

## ANALISIS KARAKTERISTIK PARKIR DAN KEBUTUHAN RUANG PARKIR DI KAWASAN KULINER PASAR LAMA TANGERANG

Pusparani Windiar Raihana, Nunung Widyaningsih\*

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mercu Buana, Jl. Meruya Selatan No. 1 RT.4/RW.1, Meruya Sel., Kembangan, Kota Jakarta Barat, Provinsi DKI Jakarta

\*Email: [nunung\\_widyaningsih@mercubuana.ac.id](mailto:nunung_widyaningsih@mercubuana.ac.id)

### Abstrak

Permasalahan yang terdapat di Kawasan Kuliner Pasar Lama Tangerang adalah masalah kemacetan pengendalian parkir yang tidak teratur. Adapun salah satu sarana fisik di kawasan tersebut yaitu area parkir badan jalan.. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik parkir, ruas jalan serta memberikan alternatif pemecahan masalah sesuai dengan ketentuan MKJI 1997. Hasil penelitian ini adalah Volume kendaraan yang masuk area parkir pada Jumat, 13 November 2020 sebanyak 34 mobil dan 41 motor, Sabtu, 21 November 2020 sebanyak 48 mobil dan 65 motor dan Minggu, 27 November 2020 sebanyak 41 mobil dan 61 motor. Akumulasi parkir terbesar pada hari Sabtu sebanyak 11 mobil terjadi antara pukul 08:00-08:59 WIB dan Minggu sebanyak 104 motor terjadi antara pukul 14:00-14:59 WIB. Durasi parkir Sabtu rata-rata parkir mobil adalah 1,81 jam/kend dan 2 jam/kend untuk motor. Pada hari Sabtu Indeks parkir mobil terbesar adalah 120,93% pukul 16:00-16:59 WIB dan 108,26% untuk motor terjadi pada Selasa pukul 17:00-17:59 WIB. PTO terbesar adalah 1 kend/SRP/waktu pengamatan. Dilihat dari analisis ruas jalan untuk kecepatan survey di jalan Kisamaun di jam puncak pagi, siang dan sore memiliki tingkat pelayanan atau Level of Service (LOS) yaitu D. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi tingkat arus kendaraan pada sore hari Sabtu, 21 November 2020 dari 16:00-17:00 WIB.

**Kata kunci:** Indeks Parkir, Tingkat pelayanan, Volume Parkir

### Abstract

The problems contained in the Tangerang Old Market Culinary Area is a problem of irregular parking control congestion. One of the physical facilities in the area is the parking area of the road body. This study aims to analyze the characteristics of parking, road sections and provide alternative problem solving in accordance with the provisions of MKJI 1997. The result of this study is the volume of vehicles entering the parking area on Friday, November 13, 2020 as many as 34 cars and 41 motorcycles, Saturday, November 21, 2020 as many as 48 cars and 65 motorcycles and Sunday, November 27, 2020 as many as 41 cars and 61 motorcycles. The largest parking accumulation on Saturday as many as 11 cars occurred between 08:00-08:59 WIB and Sunday as many as 104 motorcycles occurred between 14:00-14:59 WIB. The average Saturday car park duration is 1.81 hours/vehicle and 2 hours/kend for motorcycles. On Saturday the largest car park index was 120.93% at 16:00-16:59 WIB and 108.26% for motorcycles occurred on Tuesday from 17:00 to 17:59 WIB. The largest PTO is 1 vehicle/SRP/observation time. Judging from the analysis of road sections for survey speed on Kisamaun road in the peak hours of morning, afternoon and afternoon have a level of service or Level of Service (LOS) namely D. This indicates that there is a level of vehicle flow in the afternoon Saturday, November 21, 2020 from 16:00 to 17:00 WIB.

