

Analisis *Off Street Parking* dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Ruas Jalan T. Panglima Nyak Makam (Studi Kasus Sta 1 + 440 – Sta 1 + 740 Menuju Arah Simpang BPKP)

Ruhdi Faisal^{1*}, Sofyan M. Saleh², Lulusi³, Desky Aulia Pratama⁴

^{1*,2,3} Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala

Jalan Syech Abdurrauf No.7 Kopelma Darussalam Banda Aceh 23111, Indonesia

⁴Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala

Jalan Syech Abdurrauf No.7 Kopelma Darussalam Banda Aceh 23111, Indonesia

¹ruhdi.faisal@unsyiah.ac.id, ²sofyan.saleh@unsyiah.ac.id, ³lulusi@unsyiah.ac.id

⁴deskyauliapratama@gmail.com

*Corresponding author

ABSTRACT

T. Panglima Nyak Makam Street, which is located in Banda Aceh City, has a six-lane type – two directions and a median (6/2D), but in the field it only has four – effective lanes and a median (4/2D). This road has become an economic area so that the road has been built several Off street parking. During peak hours there are often delays caused by vehicles entering and leaving off street parking. Another problem that occurs is that in the weaving section there is a large enough volume of braid current, causing a decrease in road speed and capacity. This study aims to analyze the need for off-street parking, to determine the effect of roadside activities on road performance. Based on the results of data processing, it was found that the parking index for light vehicles was 0.79 and for motorcycles was 1.15. The degree of saturation of the T. Panglima Nyak Makam Street is 0.41 for the direction to T. Nyak Arief Street and the degree of saturation is 0.36 for the direction to the BPKP Intersection.

Keywords: off street parking, parking index, degree of saturation.

ABSTRAK

Jalan T. Panglima Nyak Makam yang terletak di Kota Banda Aceh bertipe enam lajur – dua arah dan bermedialan (6/2D), tetapi di lapangan hanya memiliki empat - lajur efektif dan bermedialan (4/2D). Jalan ini telah menjadi kawasan perekonomian sehingga jalan tersebut di bangun beberapa Off street parking. Pada jam-jam sibuk sering terjadi tundaan yang diakibatkan oleh kendaraan yang keluar masuk off street parking. Masalah lain yang terjadi adalah pada bagian jalinan (weaving section) terdapat volume arus jalinan yang cukup besar, menyebabkan menurunnya kecepatan, dan kapasitas jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebutuhan parkir pada off street parking ini, untuk mengetahui pengaruh aktivitas samping jalan terhadap kinerja jalan. Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan bahwa indeks parkir untuk kendaraan ringan adalah 0,79 dan sepeda motor sebesar 1,15. Derajat kejenuhan jalan T. Panglima Nyak Makam sebesar 0,41 arah menuju Jalan T. Nyak Arief dan didapat derajat kejenuhan sebesar 0,36 untuk arah menuju Simpang BPKP.

Kata kunci: off street parking, indeks parkir, derajat kejenuhan.

I. Pendahuluan

Kota Banda Aceh merupakan Ibu kota dari Provinsi Aceh. Pasca Tsunami Aceh tahun 2004, Kota Banda Aceh sudah mengalami begitu banyak perkembangan. Salah satu aspek yang membuat kota ini mengalami perkembangan yaitu karena kebijakan dari Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Aceh yang menetapkan Kota Banda Aceh sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Menurut Qanun Kota Banda Aceh Nomor 4 Tahun 2009 tentang rencana tata ruang wilayah Kota Banda Aceh tahun 2009-2029. Perkembangan yang terjadi pada Kota Banda

Aceh menyebabkan banyak dampak yang terjadi terhadap sistem transportasi di Kota Banda Aceh. Salah satunya adalah pergerakan lalu lintas jalan yang semakin bertambah setiap saat sesuai dengan kebutuhan penggunanya. Salah satu jalan yang mengalami dampak cukup besar terhadap perkembangan sistem transportasi tersebut adalah Jalan T. Panglima Nyak Makam.

