sarana jalan yang memadai. Akan tetapi dalam kenyataannya sering terjadi kemacetan pada suatu bagian jalan tertentu yaitu di Jalan Raya Kalitidu Bojonegoro di sekitar kawasan pasar dan pertokoan Kecamatan Kalitidu bojonegoro. Hal ini disebabkan karena pengaruh hambatan samping jalan. Hambatan samping sangat mempengaruhi kinerja ruas jalan. Volume parkir terbesar di Jalan Raya Kalitidu depan Pasar Kalitidu Bojonegoro untuk mobil penumpang sebesar 33 kendaraan. Indeks parkir terbesar 205,88 % dan Luas parkir yang dipakai (on street parking ) Di jalan raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro adalah  $250 \text{ m} \times 2 \text{ m} = 500 \text{ m}^2$

**Kata kunci** : Parkir, hambatan samping, kinerja ruas jalan

**Abstract**

Congestion will have a negative impact on drivers or road users due to longer travel time. Kalitidu Highway Home Kalitidu Market as one of the subdistricts in Bojonegoro Regency which became the center of trade and shops in the area plus the existence of diverse population activities will certainly cause a flow of movement that must be balanced with adequate road facilities. But in reality there is often a traffic jam on a particular road section that is on Jalan Raya Kalitidu Bojonegoro around the market and shopping district Kalitidu bojonegoro. This is due to the influence of road side barriers. Side barriers greatly affect road performance. The

largest volume of parking on Kalitidu Highway front of Kalitidu Bojonegoro Market for passenger cars of 33 vehicles. The largest parking index is 205.88% and the parking area used (on street parking) On the Kalitidu Highway The Kalitidu Bojonegoro Market is  $250 \text{ m} \times 2 \text{ m} = 500 \text{ m}^2$

**Keywords:** parking, side barriers, road performancen

## 1. Pendahuluan

Masalah transportasi seperti kemacetan sudah merupakan masalah utama pada lalu lintas jalan di kota-kota besar maupun kota-kota kecil di Indonesia. Kemacetan lalu lintas yang terjadi sangat mengganggu aktivitas penduduk. Kemacetan akan menimbulkan dampak negatif bagi pengemudi atau pengguna jalan dikarenakan waktu perjalanan yang semakin lama. Jalan Raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu sebagai salah satu kecamatan di Kabupaten Bojonegoro yang menjadi pusat perdagangan serta pertokoan di daerah tersebut di tambah lagi adanya aktifitas penduduk yang beraneka ragam tentu akan menimbulkan arus pergerakan yang harus diimbangi dengan sarana jalan yang memadai. Akan tetapi dalam kenyataannya sering terjadi kemacetan pada suatu bagian jalan tertentu yaitu di Jalan Raya Kalitidu Bojonegoro di sekitar kawasan pasar dan pertokoan Kecamatan Kalitidu bojonegoro. Hal ini disebabkan karena pengaruh hambatan samping jalan. Hambatan samping sangat mempengaruhi kinerja ruas jalan. Salah bentuk hambatan samping yang paling banyak dijumpai di daerah pasar dan

pertokoan adalah kegiatan perparkiran yang menggunakan badan jalan. Lebar jalan yang terpakai oleh kegiatan perparkiran tentu mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat, atau dengan kata lain terjadi penurunan kapasitas ruas jalan. Pengendalian parkir di tepi jalan merupakan hal yang paling penting untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan dapat diminimalisir.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, ada beberapa pokok permasalahan utama yang berkaitan dengan penelitian, yang ditimbulkan oleh adanya kegiatan ( on street parking ) yang harus ditangung oleh pengguna jalan lainnya berupa keterlambatan pengguna jalan karena pengaruh hambatan jalan, Serta Bagaimana karakteristik parkir pada badan jalan ( on street parking ) dan di jalan raya kalitidu depan pasar kalitidu Kab. Bojonegoro. Berapa banyak okupansi yang ada baik parkir pada badan jalan (on street parking ) di pasar kota pasar Kalitidu dan Berapa kebutuhan Ruang parkir yang harus disediakan baik parkir pada badan jalan ( on street parking ) di pasar kalitidu , serta pengaruh terhadap kinerja jalan raya

Kalitidu depan Pasar Kalitidu , Kab. Bojonegoro.