**Keywords:** Parking Index, Level of Service, Parking Volume

## 1. PENDAHULUAN

Pasar Lama Tangerang yang diresmikan menjadi tempat wisata kuliner dimulai pada tahun 2012 dengan nama Kawasan Kuliner Pasar Lama. Berlokasi di Jl. Kisamaun, Sukasari Kec. Tangerang, Kota Tangerang yang memiliki jumlah penduduk mencapai kurang lebih 2.109.748 jiwa (BPS, 2019). Untuk menunjang segala aktifitas yang berada di Kawasan Kuliner Pasar Lama disediakan juga berbagai fasilitas penunjang setiap aktifitas, salah satunya kawasan parkir untuk pengunjung. Apabila kawasan pasar tidak memperhatikan fasilitas-fasilitas yang memadai maka akan dapat menimbulkan dampak yang tidak baik, apakah terhadap lalu lintas disekitar lokasi ataupun di dalam lingkungan pasar itu sendiri.

## 2. LANDASAN TEORI

### 2.1 Pengertian Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998:1), parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan definisi berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.

### 2.2 Karakteristik Parkir

Dalam suatu survey kebutuhan parkir dapat diperoleh informasi mengenai sebagian atau seluruh dari karakteristik-karakteristik parkir sebagai berikut :

- a. Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dihitung dengan mengetahui selisih antar jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi parkir dengan kendaraan yang keluar dari lokasi parkir dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan.

$$\text{Akumulasi parkir} = Q_{in} - Q_{out} + Q_s \quad (1)$$

Dengan :

$Q_{in}$  = jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi

$Q_{out}$  = jumlah kendaraan yang keluar dari lokasi

$Q_s$  = jumlah kendaraan yang berada dilokasi parkir sebelum pengamatan

- b. Durasi parkir merupakan rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat (dalam satuan menit atau jam).

$$\text{Durasi parkir} = T_{out} - T_{in} \quad (2)$$

Dengan :

$T_{in}$  = waktu kendaraan saat masuk ke lokasi

$T_{out}$  = waktu saat kendaraan keluar lokasi

- c. Volume parkir merupakan jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan parkir tertentu dalam satuan waktu tertentu.

$$\text{Volume parkir} = Q_{in} + Q_s \quad (3)$$

Dengan :

$Q_{in}$  = jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi

$Q_s$  = jumlah kendaraan yang telah berada dilokasi parkir sebelum pengamatan dilakukan

### 2.3 Ruas Jalan

Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 mendefinisikan ruas jalan perkotaan atau jalan luar kota sebagai berikut: Ruas jalan yang memiliki pengembangan permanen dan menurun di hampir seluruh jalan. Jalan atau dekat pusat perkotaan dengan penduduk lebih dari 100.000 (atau kurang dari 100.000 jika mempunyai perkembangan samping jalan yang permanen atau menerus) juga digolongkan sebagai jalan perkotaan. Adanya jam puncak lalu lintas pagi dan sore serta tingginya persentase kendaraan pribadi.

### 2.4 Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melalui suatu titik pada suatu jalur gerak per satuan waktu, dan karena itu biasanya diukur dalam satuan kendaraan per satuan waktu. Untuk menghitung volume lalu-lintas perjam pada jam sibuk, agar dapat menentukan kapasitas jalan. Maka data volume kendaraan arus lalu-lintas (per arah 2 total) harus diubah menjadi Satuan Mobil Penumpang (SMP) dengan menggunakan ekivalen mobil penumpang. Ekivalen Mobil Penumpang (EMP) untuk masing-masing tipe kendaraan tergantung pada tipe jalan dan arus lalu-lintas total

dinyatakan dalam 1 jam. Manual Kapasitas Jalan Indonesia membagi EMP berdasarkan jumlah arus lalu-lintas dan tipe jalan, seperti daftar berikut:

**Tabel 1. EMP Untuk jalan perkotaan tidak terbagi**

Jalan tak terbagi	Arus lalu lintas total dua arah (kend/jam)	EMP		
		HV	MC	
			Lebar Jalan Wce (m)	
> 6	> 6			
Dua lajur tak terbagi (2/2 UD)	0	1.3	0.5	0.40
Empat lajur tak terbagi (4/2 UD)	0	1.3		0.40