Jalan T. Panglima Nyak Makam bertipe jalan enam-lajur dua-arah dan bermedialan (6/2D). Di lapangan jalan ini hanya memiliki empat – lajur efektif untuk kedua arahnya (4/2D) disebabkan pada sisi kiri dan kanan jalan digunakan sebagai *on street parking*. Jalan T.

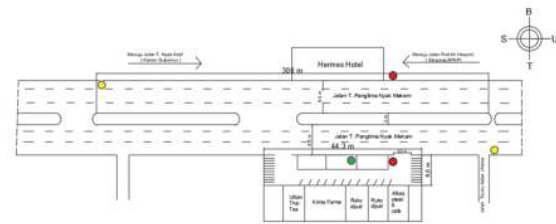
Panglima Nyak Makam merupakan suatu jalan yang berada di Kota Banda Aceh. Di jalan tersebut terdapat cafe, warung kopi, hotel, restoran, apotek, dan yang sedang dibangun Trans Studio Mall Aceh. Hal ini menyebabkan jalan tersebut menjadi kawasan yang padat dilalui oleh kendaraan dan menjadikan kawasan tersebut salah satu pusat perekonomian Kota Banda Aceh. Setiap tahun, kebutuhan parkir di kawasan Jalan T. Panglima Nyak Makam mengalami peningkatan. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Banda Aceh membangun beberapa *off street parking* di kawasan tersebut untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dan memberikan lahan parkir yang layak di kawasan tersebut. Salah satu *off street parking* yang telah dibangun terletak di depan kawasan Apotek Kimia Farma Gampong Doy. Di Kawasan *off street parking* Apotek Kimia Farma tersebut juga terdapat tempat – tempat usaha mikro perekonomian seperti rumah makan dan minuman kekinian. Hal ini menyebabkan kawasan tersebut ramai dikunjungi oleh pembeli yang singgah ataupun parkir di *off street parking* tersebut.

Pada jam - jam sibuk, banyak kendaraan parkir di dalam kawasan *off street parking* tersebut, yang menyebabkan *off street parking* penuh dan akhirnya pada beberapa kasus terdapat kendaraan masih parkir di badan jalan. Hal ini menyebabkan kendaraan yang hanya lewat di depan kawasan tersebut mengalami beberapa masalah seperti kemacetan lalu lintas, kendaraan parkir di bahu jalan, tundaan akibat keluar masuknya kendaraan dari *off street parking*, dan lain sebagainya. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa kebutuhan parkir pada *off street parking* area terhadap Jalan T. Panglima Nyak Makam dan mengetahui pengaruh aktivitas mengetahui pengaruh aktivitas jalan terhadap kinerja ruas Jalan T. Panglima Nyak Makam yang menyebabkan tundaan pada ruas jalan tersebut.

II. Metodologi Penelitian

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada *off street parking* depan kawasan Apotek Kimia Farma Gampong Doy dan pada ruas Jalan T. Panglima Nyak Makam dengan jarak 300 m dengan meninjau *off street parking* serta mengamati kinerja ruas jalan tersebut. Untuk sketsa lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1. di bawah.



Gambar 1. Sketsa Lokasi Penelitian

B. Metode Pengumpulan Data

Data primer adalah data yang diperoleh dari pengamatan secara langsung di lapangan yang meliputi volume parkir, geometrik jalan, volume lalu-lintas, hambatan samping.

Proses pengambilan data dilakukan secara manual selama 3 hari, yaitu pada hari kerja (Senin), dan hari libur (Sabtu dan Minggu). Data diambil pada jam-jam puncak (peak hour) yaitu pada sore hari (17:00 – 19:00 WIB) dan malam hari (20:00 – 22:00 WIB) yang diasumsikan bahwa periode waktu tersebut intensitas aktivitas masyarakat cukup tinggi dengan interval waktu pengamatan selama 15 menit kemudian direkapitulasikan per jam untuk keperluan perhitungan. Perhitungan dilakukan berdasarkan jam puncak saat volume lalu-lintas tertinggi ketika hambatan samping dan tundaan terjadi.

C. Pengolahan Data

Data volume parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara [1].