## 2. Kajian Pustaka

### 2.1. Pengertian Jalan

Definisi jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api dan jalan kabel (UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan).

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi ,badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan :

- Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
- Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan.
- Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan.

### 2.1.1. Klasifikasi jalan menurut fungsinya

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, menurut fungsinya dikelompokkan kedalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan

A. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

B. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

C. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

D. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

### 2.1.2. Klasifikasi jalan menurut statusnya

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan kedalam jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

A. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan

jalan primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

B. Jalan propinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis propinsi.

C. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan propinsi yang

menghubungkan ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, dengan pusat kegiatan lokal.

D. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota.

E. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman dalam desa, serta jalan lingkungan.

## 2.2. Pasar Tradisional

Pasar secara fisik sebagai tempat pemusatan beberapa pedagang tetap dan tidak tetap yang terdapat pada suatu ruangan terbuka atau ruangan tertutup atau ruangan tertutup atau suatu bagian jalan. Selanjutnya

pengelompokan para pedagang eceran tersebut menempati bangunan-bangunan dengan kondisi bangunan temporer, semipermanen ataupun permanen (Sulistiyowati,1999). Kegiatan pasar merupakan kegiatan perekonomian tradisional yang mempunyai ciri khas adanya tawar menawar antara penjual dan pembeli. Karena sifatnya untuk melayani kebutuhan penduduk sehari-hari, maka lokasinya cenderung mendekati atau berada di daerah perumahan penduduk (Tuti, 1992).

## 2.3. Pengertian Kemacetan Lalulintas

Kemacetan lalulintas terjadi bila ditinjau dari tingkat pelayanan jalan yaitu pada kondisi lalulintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relative cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil. Pada kondisi ini nisbah volume-kapasitas lebih besar atau sama dengan  $0,80 < V/C < 0,80$ , jika tingkat pelayanan sudah mencapai E aliran lalulintas menjadi tidak stabil sehingga terjadilah tundaan berat yang disebut dengan kemacetan lalulintas (Nahdalina,1998).

Untuk ruas jalan perkotaan, apabila perbandingan volume per kapasitas menunjukkan angka diatas  $0,80$  sudah dikategorikan tidak ideal lagi yang secara fisik dilapangan dijumpai dalam bentuk permasalahan kemacetan lalulintas. Jadi kemacetan adalah turunnya tingkat

kelancaran arus lalu lintas pada jalan yang ada, dan sangat mempengaruhi para pelaku perjalanan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun angkutan pribadi. Hal ini berdampak pada ketidaknyamanan serta menambah waktu perjalanan bagi pelaku perjalanan. Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehinggakendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin, 2000).

#### 2.4. Karakteristik Arus Lalu Lintas

Karakteristik lalu lintas merupakan interaksi antara pengemudi, kendaraan, dan jalan. Tidak ada arus lalu lintas yang sama bahkan pada kendaraan yang serupa, sehingga arus pada suatu ruas jalan tertentu selalu bervariasi. Walaupun demikian diperlukan parameter yang dapat menunjukkan kinerja ruas jalan atau yang akan dipakai untuk desain. Parameter tersebut antara lain V/C Ratio, waktu tempuh rata-rata kendaraan, kecepatan rata-rata kendaraan, dan angka kepadatan lalu-lintas. Hal ini sangat penting untuk dapat merancang dan mengoperasikan sistem transportasi dengan tingkat efisiensi dan keselamatan yang paling baik.