**Tabel 2. EMP Untuk jalan perkotaan terbagi dan satu arah**

Jalan satu arah tak terbagi	Arus lalu lintas total dua arah (Kend/jam)	EMP	
		HV	MC
Dua lajur satu arah (2/1)	0	1.3	0.40
Empat lajur terbagi (4/2 D)	> 1050	1.2	0.25
Tiga lajur satu arah (3/1)	0	1.3	0.40
Enam lajur terbagi (6/2 D)	> 1100	1.2	0.25

### 2.5 Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan (Ds) merupakan rasio arus terhadap kapasitas yang digunakan sehingga faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja dan segmen jalan, nilai derajat kejenuhan juga menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak. Derajat kejenuhan pada jalan tertentu dihitung sebagai berikut:

$$Ds = \frac{Q}{C} \tag{4}$$

Dengan:

Ds = Derajat kejenuhan

Q = Arus lalu lintas

C = kapasitas

### 2.6 Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan atau LOS (Level Of Service) adalah ukuran kinerja ruas jalan atau simpang jalan yang dihitung berdasarkan tingkat penggunaan jalan, kecepatan, kepadatan dan hambatan yang terjadi. Dalam bentuk matematis tingkat pelayanan jalan ditunjukkan dengan Q-C Ratio versus kecepatan (Q = volume lalu lintas, C = kapasitas jalan). Tingkat pelayanan dikategorikan dari yang terbaik (A) sampai yang terburuk (tingkat pelayanan F). Tingkat pelayanan atau LOS (Level Of Service) jalan juga merupakan salah satu metode yang digunakan untuk menilai kinerja jalan yang menjadi indikator dari kemacetan. LOS dapat diketahui dengan melakukan perhitungan antara kecepatan lalu lintas dengan kapasitas dasar jalan (Q/C). Dengan melakukan perhitungan terhadap nilai LOS, maka dapat diketahui klasifikasi jalan atau tingkat pelayanan pada suatu ruas jalan tertentu. Adapun standar nilai LOS dalam menentukan klasifikasi jalan adalah sebagai berikut.

**Tabel 3. Hubungan kecepatan per kapasitas (Q/C) dengan tingkat pelayanan untuk lalu lintas dalam kota**

Tingkat pelayanan	Q/C	Kecepatan ideal (km/jam)
A	$\leq 0,6$	$\geq 80$
B	$\leq 0,7$	$\geq 40$
C	$\leq 0,8$	$\geq 30$
D	$\leq 0,9$	$\geq 25$
E	$\approx 1$	$\approx 25$
F	$> 1$	$< 15$

**Tabel 4. Tingkat pelayanan jalan berdasarkan (Q/C)**

NO	Tingkat Pelayanan	Ratio Q/C	Karakteristik
1.	A	$< 0,60$	Arus bebas dengan volume rendah dan kecepatan tinggi, batasan kecepatan maksimum/minimum dan kondisi fisik jalan, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki
2.	B	$0,60 - 0,70$	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal belum mempengaruhi
3.	C	$0,70 - 0,80$	Arus stabil tapi kecepatan dikontrol oleh lalu lintas, kepadatan lalu lintas sedang hambatan internal sudah meningkat
4.	D	$0,8 - 0,9$	Mendekati arus yang tidak stabil,kepadatan sedang namun kecepatan rendah
5.	E	$0,9 - 1$	Arus lebih rendah dari D mendekati kapasitas jalan dan kecepatan rendah,pengemudi merasakan kemacetan durasi pendek
6.	F	$\geq 1$	Arus tertahan dan terjadi antrian yang panjang,kepadatan tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan dalam durasi yang lama

### 3. METODE PENELITIAN

Langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisa data yang diperoleh adalah dengan menganalisa pemakaian ruang parkir dengan memperhatikan karakteristik parkirnya yaitu volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat penggunaan parkir, indeks parkir, volume lalu lintas, kecepatan, kapasitas jalan, derajat kejenuhan dan tingkat pelayanan jalan. Setelah analisis data dan ditemukan suatu hasil, langkah selanjutnya adalah menarik kesimpulan dari penelitian tersebut. Untuk melengkapi kesimpulan yang ada, saran dan rekomendasi sebaiknya diberikan karena dapat berguna untuk penelitian selanjutnya.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang digunakan untuk proses perhitungan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Dimana data primer merupakan data yang didapat dari pengamatan langsung dan perhitungan dilapangan sedangkan data sekunder diperoleh dengan cara browsing di internet, dalam hal ini lokasi penelitian terletak pada ruas Jl.Kisamaun.

