BAB III
KARAKTERISTIK FISIK JALAN, SISTEM AKTIVITAS, LALU LINTAS DAN *ON STREET PARKING* DI JALAN DIPATIUKUR (DARI SIMPANG DAGO SAMPAI PERTIGAAN JALAN MULTATULI)

Bab ini berisi uraian tentang gambaran umum di Jalan Dipatiukur dari ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli yang meliputi karakteristik fisik jalan, sistem aktivitas, lalu-lintas, dan *on street parking*.

3.1 Fungsi Jalan

Dalam hirarki jalan di Kota Bandung Jalan Dipatiukur merupakan tipe jalan kolektor sekunder. Jalan Dipatiukur dalam studi ini yaitu dari Simpang Dago sampai Pertigaan Jalan Multatuli. Tipe jalan kolektor sekunder mempunyai fungsi sebagai jalan yang melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi. Jalan Dipatiukur dari Perempatan Cikapayang sampai Simpang Dago. Jalan Ir, Juanda merupakan tipe jalan arteri sekunder yang mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata, lalu-lintas lebih cepat tidak boleh terganggu oleh lalu-lintas lambat, persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dilakukan pengaturan tertentu. Jalan Dipatiukur juga merupakan jalan alternatif untuk tujuan ke Simpang Dago ataupun ke persimpangan Jalan Cikapayang, karena itu aktivitas jalan ini selalu ramai pada jam-jam tertentu.

3.2 Karakteristik Fisik Jalan

Karakteristik fisik Jalan Dipatiukur dapat dilihat berdasarkan data teknik, kapasitas jalan, dan kualitas fisiknya. Masing-masing aspek tersebut diuraikan pada subbab di bawah ini.

3.2.1 Data Teknik Jalan

Jalan Dipatiukur dari ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli memiliki panjang 625 meter dan lebar 8-9 meter. Jenis permukaan jalan aspal hotmix dengan jumlah lajur 2 lajur, untuk pembagian 2 arah yang masing-masing

arah memilik satu lajur jalan. Persimpangan di Jalan Dipatiukur dari ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli terdiri dari 3 simpang bersinyal, tidak memiliki median yang berupa pembatas jalan hanya berupa garis putih. Jalan Dipatiukur merupakan salah satu jalan alternatif yang menghubungkan Jalan Cikapayang ke kawasan Simpang Dago. Untuk lebih jelas mengenai data teknik Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dapat dilihat pada **Tabel III-1** di bawah.

Tabel III-1
Data Teknik Jalan

No.	Karakteristik	Keterangan
1.	Panjang ruas jalan	625 meter
2.	Lebar ruas jalan	8-9 meter
3.	Jenis permukaan	Aspal hotmix
4.	Lajur	2 lajur
5.	Arah	2 arah
6.	Simpang	3 simpang bersinyal
7.	Median	Tidak bermedian

Sumber : Hasil Survey Primer, Tahun 2013

3.2.2 Kualitas Fisik Jalan

Kualitas fisik Jalan Dipatiukur dari ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli merupakan pergerakan dua arah dengan masing-masing arah memiliki satu lajur. Berikut ini adalah kualitas fisik jalannya; Jalan Dipatiukur dari ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli kondisi fisik jalan ini sedikit bergelombang dan kualitas jalan baik, tidak ada yang berlubang.

3.3 Karakteristik Sistem Aktivitas

Sistem aktivitas merupakan kawasan-kawasan dengan kegiatan-kegiatan yang menimbulkan reaksi antar manusia. Fungsi-fungsi tersebut diimplementasikan kedalam bentuk pola dan intensitas guna lahan di kawasan kawasan kegiatan tersebut.

3.3.1 Jenis Aktivitas

Berdasarkan observasi di lapangan, jenis aktivitas di Jalan Dipatiukur dari Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli adalah kegiatan perguruan tinggi,

jasa travel, kegiatan permukiman, dan kegiatan-kegiatan komersil lainnya. Jenis-jenis kegiatan yang terdapat di Jalan Dipatiukur dari Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dapat dilihat pada **Tabel III-2** di bawah.