##### 2.4.1. Volume Lalu Lintas

Volume lalu-lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per satuan waktu pada lokasi tertentu. Untuk mengukur jumlah arus lalu- lintas, biasanya dinyatakan dalam kendaraan per hari, smp per jam, dan kendaraan per menit. (MKJI 1997)

Manfaat data (informasi) volume adalah :

- Nilai kepentingan relatif suatu rute
- Fluktuasi arus lalu lintas
- Distribusi lalu lintas dalam sebuah sistem jalan
- Kecenderungan pemakai jalan

Data volume dapat berupa :

##### 1. Volume berdasarkan arah arus :

Volume Dua arah

Volume Satu arah

Volume Arus lurus

Volume Arus belok, baik belok kiri, maupun belok kanan

##### 2. Volume berdasarkan jenis kendaraan, seperti antara lain

Mobil penumpang atau kendaraan ringan (LV)

Volume Kendaraan berat (HV)

Volume Sepeda motor (MC)

Volume Kendaraan tak bermotor (UM)

Pada umumnya kendaraan di suatu ruas jalan terdiri dari berbagai komposisi. Volume lalu lintas lebih praktis jika dinyatakan dalam jenis kendaraan standart

yaitu mobil penumpang (smp). Untuk mendapatkan volume dalam smp, maka diperlukan faktor konversi dan berbagai macam kendaraan menjadi mobil penumpang, yaitu faktor equivalen mobil penumpang (emp).

3. Volume berdasarkan waktu pengamatan survei lau lintas, 15 menit, atau 1 jam.

Volume arus lalu lintas mempunyai istilah khusus berdasarkan bagaimana data tersebut diperoleh, yaitu :

a. ADT (Average Daily Traffic) atau dikenal juga sebagai LHR (lalu lintas harian rata-rata), yaitu volume lalu lintas rata-rata harian berdasarkan pengumpulan data selama x hari dengan ketentuan  $1 < x < 365$  hari, sehingga ADT dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$ADT = Q_x / x \dots\dots\dots$$

Dengan :

$Q_x$  = Volume lalu lintas yang diamati selama lebih dari 1 hari dan kurang dari 365 hari.

X = jumlah hari pengamatan.

b. AADT (Average Annual Daily Traffic) atau dikenal juga sebagai LHRT (lalu lintas harian tahunan), yaitu total volume rata-rata harian (seperti ADT), akan tetapi pengumpulan datanya harus  $> 365$  hari ( $x > 365$  hari).

c. AAWT (Average Annual Weekly Traffic), yaitu volume rata-rata harian selama hari kerja berdasarkan pengumpulan data  $> 365$  hari, sehingga AAWT dapat dihitung sebagai jumlah volume pengamatan selama hari kerja dibagi dengan jumlah hari kerja selama pengumpulan data.

d. Maximum Annual Hourly Volume, yaitu volume tiap jam yang terbesar untuk suatu tahun tertentu.

e. 30 HV (30th highest annual hourly volume) atau disebut juga sebagai DHV (design hourly volume), yaitu volume lalu lintas tiap jam yang dipakai sebagai volume desain. Dalam setahun besarnya volume ini dilampaui oleh 29 data.

## 2.5. Kecepatan

Kecepatan adalah laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam km/jam. Kecepatan dan waktu tempuh adalah pengukuran fundamental kinerja lalu-lintas dari sistem jalan eksisting, dan kecepatan adalah varabel kunci dalam perancangan ulang atau perancangan baru. Hampir semua model analisis dan simulasi lalu-lintas memperkirakan kecepatan dan waktu tempuh sebagai kinerja pengukuran, perancangan, permintaan dan pengontrol sistem jalan. (A.May, 1990).

Kecepatan dan waktu tempuh bervariasi terhadap waktu, ruang dan antar

moda. Variasi terhadap waktu disebabkan karena perubahan arus lalu-lintas, bercampurnya jenis kendaraan dan kelompok pengemudi, penerangan, cuaca dan kejadian lalu-lintas. Variasi menurut ruang disebabkan perbedaan dalam arus lalu-lintas, perancangan geometrik dan pengatur lalu-lintas. Variasi menurut jenis kendaraan (antar moda) disebabkan perbedaan keinginan pengemudi, kemampuan kinerja kendaraan, dan kinerja ruas jalan.