#### 4.1 Data Geometrik

- a. Parkir  
Sudut Parkir: mobil =  $45^\circ$  dan motor  $90^\circ$

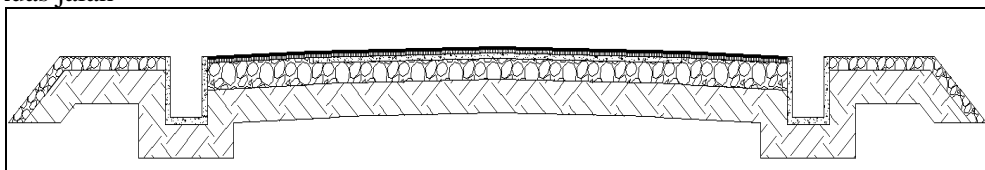
**Tabel 5. Data dimensi parkir**

Jenis Kendaraan	Dimensi Parkir		Selisih (m <sup>2</sup> )
	Kawasan Kuliner Pasar Lama	Direktorat BSLLAK 1996	
Mobil	4,5 x 2,2	5 x 2,5	-0,5 dan -0,3
Motor	1,8 x 0,75	2 x 0,75	-0,2

**Tabel 6 Lebar jalur sirkulasi**

	Dimensi Parkir (m)		Selisih (m)
	Parkir Kawasan Kuliner Pasar Lama	Direktorat BSLLAK 1996	
Lebar (m)	3,50	4,00	-0,5

b. Ruas jalan



**Gambar 1. Potongan ruas jalan kawasan kuliner pasar lama**

Adapun kondisi geometrik dan fasilitas seperti data berikut ini :

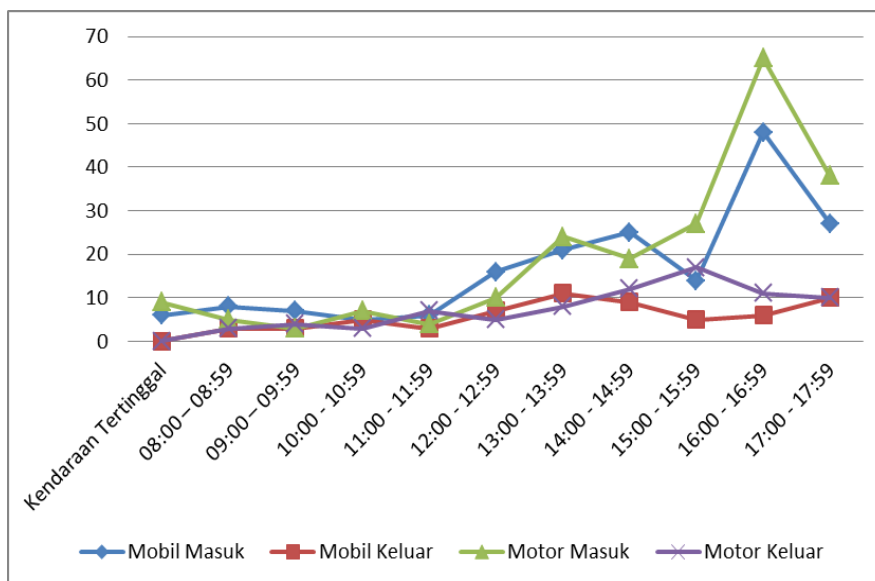
- a. Lebar jalur jalan = 12 m
- b. Lebar jalur sisi A = 4 m
- c. Lebar jalur sisi B = 4 m
- d. Lebar jalur Sisi C = 3 m
- e. Bahu jalan = 1 meter
- f. Tipe jalan = 3- lajur 1- arah (3/1)
- g. Trotoar/bahu jalan = Ada
- h. Drainase = Ada
- i. Marka Jalan = Ada