Data volume parkir sepeda motor dan mobil penumpang (kendaraan ringan) yang telah diambil dilapangan direkap menjadi kendaraan/jam. Data tersebut dapat dilihat pada Tabel 1 s/d 3 di bawah ini.

Tabel 1. Volume Parkir pada hari Sabtu (05 September 2020)

Interval Waktu	Volume Parkir	
	Kendaraan Ringan	Sepeda Motor
17:00 – 18:00	9	25
18:00 - 19:00	19	36
20:00 - 21:00	14	23
21:00 - 22:00	20	46

Tabel 2. Volume Parkir pada hari Minggu (06 September 2020)

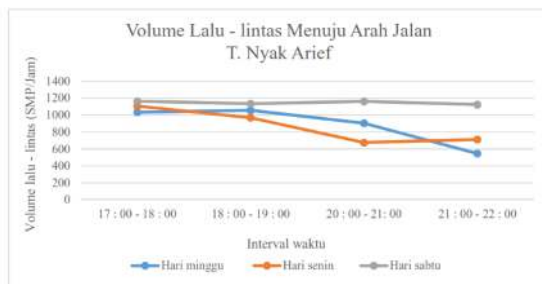
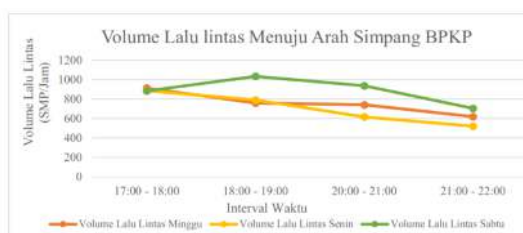
Interval Waktu	Volume Parkir	
	Kendaraan Ringan	Sepeda Motor
17:00 – 18:00	17	46
18:00 - 19:00	23	60
20:00 - 21:00	10	26
21:00 - 22:00	18	50

Tabel 3. Volume Parkir pada hari Senin (07 September 2020)

Interval Waktu	Volume Parkir	
	Kendaraan Ringan	Sepeda Motor
17:00 – 18:00	10	49
18:00 - 19:00	19	72
20:00 - 21:00	14	38
21:00 - 22:00	23	55

Data volume lalu lintas

Volume lalu lintas adalah banyaknya kendaraan yang melewati suatu titik atau garis tertentu pada suatu penampang melintang jalan. Data pencacahan volume lalu lintas adalah informasi yang diperlukan untuk fase perencanaan, desain, manajemen sampai pengoperasian jalan [2]. Volume Lalu lintas untuk 3 hari pengamatan dapat dilihat pada Gambar 2 dan 3. Di bawah ini.

**Gambar 2. Grafik volume lalu lintas menuju arah Utara (Jalan. T. Nyak Arief) selama 3 hari pengamatan****Gambar 3. Grafik volume lalu lintas menuju arah Utara (Jalan. T. Nyak Arief) selama 3 hari pengamatan**

Data Hambatan Samping

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas akibat kegiatan di samping /sisi jalan. Tingkatan hambatan samping dikelompokkan dalam lima kelas, dari kelas rendah sampai kelas tinggi sebagai fungsi dan kejadian hambatan samping di sepanjang jalan yang diamati [3]. Data hambatan samping diambil dalam interval waktu 15 menit lalu direkapitulasi menjadi hambatan samping dengan interval waktu 1 jam dan pengamatan dilakukan selama 3 hari pengamatan. Hasil dari 3 hari pengamatan untuk ke 2 arah dapat dilihat pada Tabel 4 dan 5 di bawah ini.

Tabel 4. Nilai Hambatan Samping Jalan T. Nyak Makam Arah (Utara)

Hari (Waktu)	Hambatan Samping				Total Bobot	Kelas HS
	PK (0,5)	KL (0,4)	KP (1)	KKM (0,7)		
Sabtu (17:00-18:00)	2	20	67	366	332	M
Minggu (18:00-19:00)	12	9	47	289	362	M
Senin (17:00-18:00)	9	19	72	619	517	H

Tabel 5. Nilai Hambatan Samping Jalan T. Nyak Makam Arah (Utara)