### 2.5.1. Kecepatan Rata-Rata Ruang

Kecepatan rata-rata ruang adalah kecepatan rata-rata kendaraan ringan (LV) yang melintasi suatu segmen pengamatan pada suatu waktu rata-rata tertentu.

Formula yang digunakan untuk menghitung kecepatan rata-rata ruang (Space Mean Speed) adalah

$$V = L / TT$$

Dengan :

V = kecepatan tempuh rata-rata (km/jam; m/dt)

L = panjang penggal jalan (km; m)

TT = waktu tempuh rata – rata kendaraan LV sepanjang segmen (jam).

### 2.6. Kepadatan

Kepadatan didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang menempati panjang

ruas jalan atau lajur tertentu, yang umumnya dinyatakan sebagai jumlah kendaraan per kilometer atau satuan mobil penumpang per kilometer (smp/km). Jika panjang ruas yang diamati adalah L, dan terdapat N kendaraan, maka kepadatan k dapat dihitung sebagai berikut.

$$K = N / L$$

Kepadatan sukar diukur secara langsung karena diperlukan titik ketinggian tertentu yang dapat mengamati jumlah kendaraan dalam panjang ruas jalan tertentu, sehingga besarnya ditentukan dari dua parameter volume dan kecepatan yang mempunyai hubungan sebagai berikut :

$$k = \text{Volume} / (\text{Kecepatan Rata-Rata})$$

### 2.6.1. Hubungan Antara Arus, Kecepatan, dan Kepadatan

Analisa karakteristik arus lalu lintas untuk ruas jalan dapat dilakukan dengan mempelajari hubungan matematis antara kecepatan, arus, dan kepadatan lalu lintas yang terjadi. Persamaan dasar yang menyatakan hubungan matematis antara kecepatan, arus, dan kepadatan adalah :

$$V = D \cdot S$$

Di mana :

V = Arus (volume) lalu lintas, smp/jam

D = Kepadatan (density), smp/km

S = Kecepatan (speed), km/jam

Keterangan :

VM = Kapasitas atau arus maksimum (smp/jam)

SM = Kecepatan pada kondisi arus lalu lintas maksimum (km/jam)

DM = Kepadatan pada kondisi arus lalu lintas maksimum (smp/km) Dj = Kepadatan pada kondisi arus lalu lintas macet total (smp/km)

Sff = Kepadatan pada kondisi arus lalu lintas sangat rendah atau pada kondisi kepadatan mendekati nol atau kecepatan arus bebas (km/jam)

## 2.7. Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk melayani kebutuhan arus lalu lintas sesuai dengan fungsinya yang dapat diukur dan dibandingkan dengan standar tingkat pelayanan jalan. Kinerja ruas jalan di gambarkan berdasarkan kondisi kestabilan jalan, waktu tempuh bagi kendaraan untuk melewati segmen jalan tersebut, tingkat kejenuhan lalulintas pada segmen jalan dan kecepatan bebas setiap kendaraan dalam melalui segmen.

Kinerja ruas jalan dapat didefinisikan, sejauh mana kemampuan jalan menjalankan fungsinya. (Suwardi, Jurnal Teknik Sipil Vol.7 No.2, Juli 2010) di mana menurut MKJI 1997 yang digunakan

sebagai parameter adalah Derajat Kejenuhan (Degree of Saturation, DS).

## 3. Metode Penelitian

Penelitian ini berorientasi pada metode eksplanasi yang mengungkapkan hubungan antara dua atau lebih konsep atau variabel dari suatu fenomena. Secara umum, metodologi yang digunakan adalah menggabungkan antara penelitian kualitatif dengan penelitian kuantitatif yang menggunakan pendekatan studi kasus dan survei.