**4.2 Volume Kendaraan dan Akumulasi Parkir**

$$Akumulasi = Kendaraan tinggal + Kendaraan Masuk - Kendaraan Keluar \quad (5)$$

**Tabel 7. Daftar hasil survey mobil dan motor hari Sabtu, 21 November 2020**

Waktu	Mobil		Motor	
	Masuk	Keluar	Masuk	Keluar
Kendaraan Tertinggal	6	0	9	0
08:00 - 08:59	8	3	5	3
09:00 - 09:59	7	3	3	4
10:00 - 10:59	5	5	7	3
11:00 - 11:59	6	3	4	7
12:00 - 12:59	16	7	10	5
<b>13:00 - 13:59</b>	21	<b>11</b>	24	8
14:00 - 14:59	25	9	19	12
<b>15:00 - 15:59</b>	14	5	27	<b>17</b>
<b>16:00 - 16:59</b>	<b>48</b>	6	<b>65</b>	11
17:00 - 17:59	27	10	38	10
Total	183	62	211	80



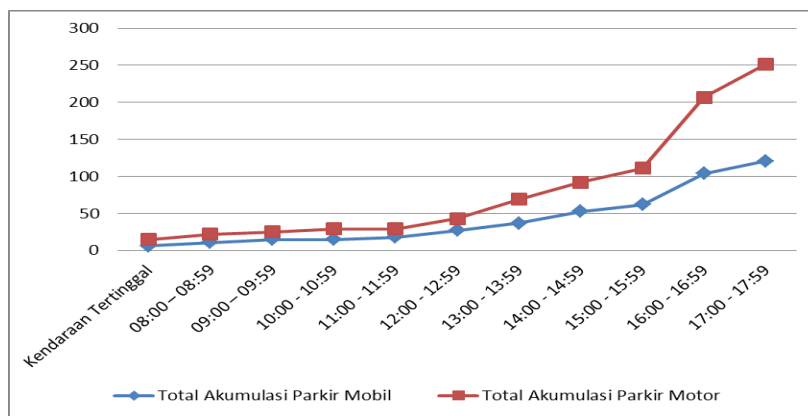
**Gambar 2. Grafik jumlah kendaraan mobil yang masuk dan keluar pada hari Sabtu, 21 November 2020 di area parkir Kawasan Kuliner Pasar Lama**

**Tabel 8. Perhitungan hasil survey akumulasi mobil Sabtu, 21 November 2020**

Waktu	Masuk	Keluar	Akumulasi parkir
Kendaraan Tertinggal	6	0	6
08:00 - 08:59	8	3	11
09:00 - 09:59	7	3	15
10:00 - 10:59	5	5	15
11:00 - 11:59	6	3	18
12:00 - 12:59	16	7	27
13:00 - 13:59	21	11	37
14:00 - 14:59	25	9	53
15:00 - 15:59	14	5	62
16:00 - 16:59	48	6	104
17:00 - 17:59	27	10	121

**Tabel 9. Perhitungan hasil survey Akumulasi Motor Sabtu, 21 November 2020**

Waktu	Masuk	Keluar	Akumulasi parkir
Kendaraan Tertinggal	9	0	9
08:00 - 08:59	5	3	11
09:00 - 09:59	3	4	10
10:00 - 10:59	7	3	14
11:00 - 11:59	4	7	11
12:00 - 12:59	10	5	16
13:00 - 13:59	24	8	32
14:00 - 14:59	19	12	39
15:00 - 15:59	27	17	49
16:00 - 16:59	65	11	103
17:00 - 17:59	38	10	131



Gambar 3. Grafik akumulasi dan volume parkir kendaraan mobil dan motor Sabtu, 21 November 2020

### 4.3 Durasi Rata – Rata Waktu Parkir

$$Durasi\ rata-rata\ waktu\ parkir = \frac{\sum(waktu \times Jumlah\ kendaraan)}{Volume\ Parkir} \tag{6}$$

