

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku Referensi

1. Black, John, *Urban Transport Planing Theory And Practice*, Corm Helm, London 1998.
2. Danarto *Parking Requirements For Shopping Centers, Tahun 1982*.
3. De Chiera,B Josep And Koppelman, Lee *Planning Design Criteria*, Scripta Book Company 1969.
4. Hakim, *Perparkiran Bandung 2002*
5. Institute Of Transportation Engineering *Transport And Traffick Engineering Hard Book* Prentice Hall Inc. New Jersey 1976.
6. Kusbiantoro, B, S, *System Transportasi Dan Pembangunan Kota Metropolitan Bandung*, Temu Piker Tentang Pembangunan Kota Metropolitan Bandung, IIB-Pemda Kodya DT II Bandung 1994.
7. Kusbiantoro, B, S, *system transportasi perkotaan, beberapa catatan, temu ekonomi planologi 1987*.1 14 Januari 2008 Tentang Perparkiran di Kota Bandung.
8. Orglesby, Clarkson H, Etsal, *Highway Engineering*, Edisi Ke Empat John Wiley And Sons, 1973.
9. Pignataro, Louis J., *Traffic Engineering, Theory and Practice*, New Jersey : Prentice Hall, Inc, 1973
10. Singarimbon, Masri And Sofia Effendi, *Metoda Penelitian Survey* LPES, Jakarta 1989.
11. Sugiarto D, *Tinjauan Tentang Perkembangan Dan Masalah Kawasan Pusat Kota Bandung*, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga 1982.
12. Tamin Z,T *Strategi Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, LPP Wilayah Kota, Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) Jurusan Teknik PL ITB 1993.

13. Tamin, Ofyar Z., *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung : Penerbit ITB, 2000.
14. Tuckman, Bruce W., *Conducting Education Research* Harcourt Brace Jovanovich, New York 1972.
15. Walpole, Ronald E., *Pengantar Statistika*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, Edisi Ke 3, 1995.
16. Walpole, Ronald E., & Myers Raymond H., *Ilmu Peluang dan Statistika Untuk Insinyur dan Ilmuwan*, Bandung : Penerbit ITB, 1986.
17. Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung : Penerbit ITB, 1990.
18. Warpani Sujarwoko, *Perencanaan Transoportasi Diktat Kuliah Bahan Perkuliahan*, Departemen PL ITB, 1981.
19. Warpani, Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu – Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung : Penerbit ITB, 2002.

#### **B. Peraturan dan Terbitan Terbatas**

1. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2004 – 2013
2. RDTRK Wilayah pusat kota kotamadya Bandung DT II Bandung 2005, 1980.
3. Evaluasi RIK Bandung 2005, pemda DT II kotamadya Bandung 1991.
4. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 Tahun 2001 Tentang Tata Tertib Pengelolaan Perparkiran.
5. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2002 Tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Unit Pengelola Perparkiran Kota Bandung.
6. Penyusunan Norma Standar & Kriteria Pemanfaatan Ruang Untuk Parkir Kendaraan Kota Bandung Tahun 2007.

#### **C. Tugas Akhir**

1. Anaconda, **Perparkiran di Pusat Perdagangan Eceran Pusat Kota Bandung**, Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi – ITB, 1990.
2. Arief Budiman **Pilaku parkir di jalan otto iskandardinata**, Tugas Akhir, Jurusan Teknik Planologi-Unisba, 1998.

3. Ficky Martha Felary **Evaluasi Karakteristik Parkir Di Bandung Supermall**, Tugas Akhir, , Jurusan Teknik Sipil ITENAS, 2004
4. Mery C. P Silalahi, **Penentuan Alternatif Penyediaan Ruang Parkir Di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bandung** Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi-ITB 2001.