Hari (Waktu)	Hambatan Samping				Total Bobot	Kelas HS
	PK (0,5)	KL (0,4)	KP (1)	KKM (0,7)		
Sabtu (17:00-18:00)	1	25	57	406	352	M
Minggu (21:00-22:00)	2	1	63	323	386	M
Senin (17:00-18:00)	4	17	70	374	341	M

Keterangan :

PK : Pejalan kaki

KL : Kendaraan lambat

KP : Kendaraan parkir

KKM : Kendaraan Keluar Masuk sisi jalan

Dari Tabel 4 dan 5 di atas, didapatkan hambatan samping tertinggi untuk Jalan T. Panglima Nyak Makam arah (Utara) menuju Jalan T. Nyak Arief adalah hari Senin pada pukul 17:00 – 18:00 wib dengan total bobot 517 yang dimasukkan ke dalam kelas H (high) dan untuk Jalan T. Panglima Nyak Makam arah Simpang BPKP (Selatan) didapatkan hambatan samping tertinggi adalah hari Minggu pada Pukul 21:00 - 22:00 wib dengan total bobot 386 yang masuk ke dalam kelas M (medium).

D. Analisis Data

Pada penelitian ini ada 2 perhitungan utama yaitu kinerja parkir dan kinerja jalan T. Panglima nyak makam sepanjang 300 meter untuk ke 2 arah. Perhitungan Analisa parkir meliputi akumulasi parkir, tingkat pergantian parkir, kapasitas parkir dan indeks parkir. Menurut Mariani [4], karakteristik parkir adalah parameter yang mempengaruhi pemanfaatan lahan parkir. Melalui karakteristik parkir dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi dilokasi studi.

Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir di area parkir pada waktu tertentu. dalam periode waktu tertentu, satuan akumulasi adalah kendaraan [5].

$$Akumulasi = Q_{in} - Q_{out} + Q_s \dots \dots \dots (1)$$

Ket :

$$Q_{in} = \sum \text{Kendaraan yang masuk}$$

$$Q_{out} = \sum \text{Kendaraan yang keluar}$$

$$Q_s = \sum \text{Kendaraan yang telah ada}$$

Data akumulasi parkir selama 3 hari pengamatan pada jam puncak (peak hour) diakumulasikan menjadi perjam. Berikut dapat dilihat hasil pengolahan data parkir selama 3 hari pada Tabel 6 s/d 8.

Tabel 6. Akumulasi Parkir Pada hari Sabtu

Interval Waktu	Akumulasi Parkir	
	LV (kend/jam)	MC (kend/jam)
17:00 – 18:00	7	23
18:00 - 19:00	0	2
20:00 - 21:00	11	11
21:00 - 22:00	0	3

Tabel 7. Akumulasi Parkir Pada hari Minggu

Interval Waktu	Akumulasi Parkir	
	LV (kend/jam)	MC (kend/jam)
17:00 – 18:00	9	16
18:00 - 19:00	0	0
20:00 - 21:00	5	11
21:00 - 22:00	0	21

Tabel 8. Akumulasi Parkir Pada hari Senin

Interval Waktu	Akumulasi Parkir	
	LV (kend/jam)	MC (kend/jam)
17:00 – 18:00	5	10
18:00 - 19:00	0	0
20:00 - 21:00	5	13
21:00 - 22:00	0	0

Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat pergantian parkir adalah suatu nilai yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang didapatkan dengan cara membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan lama periode survey. Hasil perhitungan tingkat pergantian Parkir sepeda motor dan mobil penumpang dapat dilihat pada Tabel 9 dan 10.