Tabel III-2
Jenis Aktivitas di Jalan Dipatiukur
(Ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli)

No.	Jenis Aktivitas	Keterangan
1.	Perguruan Tinggi	- Universitas Komputer Indonesia - Institut Teknologi Harapan Bangsa
2.	Jasa Travel	- Travel Day Trans - Travel Cipaganti
3.	Mini Market	- Circle K - Indomaret
4.	Dealer Motor	- Yamaha - Honda
5.	Bank dan ATM	- Bank BNI - ATM
6.	Perdagangan dan Jasa Lainnya.	- Photo copy - Bengkel - Toko - Rumah Makan
7.	Rumah Penduduk	

Sumber : Hasil Survey Primer, Tahun 2013



Gambar 3.1
Peta Sebaran Aktivitas

3.3.2 Intensitas Aktivitas

Intensitas aktivitas di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli akan dijelaskan berdasarkan jenis aktivitasnya. Aktivitas di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dari sebagian besar merupakan aktivitas lahan terbangun dengan kelompok-kelompok aktivitas sebagai berikut:

A. Kegiatan Perguruan Tinggi

Areal perguruan tinggi merupakan areal yang pemanfaatannya digunakan untuk kegiatan akademik dan penunjang-penunjangnya. Ruang untuk perguruan tinggi berada pada letak ketinggian 750 – 850 mdpl. Berikut ini adalah perguruan tinggi Unikom yang berada di Jalan Dipatiukur.

1. Universitas Komputer Indonesia (Unikom)

   Unikom memiliki luas lahan ± 2800 m², kampus Unikom merupakan salah satu perguruan tinggi yang berbasis komputer dan sudah mempunyai prestasi yang baik di kanca dunia dengan menjadi juara robot di USA. Kegiatan di kampus Unikom dimulai dari pukul 07.00-18.00 WIB, dan ada juga perkuliahan untuk kelas karyawan mulai pukul 18.00-22.00 WIB.



Gambar 3.2
Universitas Komputer Indonesia

2. Institut Teknologi Harapan Bangsa (ITHB)

   Institut Teknologi Harapan Bangsa merupakan kampus yang telah berkolaborasi dengan perusahaan IT ternama di dunia. Memiliki program

sertifikasi yang disebut dengan Certiplus, dengan tujuan menyiapkan mahasiswa agar mampu bersaing di pasar global. Alumni Teknik Informatika ITHB bekerja di perusahaan terkemuka baik domestik maupun luar negeri. Kegiatan di kampus ITHB dimulai dari pukul 07.00-18.00 WIB.



Gambar 3.3
Institut Teknologi Harapan Bangsa

B. Jasa Travel

Pada Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli terdapat dua jasa travel yang melayani rute Bandung-Jakarta yaitu jasa travel Day Trans dan travel Cipaganti, dengan adanya jasa trayek ini cukup memberikan kontribusi terhadap tarikan dan bangkitan pergerakan kendaraan di jalan ini. Intensitas kegiatan jasa travel ini dimulai dari pukul 07.00-22.00 WIB dari hari Senin-Minggu.



Gambar 3.4
Travel Cipaganti



Gambar 3.5
Travel Day Trans

C. Mini Market

Mini market yang berada di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli terdapat dua macam mini market yaitu mini market Indomaret dan mini market Circle K, dimana terdapat dua mini market Circle K di jalan ini. Intensitas kegiatan mini market ini setiap hari dan buka 24 jam penuh.

D. Dealer Motor

Pada Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli terdapat dua dealer motor yaitu, dealer motor Honda dan dealer motor Yamaha. Intensitas kegiatan dealer motor ini dari hari Senin sampai dengan hari Sabtu mulai pukul 08.00-17.00 WIB.



Gambar 3.6
Dealer Motor Honda

E. Bank dan ATM

Pada Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli terdapat Bank BNI Unikom cabang Bank BNI ITB yaitu di kampus Unikom, dengan ATM dan ada juga ATM Galeri di samping kampus ITHB. Untuk intensitas kegiatan Bank BNI Unikom mulai pukul 08.00-17.00 WIB dari hari Senin-Sabtu.

F. Perdagnagan dan Jasa Lainnya

Perdagangan dan jasa lainnya yang terdapat di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli seperti jasa *photo copy*, bengkel, toko dan rumah makan. Intesitas kegiatan untuk jasa *photo copy* dan toko mulai pukul

07.00-23.00 WIB, untuk rumah makan mulai pukul 08.30-21.00 WIB, dan untuk bengkel mulai pukul 08.00-17.00 WIB.

3.3.3 Intensitas Penggunaan Lahan

Intesitas penggunaan lahan di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dicerminkan melalui intensitas ruang, intensitas ruang adalah hubungan antara Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Tapak Besmen (KTB), Ketinggian Bangunan, Jarak Bebas, yang diatur sedemikian rupa sehingga menjadi satu kesatuan yang serasi. Intensitas Ruang diperhitungkan atas areal perencanaan berupa unit-unit pemilikan tanah yang merupakan gabungan atau pemecahan dari perpetakan atau persil.