## **LAMPIRAN A**

### **DESAIN SURVEY**

Dalam studi ini, wilayah yang dijadikan sebagai penelitian adalah jalan Gardu Jati Kota Bandung. Sementara dalam studi ini, metode pengumpulan data di bagi menjadi dua kelompok yaitu survei sekunder dan survei primer. Survey ini dilakukan untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penyusunan laporan Tugas Akhir yang berjudul ” **Perilaku Parkir Sisi Jalan (On Street Parking) Dijalan Gardu Jati**”

#### **A. SURVEY SEKUNDER**

Survey sekunder didapat dari studi pustaka dan studi instasi

1. Studi pustaka digunakan untuk memperoleh data dan teori-teori yang berhubungan dengan materi studi. Studi pustaka ini meliputi :
  - Studi/kajian teoritis, merupakan kajian terhadap teori-teori dasar tentang landuse/pola penggunaan lahan terhadap kebutuhan parkir dan teori-teori perparkiran yang berhubungan dengan studi ini.
  - Studi/kajian terdahulu, dilakukan dengan mempelajari studi-studi yang telah dilakukan yang berkaitan dengan perparkiran dengan maksud memperoleh wawasan mengenai aspek-aspek yang berhubungan dengan materi studi.
  - Studi/kajian produk statuer, merupakan kajian terhadap produk hukum yang berkaitan dengan sistem transportasi maupun dengan sistem perparkiran yang ada baik yang berupa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, Peraturan Daerah, dan lain-lain.
2. Studi instansional yang bertujuan untuk memperoleh data-data yang berkaitan dengan Jalan Gardu Jati dan wilayah studi. Data yang berkaitan dengan Jalan Gardu Jati diantaranya data karakteristik jalan Gardu jati dan data sistem transportasi kota Bandung. Sedangkan data untuk wilayah studi diantaranya data penggunaan lahan dan data perparkiran di Jalan Gardu Jati Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari tabel dibawah ini

**Tabel 1.1**

**Data Yang Dibutuhkan Dalam Mendukung Penelitian**

No	Data	Kebutuhan/Tahun	Instansi
1.	Peringkat V/C Ratio Ruas Jalan Gardu Jati	Tahun Terakhir	Dinas Perhubungan Kota Bandung
2.	Panjang jalan Gardu Jati Kota Bandung	Tahun Terakhir	”
3.	Banyaknya petak parkir di jalan Gardu Jati Kota Bandung	Tahun Terakhir	Badan pengelola parkir kota Bandung
4.	Standar Geometrik Jalan Lokal Di Perkotaan Yang Termasuk Kelassifikasi Kelas Sekunder	Tahun Terakhir	Depertemen PU
5.	Kebijakan tentang parkir disisi jalan di Kota Bandung	-	Dinas perhubungan kota Bandung
6.	Jenis Tempat Parkir Menurut Perda Kota Bandung No. 4 Tahun 1993 Tentang Tata Tertib Pengelolaan Parkir	Tahun Terakhir	Badan Pengelola Perparkiran
7.	Data Perda Kota Bandung Tentang Retribusi Parkir Kendaraan	Tahun Terakhir	”

**B. SURVEY PRIMER**

Survey primer dilakukan untuk memperoleh data langsung dari lapangan. Dalam studi ini survey primer dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu survey yang berkaitan dengan arus lalu lintas, dan survey yang berkaitan dengan perparkiran.

- **Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan**

Jaringan jalan gardu Jati tidak memakai pembatas median sehingga dalam perhitungan kapasitas, keadaanya dibedakan. untuk ruas jalan tanpa pembatas median, kapasitas dihitung untuk kedua arah.

Persamaan umum dalam perhitungan kapasitas ruas jalan daerah studi diperoleh dari metode *Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM, 1997)* dalam *Ofyar Z, Tamim, 2003* Perencanaan & Pemodelan Transportasi ITB. Metode perhitungan tersebut menggunakan rumus sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

Dimana :

C : Kapasitas aktual (smp/jam)

C<sub>o</sub> : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC<sub>w</sub> : Faktor penyesuaian lebar jalan

FC<sub>sp</sub> : Faktor arah (hanya untuk *undividen road* )

FC<sub>sf</sub> : Gesekan samping dan faktor penyesuaian bahu/kerb jalan

FC<sub>cs</sub> : Faktor besarnya kota

Ukuran masing-masing variabel dalam perhitungan kapasitas ruas jalan adalah sebagai berikut :

- Kapasitas dasar (C<sub>o</sub>) ditentukan berdasarkan tipe jalan sesuai dengan nilai yang tertera pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.1**  
**KAPASITAS DASAR (C<sub>o</sub>)**