Tabel 10. Perhitungan durasi untuk mobil dan motor Sabtu, 21 November 2020

Lamanya Parkir (jam)	Mobil		Motor		Tipe Parkir	Klasifikasi	
	Jumlah Kendaraan	Jumlah kendaraan x jam	Jumlah Kendaraan	Jumlah kendaraan x jam		Mobil	Motor
1	120	120	116	116	short stay	264	292
2	72	144	88	176			
3	11	33	26	78			
4	15	60	17	68	middle stay	93	146
5	2	10	7	35			
6	3	18	5	30	long stay	52	87
7	1	7	2	14			
8	1	8	1	8			
9	1	9		0			
10		0		0			
10		0		0			
Total	226	409	262	525			

- a. Perhitungan durasi rata-rata parkir mobil pada hari Sabtu, 21 November 2020  
 Durasi Parkir rata-rata =  $409/226$   
 = 1,81 jam/kendaraan
- b. Perhitungan durasi rata-rata parkir motor pada hari Sabtu, 21 November 2020  
 Durasi Parkir rata-rata =  $525/262$   
 = 2,00 jam/kendaraan

### 4.4 Angka Pergantian Parkir (PTO)

$$Angka\ Pergantian\ Parkir = \frac{Volume\ Parkir}{Jumlah\ Total\ Kapasitas\ Parkir} \tag{7}$$

**Tabel 11. Angka pergantian parkir untuk mobil dan motor**

Hari	Waktu		Volume Parkir		Jumlah Petak		Tingkat Pergantian Parkir	
	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor
Jum'at	16:00 - 16:59	16:00 - 16:59	34	41			0,40 =1/SRP	0,34 =1/SRP
Sabtu	16:00 - 16:59	16:00 - 16:59	48	65	86	121	0,56 =1/SRP	0,54 1/SRP
Minggu	14:00 - 14:59	14:00 - 14:59	41	61			0,48 =1/SRP	0,50 =1/SRP
<b>Rata Rata</b>							<b>0,48 =1/SRP</b>	<b>0,46 =1/SRP</b>

**4.5 Indeks Parkir**

$$Indeks\ parkir = \frac{Akumulasi\ parkir}{Ruang\ parkir\ tersedia} \times 100\% \tag{8}$$

**Tabel 12. Perhitungan hasil survey indeks parkir dan ketersediaan parkir mobil dan motor**

Hari	Waktu		Akumulasi Parkir		Jumlah Petak		Indeks Parkir (%)		Ketersediaan Parkir (%)	
	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Motor
Jum'at	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	72	98			83,72	80,99	16,28	19,01
Sabtu	16:00 - 16:59	17:00 - 17:59	104	131	86	121	120,93	108,26	20,93	-8,26
Minggu	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59	81	118			94,19	97,52	5,81	2,48
<b>Rata Rata</b>							<b>99,61</b>	<b>95,59</b>		

**4.6 Data Volume Lalu Lintas**

**Tabel 13. Rekap volume ruas jalan pada jam sibuk**

Waktu	Jalan Kisamaun					
	Jumat		Sabtu		Minggu	
	Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam	Kend/jam	Smp/jam
Pagi	733	424,8	824	443,6	817	433,75
Siang	825	496,5	1036	575,6	960	555,7
Sore	905	492,2	1209	826,45	1020	534,65

**4.7 Kapasitas Jalan (C) & Q/C Rasio**

Kapasitas suatu jalan perkotaan dapat ditentukan dari rumus sebagai berikut :

$$C = CO \times Fcw \times Fcsp \times Fcsf \times Fccs \tag{9}$$

Dimana :

- Co = kapasitas dasar (smp/jam)
- FCsp = faktor penyesuaian pemisah arah
- FCw = faktor penyesuaian lebar jalur
- FCsf = faktor peny. Hambatan samping
- FCcs = faktor peny. Ukuran kota



$$C = CO \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

Ruas Jl. Kisamaun  
 = 1650 x 0,92 x 1.0 x 0.95 x 1  
 = 1442,10 smp/jam

**Tabel 14. Q/C rasio ruas Jl. Kisamaun**

Periode	Jl. Kisamaun											
	13-Nov-20				21-Nov-20				29-Nov-10			
	Q	C	Q/C	LOS	Q	C	Q/C	LOS	Q	C	Q/C	LOS
Pagi (08.00-10.00)	733	1442,10	0,51	A	824	1442,10	0,57	A	817	1442,10	0,57	A
Siang (12.00-14.00)	825	1442,10	0,57	A	1036	1442,10	0,72	C	960	1442,10	0,67	B
Sore (16.00-18.00)	905	1442,10	0,63	B	1209	1442,10	0,84	D	1020	1442,10	0,71	C