### 3.1. Teknik Pengumpulan Data

Dalam memperoleh data untuk penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data – data yang diperoleh dari data primer dan data sekunder.

1. Data primer diperoleh dengan melakukan penyebaran kuesioner
2. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen – dokumen yang dapat dijadikan acuan dalam penelitian ini.

### 3.2. Analisis data

Dalam penelitian ini, analisa data dilakukan berdasarkan MKJI 1997.

## 4. Hasil Dan Pembahasan

### 4.1 . Penentua Ruang

Dalam hal ini pemilihan ruas yang di jadikan sebagai objek penelitian sangat di perlukan untuk menentukan titik

lokasi penelitian yang dapat mewakili kondisi parkir yang ada di wilayah jalan Raya Kalitidu Depan Pasa Kalitidu Kab.Bojonegoro.

#### 4.2.Karakteristik Lalu Lintas

Dari hasil survai yang saya lakukan di jalan Raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro. Yang saya lakukan selama 1 Minggu . Dengan waktu Antara pukul 05.00- 07.00, 11.00- 13.00 . Arus lalu lintas yang diamati adalah Arus Lalu linntas dengan Kendaraan Klasifikasi Kendaraan Berat (HV) , Kendaran ringan (LV), Sepah Motor (MC), Dan Kendaraan Tak bermotor (UM).

Volume parkir terbesar di Jalan Raya Kalitidu depan Pasar Kalitidu Bojonegoro untuk mobil penumpang sebesar 33 kendaraan yang terjadi pada pukul 06.45 – 07.00 Pada Hari Minggu. Sedangkan untuk sepeda motor adalah 117 Pada Hari Minggu kendaraan terjadi pada pukul . 06.45 – 07.00.

#### 4.3. Analisis Karakteristik Parkir

##### 4.3.1.Akumulasi Parkir dan Volume Parkir (Mobil Penumpang)

Untuk 1 Minggu di jalan Raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu Kab. Bojonegoro.

Dari suatu survai parkir dengan ruang parkir yang tersedia untuk kendaraan mobil penumpang sejumlah 80 SRP,

Tebel 4.1. Indeks parkir (Parkir Index ) Mobil Penumpang

Jam	Akumulasi	PI (100%)
05.00 –		
05.15	4	29,41
05. 15 –		
05.30	9	66,18
05.30 –		
05.45	16	117,65
05. 45 –		
06.00	17	125,00
06.00 –		
06. 15	21	154,41
06. 15 -		
06.30	25	183,82
06.30 –		
06.45	25	183,82
06.45 –		
07.00	28	<b>205,88</b>
11. 00 –		
11.15	5	36,76
11.15 –		
11.30	6	44,12
11.30 –		
11.45	6	44,12
11.45 –		
12. 00	6	44,12
12.00 –		
12. 15	8	58,82
12. 15 –		
12.30	9	66,18
12.30 –		
12.45	10	73,53
12.45 –		
13.00	12	88,24

## 5. Kesimpulan

Karakteristik parkir meliputi Volume parkir terbesar di Jalan Raya Kalitidu depan Pasar Kalitidu Bojonegoro untuk mobil penumpang sebesar 33 kendaraan yang terjadi pada pukul 06.45 – 07.00 Pada Hari Minggu. Sedangkan untuk sepeda motor adalah 117 Pada Hari Minggu kendaraan terjadi pada pukul . 06.45 – 07.00. Indeks parkir terbesar di Jalan Raya Kalitidu depan Pasar Kalitidu Bojonegoro untuk mobil penumpang adalah 205,88 % Diambil pada hari tersibuk Hari Minggu dan untuk sepeda motor sebesar dan untuk sepeda motor sebesar 6214,29 % Diambil pada hari tersibuk Hari Minggu. Luas parkir yang dipakai (on street parking ) Di jalan raya Kalitidu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro adalah  $250\text{ m} \times 2\text{ m} = 500\text{ m}^2$ .