TIPE JALAN	KAPASITAS DASAR (SMP/JAM)	KETERANGAN
Jalan 4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah	1.650	Per lajur
Jalan 4 lajur tanpa pembatas median	1.500	Per lajur
Jalan 2 lajur tanpa pembatas median	2.900	Total dua arah

*Sumber : IHCM (1997) dalam Tamin, 2000*

- Penentuan faktor koreksi untuk pembagian arah didasarkan pada kondisi arus lalu lintas dari kedua arah atau untuk jalan tanpa pembatas median. Untuk jalan satu arah dan/atau jalan dengan pembatas median, faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah adalah 1,0 faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah (FC<sub>sp</sub>) dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.2**

**FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT PEMBAGIAN ARAH ( $FC_{SP}$ )**

PEMBAGIAN ARAH (% - %)		50 – 50	55 – 45	60 – 40	65 – 35	70 - 30
$FC_{SP}$	2 lajur 2 arah tanpa pembatas median (2/2 UD)	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	4 lajur 2 arah tanpa pembatas media (4/2 UD)	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : *IHCM (1997) dalam Tamin, 2000*

- Faktor koreksi kapasitas akibat lebar jalan ( $FC_w$ ) ditentukan berdasarkan lebar jalan efektif yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.3**

**FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT LEBAR JALAN ( $FC_w$ )**

Tipe Jalan	Lebar Jalan Efektif (M)	$F_{c_w}$
4 lajur pembatas median atau jalan satu arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
4 lajur tanpa pembatas median	4,00	1,08
	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
2 lajur tanpa pembatas median	3,75	1,05
	4,00	1,09
	Dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
9	1,25	
10	1,29	
11	1,34	

Sumber : *IHCM (1997) dalam Tamin, 2000*

- Faktor koreksi untuk ruas jalan yang mempunyai bahu jalan didasarkan pada bahu jalan efektif ( $W_s$ ) dan tingkat gangguan samping yang penentuan klasifikasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.4**  
**KLASIFIKASI GANGGUAN SAMPING**

<b>KELAS GANGGUAN SAMPING</b>	<b>JUMLAH GANGGUAN PER 200 METER PER JAM (2 ARAH)</b>	<b>KONDISI TIPIKAL</b>
<b>Sangat rendah</b>	< 100	Permukiman
<b>Rendah</b>	100 - 299	Permukiman, beberapa transportasi umum
<b>Sedang</b>	300 - 499	Daerah industri dengan beberapa toko dipinggiran jalan
<b>Tinggi</b>	500 - 899	Daerah komersial, aktivitas pinggir jalan tinggi
<b>Sangat tinggi</b>	> 900	Daerah komersial dengan aktivitas perbelanjaan pinggir jalan

Sumber : IHCM (1997) dalam Tamin, 2000

**TABEL 1.5**  
**FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT GANGGUAN SAMPING**  
**UNTUK JALAN YANG MEMPUNYAI BAHU JALAN ( $FC_{SF}$ )**

<b>TIPE JALAN</b>	<b>KELAS GANGGUAN SAMPING</b>	<b>FAKTOR KOREKSI AKIBAT GANGGUAN SAMPING DAN LEBAR BAHU JALAN</b>			
		<b>LEBAR BAHU JALAN EFEKTIF</b>			
		$\leq 0.5$	1.0	1.5	$\geq 2.0$
<b>4 lajur 2 arah berpembatas median (4/2 D)</b>	Sangat rendah	0.96	0.98	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	10.2
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.88	0.92	0.95	0.98
	Sangat tinggi	0.84	0.88	0.92	0.96
<b>4 lajur 2 arah tanpa pembatas median</b>	Sangat rendah	0.96	0.99	1.01	1.03
	Rendah	0.94	0.97	1.00	10.02
	Sedang	0.92	0.95	0.98	1.00
	Tinggi	0.87	0.91	0.95	0.98
	Sangat tinggi	0.80	0.86	0.92	0.95
<b>2 lajur 2 arah tanpa pembatas median (2/2 UD) atau jalan satu arah</b>	Sangat rendah	0.94	0.96	1.01	1.01
	Rendah	0.92	0.94	1.00	1.00
	Sedang	0.89	0.92	0.98	0.98
	Tinggi	0.82	0.86	0.95	0.95
	Sangat tinggi	0.73	0.85	0.92	0.91