Tabel 9. Tingkat Pergantian Parkir Sepeda Motor

Hari	Volume	Jumlah Kotak Parkir	Lama Survey	Tingkat Pergantian Parkir
			(jam)	Kend/srp/jam
Sabtu	46	20	4	0,58
Minggu	60	20	4	0,75
Senin	72	20	4	0,9

Tabel 10. Tingkat Pergantian Parkir Kendaraan Ringan

Hari	Volume	Jumlah Kotak Parkir	Lama Survey	Tingkat Pergantian Parkir
			(jam)	Kend/srp/jam
Sabtu	20	14	4	0,36
Minggu	23	14	4	0,41
Senin	23	14	4	0,41

Kapasitas Parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan, dalam hal ini adalah volume kendaraan pemakai fasilitas parkir tersebut [6].

$$KP = \frac{S}{D} \dots \dots \dots (2)$$

Ket:

- KP = Kapasitas Parkit (kend/jam)
- S = Jumlah total stall/petak resmi
- D = Rata-rata lama parkir (jam/kend)

Hasil perhitungan kapasitas parkir sepeda motor dan mobil penumpang dapat dilihat pada Tabel 11 dan 12.

Tabel 11. Kapasitas Parkir Sepeda Motor

Hari	Jumlah Kotak Parkir	Rata-rata Durasi Parkir (jam)	Kapasitas parkir kend/jam
Sabtu	20	0,25	80,00
Minggu	20	0,32	63,16
Senin	20	0,35	57,14

Tabel 12. Kapasitas Parkir Kendaraan Ringan

Hari	Jumlah Kotak Parkir	Rata-rata Durasi Parkir (jam)	Kapasitas parkir kend/jam
Sabtu	14	0,57	24,71
Minggu	14	0,45	31,11
Senin	14	0,40	35,00

Dari Tabel 11 dan 12, pada Hari Sabtu kapasitas parkir sepeda motor adalah 80 kendaraan/jam dan kendaraan ringan adalah 24,71 kendaraan/jam. Pada hari Minggu kapasitas parkir sepeda motor adalah 63,16 kendaraan/jam dan kendaraan ringan adalah 31,11 kendaraan/jam. Pada hari Senin kapasitas parkir sepeda motor adalah 57,14 kendaraan/jam dan kendaraan ringan adalah 35 kendaraan/jam.

Indeks Parkir

Indeks parkir yaitu persentase dari akumulasi pada selang waktu tertentu dibagikan dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100%.

Menurut [7], besaran indeks parkir kendaraan adalah :

- 1) Jika $IP > 1$, artinya kebutuhan parkir melebihi daya tampung yang ada atau terjadi masalah parkir.
- 2) Jika $IP = 1$, artinya kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung yang ada atau keadaan normal.
- 3) Jika $IP < 1$, artinya kebutuhan parkir masih di bawah daya tampung yang ada atau tidak ada masalah.

Perhitungan indeks parkir dapat dilihat pada Tabel 13 dan 14 berikut:

Tabel 13. Indeks Parkir Sepeda Motor

Hari	Akumulasi Parkir	Jumlah Kotak Parkir	Indeks Parkir
Sabtu	23	20	1,15
Minggu	18	20	0,90
Senin	13	20	0,65

Tabel 14. Indeks Parkir Kendaraan Ringan

Hari	Akumulasi Parkir	Jumlah Kotak Parkir	Indeks Parkir
Sabtu	11	14	0,79
Minggu	9	14	0,64
Senin	5	14	0,36

Dari Tabel 13 dan 14 didapatkan indeks parkir tertinggi untuk sepeda motor terjadi pada hari Sabtu yaitu 1,15 dan didapatkan indeks parkir tertinggi untuk kendaraan ringan terjadi pada hari Sabtu sebesar 0,79. Indeks parkir untuk sepeda motor yang didapatkan lebih dari 1 yang berarti bahwa kapasitas parkir bermasalah. Sedangkan untuk kendaraan ringan, didapatkan indeks parkir kurang dari yang berarti bahwa kapasitas parkir tersebut tidak bermasalah.

Kapasitas Jalan

Pada Jalan T. Panglima Nyak Makam lajur tepi jalan digunakan sebagai tempat parkir kendaraan sehingga kapasitas jalan T. Panglima Nyak Makam menurun dan di lapangan jalan ini hanya memiliki empat – lajur efektif untuk kedua arahnya (4/2D) disebabkan pada sisi kiri dan kanan jalan digunakan sebagai tempat kendaraan parkir tersebut. Hal lain yang menyebabkan menurunnya kapasitas Jalan T. Panglima Nyak Makam adalah kendaraan yang keluar masuk sisi jalan. Rumus kapasitas jalan dapat dilihat pada rumus di bawah ini. Perhitungan kapasitas jalan dapat dilihat pada Tabel 15 dan Tabel 16.