**4.8 Kecepatan Hasil Survey Lalu Lintas**

Berikut contoh perhitungan survey kecepatan untuk 1 kendaraan didapatkan :

$$V = \frac{s}{t} \times 3600 \tag{10}$$

Dimana :

Jarak tempuh ( s ); Waktu tempuh ( t ); Kecepatan ( V )

**Tabel 15. Resume hasil kecepatan pada jam punak**

Waktu	Jalan Kisamaun		
	Jumat	Sabtu	Minggu
	Km/jam	Km/jam	Km/jam
Pagi	50,42	51,53	55,47
Siang	47,37	33,08	44,88
Sore	40,37	20,68	32,61

**4.9 Kecepatan Berdasarkan MKJI 1997**

MKJI menentukan kecepatan operasional berdasarkan kecepatan arus bebas dengan hubungannya Q/C ruas tersebut. Kecepatan arus bebas memiliki rumus :

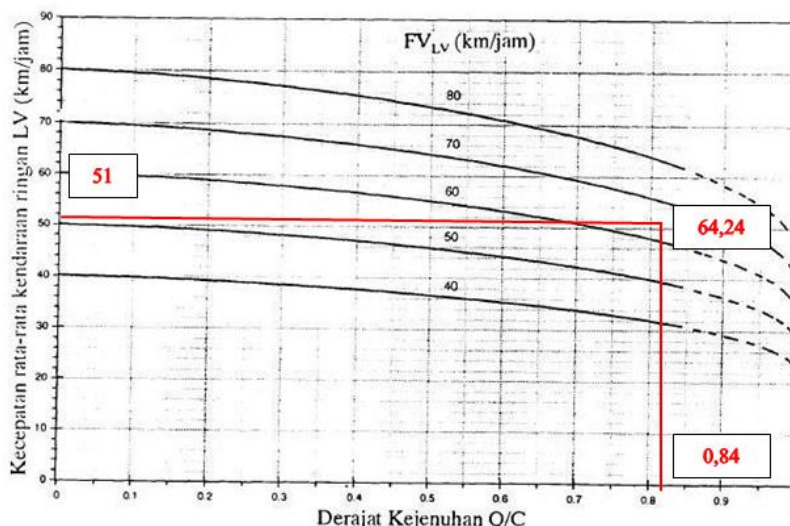
$$FV = (FV0 + FVw) \times FFVsf \times FFVcs \tag{11}$$

Ruas Jl. Kisamaun

$$FV = (61 + 12) \times 0,88 \times 1 = 64,24 \text{ km/jam}$$

**4.10 Kecepatan Operasional**

- a. Kecepatan operasional pada puncak jam sibuk sore hari Sabtu Ruas Jalan Kisamaun DS = 0,84 dan FV = 64,24 sehingga berdasarkan grafik gambar 12 didapat:



Gambar 4. Kecepatan operasional sebagai fungsi dari DS untuk jalan banyak lajur dan satu arah

Tabel 16. Hasil kecepatan operasional

		Jl. Kisamaun		
Keterangan		Jumat	Sabtu	Minggu
Kecepatan Arus Bebas (FV) km/jam	Pagi	64,24	64,24	64,24
	Siang	64,24	64,24	64,24
	Sore	64,24	64,24	64,24
Derajat Kejenuhan (Q/C)	Pagi	0,51	0,57	0,57
	Siang	0,57	0,72	0,67
	Sore	0,63	0,84	0,71
LV (Km/jam)	Pagi	59	57,5	57,5
	Siang	57,5	54	55,5
	Sore	56	51	54