Sumber : IHCM (1997) dalam Tamin, 2000



**TABEL 1.6**  
**FAKTOR KOREKSI KAPASITAS GANGGUAN SAMPING**  
**UNTUK JALAN YANG MEMPUNYAI KEREB ( $FC_{SF}$ )**

TIPE JALAN	KELAS GANGGUAN SAMPING	FAKTOR KOREKSI AKIBAT GANGGUAN SAMPING DAN JARAK GANGGUAN PADA KEREB			
		JARAK : KEREB - GANGGUAN			
		$\leq 0.5$	1	1.5	$\geq 2.0$
4 lajur 2 arah berpembatas median (4/2 D)	Sangat rendah	0.95	0.97	0.99	1.01
	Rendah	0.94	0.96	0.98	1
	Sedang	0.91	0.93	0.95	0.98
	Tinggi	0.86	0.89	0.92	0.95
	Sangat tinggi	0.81	0.85	0.88	0.92
4 lajur 2 arah tanpa pembatas median 4/2 UD	Sangat rendah	0.95	0.97	0.99	1.01
	Rendah	0.93	0.95	0.97	1
	Sedang	0.9	0.92	0.95	0.97
	Tinggi	0.84	0.87	0.9	0.93
	Sangat tinggi	0.77	0.81	0.85	0.9
2 lajur 2 arah tanpa pembatas median (2/2 UD) atau jalan satu arah	Sangat rendah	0.93	0.95	0.97	0.99
	Rendah	0.9	0.92	0.95	0.97
	Sedang	0.86	0.88	0.91	0.94
	Tinggi	0.78	0.81	0.84	0.88
	Sangat tinggi	0.68	0.72	0.77	0.82

Sumber : IHCM (1997) dalam Tamin, 2000

- Faktor koreksi kapasitas akibat ukuran kota ( $FC_c$ ) merupakan fungsi dari jumlah penduduk kota dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.7**  
**FAKTOR KOREKSI KAPASITAS AKIBAT UKURAN KOTA ( $FC_c$ )**

UKURAN KOTA (JUTA PENDUDUK)	FAKTOR KOREKSI UNTUK UKURAN KOTA
< 0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 1,3	1,00
> 1,3	1,03

Sumber : IHCM (1997) dalam Tamin, 2000

- Melakukan survey karakteristik parkir yaitu jumlah kendaraan parkir tiap interval waktu tertentu. Data jumlah kendaraan parkir diperoleh dari hasil perhitungan selisih kendaraan masuk dan keluar tempat parkir untuk satuan

waktu tertentu. Untuk mendapatkan hasil yang baik, interval pengamatan akan dilakukan setiap 1 jam dari jam 09.00 – 17.00 WIB. Pengamatan akumulasi parkir ini dilakukan dua hari yaitu pada hari kerja dan hari libur yang biasanya berdampak pada peningkatan kunjungan ke wisata Kebun Binatang.

**Tabel 1.8**

**Form Survey Kendaraan Mobil**

**Nama Surveyor** :  
**Hari/Tgl** :  
**Cuaca** :

Jam	Masuk	Keluar	Selisih	Akumulasi
07.00 – 08.00				
08.00 – 09.00				
09.00 – 10.00				
10.00 – 11.00				
11.00 – 12.00				
12.00 – 13.00				
13.00 – 14.00				
14.00 – 15.00				
15.00 – 16.00				
16.00 – 17.00				
17.00 – 18.00				
<b>Total</b>				

✓ **Informasi Perparkir**

Informasi perparkir didapat dengan cara survey wawancara parkir. Suvey ini digunakan untuk memperoleh data-data mengenai peparkiran di wilayah studi yang berasal dari pemakai fasilitas parkir (peparkir). Informasi tersebut diperoleh dari hasil kuisisioner yang disebar secara acak. Untuk lebih jelasnya mengenai pertanyaan-pertanyaan dalam survey parkir dapat dilihat pada Formulir Parkir. dalam kuisisioner ini, pengambilan sampel didasarkan pada rumus dari slovin, (1993), *Pengantar Metode Penelitian*, Gramedia, Jakarta, sebagai berikut :