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

Ket:

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

C_o = Kapasitas dasar untuk satu arah = 1650 smp (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

Tabel 15 Kapasitas Jalan Menuju Arah Jalan T. Nyak Arief

Hari	Kapasitas Dasar Co smp/jam	Kapasitas C C smp/jam
Sabtu	3300	2851
Minggu	3300	2851
Senin	3300	2794

Tabel 16 Kapasitas Jalan Menuju Arah Simpang BPKP

Hari	Kapasitas Dasar Co smp/jam	Kapasitas C C smp/jam
Sabtu	3300	2851
Minggu	3300	2851
Senin	3300	2851

III. Hasil dan Pembahasan

A. Parkir

Berdasarkan hasil survey didapatkan indeks parkir sepeda motor tertinggi adalah 1,15 dan untuk kendaraan ringan adalah 0,79, dikarenakan $IP > 1$ untuk parkir sepeda motor maka kapasitas parkir terjadi suatu masalah, tetapi yang ditemukan di lapangan berbeda karena pada off street parking ini pengguna tidak menggunakan kotak parkir yang sudah disediakan, seharusnya off street parking tersebut dapat menampung lebih banyak kendaraan. Pada kotak parkir kendaraan ringan banyak diisi oleh sepeda motor jadi off street parking dapat menampung lebih banyak sepeda motor sedangkan pada sisi kanan parkiran sepeda motor tidak ada sepeda motor yang parkir pada kotak parkir yang telah disediakan.

[8] melakukan penelitian mengevaluasi kebutuhan parkir dan penanganan parkir yang efektif terhadap kinerja jalan Kawasan Kuliner Peunayong Kota B. Aceh. Hasil yang didapatkan yaitu volume puncak terjadi pada Hari Sabtu, 16 Mei 2015 pada pukul 20:00 – 21:00 sebesar 1456,6 smp/jam dengan kelas hambatan samping tinggi (573,2 kend/jam). Kecepatan tempuh aktual 20,168 km/jam dengan derajat kejenuhan sebesar 0,605.

B. Kinerja Jalan

Derajat kejenuhan

Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Rumus derajat kejenuhan dapat dilihat pada tabel 17 dan 18 dibawah ini.

$$DS = \frac{Q}{C} \dots \dots \dots (4)$$

Ket:

DS = Derajat Kejenuhan

Q = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

Tabel 17 Derajat Kejenuhan Menuju Arah Jalan T. Nyak Arief

Hari	Volume	Kapasitas	Derajat Kejenuhan
Sabtu	1164,2	2851,2	0,41
Minggu	1056,2	2851,2	0,37
Senin	1108,2	2794,18	0,40

Tabel 18 Derajat Kejenuhan Menuju Arah Simpang BPKP

Hari	Volume	Kapasitas	Derajat Kejenuhan
Sabtu	1033,95	2851,2	0,36
Minggu	912,7	2851,2	0,32
Senin	886	2851,2	0,31

Penelitian ini dilakukan pada tahun 2020 dalam kondisi pandemi Covid-19, yang telah dihitung pada kondisi eksisting selama tiga hari pengamatan (Sabtu, Minggu, dan Senin), didapatkan volume lalu lintas puncak terjadi pada hari Sabtu pukul 17 : 00 – 18 : 00 WIB dengan volume lalu-lintas sebesar 1164,20 smp/jam dan didapat derajat kejenuhan sebesar 0,41 untuk arah Jalan T. Nyak Arief dengan tingkat pelayanan A dan pada pukul 18:00 – 19:00 WIB sebesar 1033,95 smp/jam dengan nilai derajat kejenuhan 0,36 dengan tingkat pelayanan A untuk arah Simpang BPKP.