Tabel 17. Tabel kinerja ruas jalan kisamaun

Keterangan		Jumat	Sabtu	Minggu
Volume Jam puncak smp/jam	Pagi	424,8	443,6	433,75
	Siang	496,5	575,6	555,7
	Sore	492,2	826,45	534,65
Kapasitas Jalan smp/jam	Pagi			
	Siang	1442	1442	1442
	Sore			
Derajat Kejenuhan Q/C	Pagi	0,51	0,57	0,57
	Siang	0,57	0,72	0,67
	Sore	0,63	0,84	0,71
LOS	Pagi	A	A	A
	Siang	A	C	B
	Sore	B	D	C
LV (Km/jam)	Pagi	59	57,5	57,5
	Siang	57,5	54	55,5
	Sore	56	51	54

**Tabel 17. Tabel kinerja ruas jalan kisamaun (lanjutan)**

Keterangan		Jumat	Sabtu	Minggu
Kecepatan Survey km/jam	Pagi	50,42	51,53	55,47
	Siang	47,37	33,08	44,88
	Sore	40,37	23,50	32,61
LOS	Pagi	A	A	A
	Siang	B	C	B
	Sore	B	E	C

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan pada parkir Kawasan Kuliner Pasar Lama dan ruas Jl. Kisamaun, dapat di simpulkan sebagai berikut:

1. Karakteristik parkir untuk kendaraan roda empat dan roda dua memiliki akumulasi parkir tertinggi berturut-turut sebesar 121 kendaraan untuk mobil dan 131 kendaraan untuk motor, durasi kendaraan parkir berkisar antara *range* waktu 1-60 menit untuk kedua tipe kendaraan, volume parkir tertinggi sebesar 193 kendaraan untuk mobil dan 211 kendaraan untuk motor, tingkat pergantian parkir rata-rata sebesar 1 mobil/petak parkir dan 1 motor/petak parkir, serta indeks parkir sebesar 99,61% untuk mobil dan 95,59% untuk motor.
2. Dari hasil analisis karakteristik parkir kendaraan pada Kawasan Kuliner Pasar Lama untuk indeks parkir rata-rata mobil sebesar 99,61% dan untuk motor 95,59% dalam interval 30 menit, hal ini menunjukkan indeks parkir kurang dari 100%, sehingga parkir kendaraan pada Kawasan Kuliner Pasar Lama masih dapat menampung permintaan.
3. Berdasarkan hasil analisis ruas jalan, didapatkan derajat kejenuhan terburuk pada sore hari Sabtu, 21 November 2020 (16:00-17:00) sekitar 0,84 yang dapat dikategorikan sebagai tingkat D.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Ayu, Putu Dewa., Alit, Putu. (Juli, 2017). *Analisis Karakteristik Dan Kebutuhan Parkir Di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai-Bali*. Jurnal Spektran. <https://simdos.unud.ac.id>.
- Dermawan, W.B., & Imamsyah, A. (2020). *Analysis of Parking Space Requirements in Grand Galaxy Park Mall and Performance of Boulevard Raya Roads Jakasetia, Bekasi City*. Journal of World Conference (JWC), 2, 162-169.
- Dermawan, W.B., & Pradita, B. (2020). *Parking Space Needs Analysis Tamini Square Mall and Performance Roadway Pondok Gede, Jakarta*. Journal of World Conference (JWC), 2, 14-29.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1996. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Fadlianto, Shalli (2020). *Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan Pada Area Parkir Stasiun Pasar Senen*. S1-Sarjana thesis, Universitas Mercu Buana, Jakarta.
- Google, Google Earth. *Lokasi Kawasan Kuliner Pasar Lama Tangerang*. (Accessed 14 September 2020).
- Kementerian Perhubungan, 1993. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 66 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Rahayu, Tri. (Desember, 2017). *Analisis Kebutuhan Parkir B Bandar Udara Internasional Kualanamu (Studi Kasus Kendaraan Roda Empat)*. Journal Education Bulding.
- Ramadhan, Haekal. 2017. *Analisis Akses dan Karakteristik Parkir Kendaraan Pada Area Parkir Pusat Perbelanjaan Carrefour Lebak Bulus, Jakarta Selatan*. Teknik Sipil Universitas Mercu Buana, Jakarta.
- Widyaningsih, Nunung. (2016). *Rekayasa Transportasi*, Jakarta: Mercubuana.