## **SURVEY WAWANCARA PENGGUNA PARKIR**

Nama :  
Hari/Tanggal :  
Cuaca : Cerah/Mendung/Hujan  
Alamat :

### **Kebiasaan Parkir**

1. Apakah kendaraan yang anda parkir kendaraan pribadi?
  - a. ya
  - b. tidak
2. Apakah tujuan anda mengunjungi kegiatan tersebut ?
  - a. mengirim barang
  - b. pengunjung konsumen
    - belanja keluarga
    - belanja perusahaan
  - c. employment
    - mengantar keluarga berjualan
    - bisnis
    - menjemput yang berjualan
  - d. sekolah/mengajar
  - e. beribadah
  - f. mencari hiburan (rekreasi)
3. Berapa retribusi yang biasa anda bayar ?
  - a. 1000
  - b. 2000
  - c. 3000
4. Pilihlah salah satu alasan yang sangat penting dalam menentukan lokasi parkir ?
  - a. tarif parkir
  - b. jarak dari tempat parkir ke tujuan
  - c. keamanan kendaraan
5. Jam jangka waktu berapa lama anda memarkirkan kendaraan ?
  - a. 0-2 jam
  - c. 2-4 jam
  - d. 4-6 jam
  - e. > 6 jam
6. Seberapa jauh anda bersedia untuk berjalan dari tempat parkir ketempat tujuan?
  - a. 10-20 meter
  - b. 20-30 meter
  - c. 30-40 meter
  - e. > 40 meter
7. Jam berapa biasa anda melakukan parkir?
  - a. pagi hari (07.00-11.00)
  - b. siang hari (11.00-15.00)
  - c. sore hari (15.00-18.00)

8. berapa kali dalam seminggu anda melakukan kunjungan di kawasan ini ?
- satu kali
  - dua kali
  - tiga kali
  - empat kali
  - lima kali
  - enam kali
  - tujuh kali
9. Apa yang anda lakukan apabila kawasan yang dituju, tempat parkir penuh ?
- menunda membatalkan kunjungan
  - menjalankan mobil perlahan guna mencari tempat parkir kosong
  - berputar untuk mencari tempat parkir yang dekat kawasan yang dituju
  - mencari kawasan lain yang memiliki kegiatan yang sama

#### **Kecenderungan Perubahan Kebiasaan Parkir**

10. Bagaimana perasaan anda dengan besar tarif yang anda bayar diatas ?
- sangat murah
  - murah
  - cukup
  - agak mahal
  - sangat mahal

#### **Kecenderungan Perubahan Waktu Parkir**

11. Apa yang akan anda lakukan apabila tarif retribusi parkir menjadi tarif jam-jaman yaitu setelah 2 jam pertama dan pada jam selanjutnya besar tarif ditambah setengah dari tarif 2 jam pertama?
- mempersingkat lama kunjungan (berubah)
  - tetap
  - mencari tempat parkir lain dekat dikawasan ini
  - pindah ketempat lain yang mempunyai kegiatan yang sama
12. Apa yang akan anda lakukan apabila tarif retribusi parkir menjadi tarif jam-jaman progresif artinya setelah 2 jam, maka tarif parkir akan naik 100 % dari tarif 2 jam sebelumnya ?
- mempersingkat lama kunjungan (berubah)
  - tetap
  - mencari tempat parkir lain yang dekat dengan kawasan tersebut
  - pindah ketempat lain yang mempunyai kegiatan yang sama

#### **Kecenderungan Perubahan Lama Parkir**

13. Apa yang anda lakukan apabila tarif parkir lebih mahal pada jam-jam sibk (puncak) antara jam 11.00-15.00 ?
- mempersingkat lama kunjungan (berubah)
  - tetap
  - mencari tempat parkir yang dekat dengan kawasan ini
  - mencari kawasan lain yang mempunyai kegiatan yang sama.