

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

Bagian ini adalah sebagai bab yang terakhir dari seluruh pembahasan. Dalam bab ini akan diuraikan kesimpulan dan saran dari hasil studi "Analisis Kapasitas Parkir Pada Badan Jalan di Kawasan Pusat Bisnis Wilayah Semarang Tengah, Serta Pengaruhnya Terhadap Kinerja Lalu Lintas (studi kasus: Ruas Jalan KH. Agus Salim dan Jalan Pemuda)" sebagai landasan upaya pengendalian masalah perparkiran dan bagi studi lebih lanjut.

6.1 Kesimpulan

Fasilitas tempat parkir memegang peranan penting bagi kelancaran kegiatan dipusat kota, tetapi penyediaannya sering tidak memadai sesuai kebutuhan yang menyebabkan besarnya kegiatan parkir pada badan jalan (*on street parking*) dilokasi pemanfaatan lahan tersebut. Dari besarnya kegiatan parkir tersebut sehingga berpengaruh pada kinerja lalu lintas pada jalan tersebut khususnya untuk Jalan KH. Agus Salim dan Jalan Pemuda yang tercakup pada lokasi studi. Dari hasil pengolahan data yang kemudian dianalisis sehingga dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Pada Jalan KH. Agus Salim dan Jalan Pemuda yang masing-masing mempunyai fungsi tata guna lahan yang berbeda yang berarti mempunyai pola parkir yang berbeda ini dapat dilihat dari :
 - a. Besarnya potensi kendaraan parkir pada badan jalan dimana pada pada Jalan KH. Agus Salim sebagai kawasan perdagangan mempunyai potensi kegiatan parkir yang lebih besar dibandingkan pada Jalan Pemuda yang mempunyai fungsi tata guna lahan sebagai kawasan perkantoran dan pendidikan.
 - b. Garis fluktuasi kendaraan pada kurva pola parkir berdasarkan akumulasi kendaraan parkir pada sebagian badan jalan selama pengamatan. Dimana pada Jalan KH. Agus Salim sebagai kawasan perdagangan dan jasa dengan jumlah kendaraan yang parkir pada sebagian jalan mempunyai intensitas kendaraan yang berbeda, hal itu ditunjukkan pada garis fluktuasi kendaraan yang naik turun dari awal hingga akhir pencatatan pada masing-masing

kondisi pagi, siang dan sore hari. Pada Jalan KH. Agus Salim aktifitas parkir pada badan jalan banyak terjadi pada pagi hari yang ditunjukkan pada garis fluktuasi kendaraan yang melengkung keatas pada kondisi pagi.

- c. Pada Pada Jalan Pemuda sebagai kawasan dengan fungsi tata guna lahan perkantoran dan pendidikan bentuk pola parkir kendaraan digambarkan dengan garis fluktuasi yang cenderung mendatar dari awal hingga akhir pencatatan pada masing-masing kondisi pagi, siang dan sore hari, keadaan ini disebabkan karena pada daerah tersebut mempunyai tingkat aktifitas yang relatif tetap. Pada Jalan Pemuda fluktuasi kendaraan dengan kecenderungan peningkatan jumlah kendaraan yang parkir pada badan jalan terjadi pada keadaan siang hari, yang ditunjukkan pada garis fluktuasi kendaraan yang melengkung keatas pada kondisi siang.
 - d. Besarnya prosentase lama parkir kendaraan yang berbeda pada masing-masing jalan dalam blok pengamatan. Dimana pada Jalan KH. Agus Salim sebagai kawasan perdagangan cenderung mempunyai pola parkir dengan durasi parkir yang pendek ini ditunjukkan pada perbandingan prosentase untuk kendaraan parkir selama 15 sampai 45 menit dengan prosentase durasi parkir 61,86% dan untuk kendaraan parkir selama 1 sampai 2 jam atau lebih dengan prosentase 38,14%.
 - e. Sedangkan Pada Jalan Pemuda sebagai kawasan dengan fungsi tata guna lahan perkantoran dan pendidikan mempunyai pola parkir dengan durasi parkir yang cenderung bervariasi dengan durasi parkir pendek maupun panjang ini ditunjukkan pada perbandingan prosentase untuk kendaraan parkir selama 15 sampai 45 menit dengan prosentase durasi parkir 50,71% dan untuk kendaraan parkir selama 1 sampai 2 jam atau lebih dengan prosentase 49,29%.
2. Tingkat penggunaan tempat parkir selama satu hari jam operasi yaitu antara pukul 08:00-17.00 WIB pada Satuan Ruang Parkir (SRP) secara keseluruhan didapat untuk Jalan KH. Agus Salim sebesar 1546 Kendaraan/Hari sedangkan pada Jalan Pemuda sebesar 1119 Kendaraan/Hari.
 3. Tingkat pergantian parkir (*parking turnover*) selama satu hari jam operasi untuk Jalan KH. Agus Salim sebesar 16 x pergantian parkir pada tiap Satuan Ruang

Parkir (SRP) sedangkan pada Jalan Pemuda sebesar 13 x pergantian parkir pada tiap Satuan Ruang Parkir (SRP).