Prinsip penataan ruang ulang ruang parkir adalah meningkatkan kinerja lalu lintas adalah memaksimalkan lebar efektif jalan agar kapasitas lalu lintas dapat tertampung serta bisa mengurangi kemacetan. Dari hasil simulasi berbagai sudut parkir di hasilkan alternatif konfigurasi parkir dengan rincian untuk lebar jalan Raya kalitidu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro dengan lebar efektif 6.80 m, di dapat sudut parkir untuk kendaraan mobil penumpang yaitu  $0^\circ$  (sejajar) dengan posisi parkir di sisi kanan arah menuju kota bojonegoro dsn

untuk lebar jalan Raya kalitifu Depan Pasar Kalitidu Bojonegoro dengan lebar efektif 14,5 m, di dapat sudut untuk sepeda motor yaitu  $90^\circ$  (sejajar) dengan posisi parkir satu baris di sisi kanan arah menuju kota Bojonegoro

## 6. Saran

Dari hasil penelitian yang diperoleh, maka saran yang dapat direkomendasikan adalah:

1. Perlu adanya pengendalian kegiatan parkir di depan pengawasan Pasar atau pertokoan, agar arus lalu lintas yang melewati ruas jalan tersebut tidak terganggu.
2. Untuk penelitian yang lebih akurat, perlu penambahan lama survai.
3. Untuk sisi kiri jalan yang menuju kec, purwosari depan pasar Kalitidu Bojonegoro untuk di kasih Rambu dilarang parkir..
4. Memberikan ruang parkir pasar di luar badan jalan yang bisa menampung kebutuhan parkir agar tidak mengganggu kendaraan yang melintas.

## 7. Daftar Pustaka

- Ditjen Bina Marga, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, 2004. Survei Pencacahan

- Lalu-Lintas Dengan Cara Manual, Depart. Permukiman dan Prasarana Wilayah.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/hk.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir direktur jenderal perhubungan darat.
- Rida Wahyuni : Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan ( Study Kasus : Jalan Brigjen Katamso Sekolah Harapan Mandiri Medan), 2008 USU Repository © 2008.
- Rusdiana Yanwar : Penataan Ruang Parkir Badan Jalan Untuk Meningkatkan Kinerja Lalu Lintas (Study kasus : Jalan k.h. z mustofa tasikmalaya dan jalan cihideung) Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Siliwangi Tasikmalaya 2013.
- Ervianto. Wulfram I. (2003). "Manajemen Proyek Konstruksi". ANDI OFFSET, Yogyakarta.
- Ervianto, Wulfram., (2009) Manajemen Proyek Konstruksi. Penerbit Andi., Yogyakarta.
- Scott, R., Gorman, M., D'Amors, L., 2004, "Adapting Pavement Evaluation Methodology to The Performance Based Contract of The Fredericton-Moncton Highway Project (A Public-Private Partnership)", Annual Conference of the Transportation Association of Canada, Quebec.
- TNZ (Transit New Zealand), 2002.a, Annual Report 2001/2002, Wellington, New Zealand, Available for download from [www.transit.govt.nz](http://www.transit.govt.nz).
- TNZ (Transit New Zealand), 2002.b, Specification for Skid Resistance Investigation and Treatment Selection, TNZ T1-:2002, p:1-5, Araran Autearoa.
- Vaulzan, Muhammad. (2012). "Analisa Faktor Resiko Interface Pada Tahap Desain Rekayasa Untuk Mengatasi Keterlambatan Pada PT. XYZ Dengan Menggunakan Regresi Linier Berganda Dan Simulasi Monte Carlo".Tesis. Program Pascasarjana. Fakultas Teknik. Universitas Indonesia. Jakarta.
- Wignall, A., Kendick, S., P., Ancill, R., and Copson, M., 2002, Roadwork: Theory and Practice, 4th Edition, Butterworth-Heinemann, Boston.
- Wright, P., H., 1999. Highway Engineering, 6th Edition, John Wiley & Sons Inc., New York.