Pada tahun 2013 [9] melakukan penelitian dengan judul Analisis Kinerja Persimpangan Akibat perubahan Fase (Studi kasus: Jl. Brigjend Katamso – Jl. AH. Nasution yang bertujuan untuk mengurangi panjang antrian serta tundaan yang terjadi pada setiap lengan persimpangan pada saat jam puncak dan

menentukan sistem pengaturan lampu lalu-lintas yakni penentuan fase yang optimum pada persimpangan sehingga dapat meningkatkan kapasitas persimpangan. Hasil dari analisa data menunjukkan persimpangan Jl. Brigjend Katamso – Jl. Jend. A.H. Nasution menghasilkan derajat kejenuhan yang tinggi mencapai 1,25 ($DS > 0,75$).

Pada tahun 2015 [10] melakukan penelitian terdahulu yang berjudul “Evaluasi Kelayakan Pola Parkir Terhadap Kinerja jalan Panglima Nyak Makam Kota Banda Aceh” didapatkan nilai derajat kejenuhan tertinggi untuk arah menuju jalan T. Nyak Arief terjadi pada hari Sabtu pukul 17:00 – 18:00 WIB sebesar 0,77 dan untuk arah menuju Simpang BPKP terjadi pada hari Sabtu pukul 17 : 00 – 18 : 00 WIB sebesar 0,66.

IV. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan indeks parkir sepeda motor lebih dari 1, di lokasi *off streer parking* sehingga kendaraan roda 2 tidak parkir pada kotak parkir yang telah disediakan. Untuk kinerja jalan diperoleh nilai derajat kejenuhan tertinggi yaitu sebesar 0,36 yang berarti ke dalam arus bebas dengan tingkat pelayanan jalan A untuk arah Selatan menuju simpang BPKP. Hasil ini lebih rendah dari penelitian pada tahun 2015, ini dikarenakan pada tahun 2020 pada kondisi pandemic Covid-19, sehingga masyarakat membatasi pergerakan untuk berkumpul di tempat umum.

V. Saran

Diharapkan pihak pengelola parki sebaiknya mengatur ulan gpenempatan kotak parkir sepeda motor untuk *off street parking*. Pemerintah kota Banda Aceh sebaiknya melakukan Tindakan tegas untuk melarang kendaraan parkir di badan jalan terutama pada Jalan T. Panglima Nyak Makam pada arah Selatan (menuju Simpang BPKP, sehingga arus lalu lintas menjadi lancar.

Daftar Pustaka

[1] Anonim 1, ‘Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir’, 1996.

- [2] Silvia S., *Dasar – Dasar Perencanaan Transpor tasi*. Jakarta: Erlangga, 1994.
- [3] Anonim 2, ‘Manual Kapasitas Jalan Indonesia’, Indonesia, 1997.
- [4] S. Mariani, ‘Karakteristik Kebutuhan Parkir Pada Hotel Bintang Tiga di Makassar’, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar, 2010.
- [5] B. Irawan, ‘Analisis Karakteristik Parkir Pada Universitas Pasir Pengaraian’, *Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil UPP*, vol. 1, no. 1, Aug. 2013.
- [6] Urip Puji Sulistiyo Adi et all, ‘Analisis Kebutuhan Penyediaan Ruang Parkir Akibat Beroperasinya Rumah Sakit Kharitas Bhakti di Jalan Siam Kota Pontianak’, *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, vol. 3, no. 3, 2016.
- [7] J. C. and B. P. C. , Oppenleader, *Manual of Traffic Engineering Studies Fourth Edition. Institue of Transportation Engineering*. Wasginton DC, 1976.
- [8] A. Rahmi, ‘Evaluasi Kebutuhan dan Penanganan Parkir Terhadap Kinerja Jalan Pada Kawasan Kuliner Peunayong Kota Banda Aceh’, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, 2015.
- [9] Ricky Edrian, ‘Analisis Kinerja Persimpangan Bersinyal Akibat Perubahan Fase (Studi Kasus: Jl. Brigjend. Katamso – Jl. AH. Nasution)’, *JURNAL TEKNIK SIPIL USU*, vol. 2, no. 3, 2013.
- [10] M. Ariani, ‘Evaluasi Kelayakan Pola Parkir Terhadap Kinerja Jalan Panglima Nyak Makam Kota Banda Aceh’, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, 2015.