4. Tingkat pemenuhan kebutuhan akan fasilitas *on street parking* dapat dilakukan dengan melakukan penekanan pada durasi parkir sehingga akan menambah tingkat pergantian parkir dan meningkatkan kapasitas tempat parkir. Dalam melakukan penekanan terhadap durasi parkir harus dipertimbangkan untuk tujuan parkir pada masing-masing jalan dan prosentase lama parkir.
5. Pada Jalan Pemuda penekanan lama parkir tidak memungkinkan untuk diterapkan dikarenakan sebagai kawasan perkantoran dan pendidikan dimana dominan tujuan parkir dengan durasi parkir yang lama. Pada Jalan KH. Agus Salim penekanan lama parkir tidak memungkinkan untuk diterapkan bila dilihat pada prosentase lama parkir dimana lama waktu parkir sudah relatif pendek.
6. Tingkat pemenuhan kebutuhan akan fasilitas *on street parking* dapat juga dilakukan dengan penambahan SRP untuk Jalan KH. Agus Salim sebesar 21 SRP dan Jalan Pemuda 20 SRP. Tetapi dengan penambahan jumlah SRP juga akan berpengaruh pada kapasitas dan kinerja lalu-lintas pada ruas jalan tersebut.
7. Pada Jalan Pemuda dengan adanya kegiatan parkir pada badan jalan tidak begitu berpengaruh pada kapasitas dan kinerja lalu lintas. Pada Jalan KH. Agus Salim kegiatan parkir pada badan jalan mempunyai pengaruh besar pada kapasitas dan kinerja lalu lintas pada ruas jalan yang cenderung menyebabkan kemacetan lalu lintas.
8. Pada Jalan KH. Agus Salim tidak memungkinkan untuk dilakukan penambahan fasilitas *on street parking* berupa penambahan SRP, bila dilihat dari kondisi lalu lintas dengan penyediaan fasilitas *on street parking* yang tersedia saat ini yang cenderung menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas.

6.2 Saran

Dari semua yang telah diuraikan dan dibahas dalam penyusunan laporan studi ini ada beberapa hal yang dapat kami sarankan untuk dapat menjadikan masukan dari hasil pengamatan dilapangan. Adapun hal-hal yang dapat kami sarankan antara lain :

1. Pada Jalan Pemuda untuk memenuhi tingkat permintaan parkir pada badan jalan dapat dilakukan dengan penambahan fasilitas parkir pada badan jalan (*on street parking*) berupa penambahan jumlah SRP yang dilakukan dengan mengubah pola

parkir menjadi menyudut 45°. Dengan penambahan tersebut mempunyai pengaruh yang kecil pada perubahan kapasitas dan kinerja lalu lintas. Dengan adanya pertumbuhan lalu lintas, untuk periode 10 tahun kedepan penetapan pola parkir menyudut 45° memungkinkan untuk diterapkan. Dalam periode 15 tahun kedepan untuk pola parkir menyudut 45° tidak memungkinkan untuk diterapkan, sehingga untuk 15 tahun ke depan dapat dicari solusi lain mungkin dengan penambahan fasilitas parkir berupa *off street parking*.

2. Pada Jalan KH. Agus Salim lebih diprioritaskan dari sisi lalu lintas dimana untuk mengurangi kemacetan dengan perubahan pola parkir dari menyudut 45° menjadi sejajar 1 lapis sedangkan untuk memenuhi permintaan parkir dapat dialihkan pada pemanfaatan fasilitas *off street parking* yang sudah ada. Dengan adanya pertumbuhan lalu lintas, untuk periode 10 tahun kedepan penetapan pola parkir sejajar 1 lapis masih memungkinkan untuk diterapkan. Dalam periode 15 tahun kedepan untuk pola parkir sejajar 1 lapis tersebut sudah tidak memungkinkan untuk diterapkan, sehingga dapat dicari solusi lain mungkin dengan sepenuhnya meniadakan parkir pada badan jalan (*on street parking*) dan penambahan fasilitas parkir berupa *off street parking* dengan pemanfaatan lahan atau dengan pemanfaatan gedung parkir yang ada.
3. Perlu diadakan pengendalian parkir dengan pembuatan rambu atau peraturan yang menetapkan bahwa kendaraan pada waktu memarkirkan kendaraannya pada badan jalan harus sesuai dengan pola Satuan Ruang Parkir (SRP) yang telah ditetapkan karena hal tersebut akan berpengaruh pada pengurangan lebar efektif jalur lalu lintas.
4. Dalam perencanaan jalan transportasi kota, seorang perencana harus memperhatikan pengaturan-pengaturan terhadap penyelenggaraan parkir, karena apabila hal ini kurang diperhatikan selain memberikan pandangan yang tidak teratur, penataan dan pengaturan parkir yang kurang diperhatikan dapat mengganggu kelancaran kinerja lalu lintas.
5. Sedangkan beberapa saran untuk studi lanjutan yang menunjang dan lebih mendukung hasil studi ini dan melengkapi studi tentang perparkiran pada badan jalan diusulkan, studi evaluasi kebutuhan ruang parkir pada badan jalan kaitannya dengan rencana maupun tata guna lahan yang sudah ada.