A. Koefisien Dasar Bangunan

Koefisien Dasar Bangunan (KDB) merupakan persentase yang didasarkan pada perbandingan antara luas lantai dasar bangunan terhadap luas persil atau tapak perencanaan yang dikuasai. Nilai KDB diperoleh dengan mempertimbangkan pada karakteristik dan daya dukung wilayah, guna lahan yang ada serta lebar dan kelas. Salah satu pertimbangan dalam penentuan KDB dalam rangka penyediaan ruang parkir yang memadai. Koefisien Dasar Bangunan di Jalan Dipatiukur berkisar 80%-100%.

B. Koefisien Lantai Bangunan

Koefisien Lantai Bangunan (KLB) merupakan besaran ruang yang dihitung dari perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan terhadap luas persil atau tapak perencanaan yang dikuasai. Nilai KLB diperoleh dengan mempertimbangkan pada karakteristik dan daya dukung wilayah, dalam batas daya dukung prasarana (jalan dan air bersih) serta sesuai dengan fungsi guna lahan yang direncanakan. Pertimbangan lain dalam penentuan KLB adalah keselamatan penerbangan dan desain estetika kota secara vertikal dan keserasian lingkungan. KLB untuk bangunan yang dipergunakan sebagai aktivitas masyarakat yang terdapat di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli bervariasi, terdapat bangunan-bangunan yang

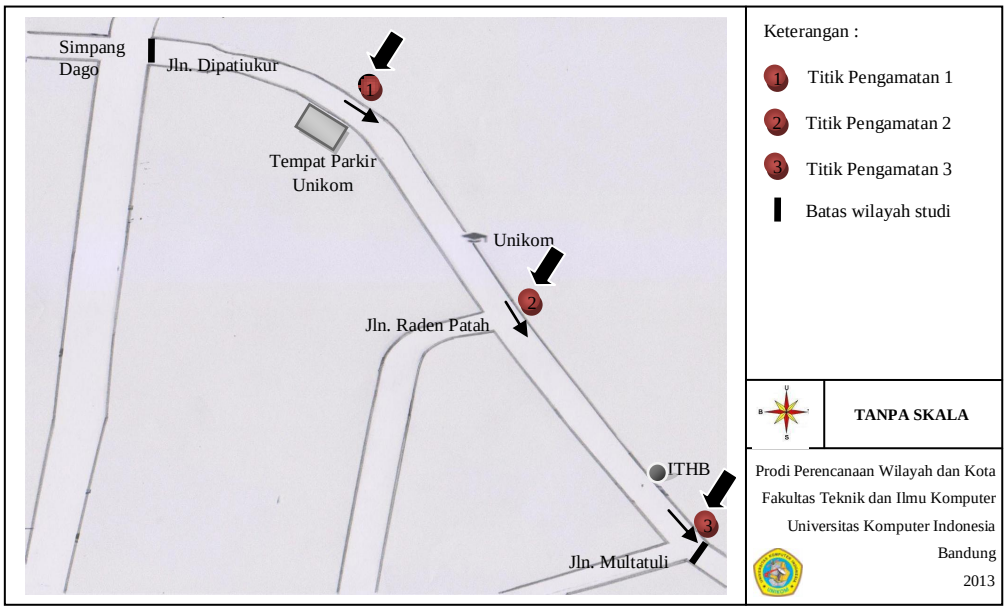
memiliki lantai lebih dari 2 (dua) lantai seperti dealer motor honda dan bangunan perguruan tinggi.

3.4 Karakteristik Lalu-Lintas

Karakteristik lalu-lintas Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dapat dilihat berdasarkan komposisi kendaraan yang terbagi ke dalam empat jenis tipe kendaraan yaitu kendaraan ringan atau kendaraan bermotor roda dua (MC), kendaraan bermotor roda empat ukuran sedang (LV), kendaraan besar seperti kendaraan bermotor roda empat atau lebih (HV), dan kendaraan tidak bermotor (UM).

3.4.1 Karakteristik Lalu-lintas dari Simpang Dago ke pertigaan Jalan Multatuli

Karakteristik lalu-lintas jenis kendaraan di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli cukup beragam pada pagi, siang, maupun sore hari dengan komposisi yang tidak berbeda jauh antara pagi sampai sore hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-3** di bawah.



Gambar 3.7
Peta Titik Pengamatan *Traffic Counting* ke Arah pertigaan Jalan Multatuli

Tabel III-3
Volume Lalu-lintas dalam unit dari Simpang Dago ke pertigaan Jalan Multatuli

Tipe Kendaraan	Pagi 06.30-09.30 (unit)	Siang 10.30-13.30 (unit)	Sore 14.30-17.30 (unit)
MC	1.744	1.771	1.979
LV	1.102	1.127	1.130
HV	61	83	88
UM	26	11	10
Total	2.933	2.992	3.207

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013
Keterangan :

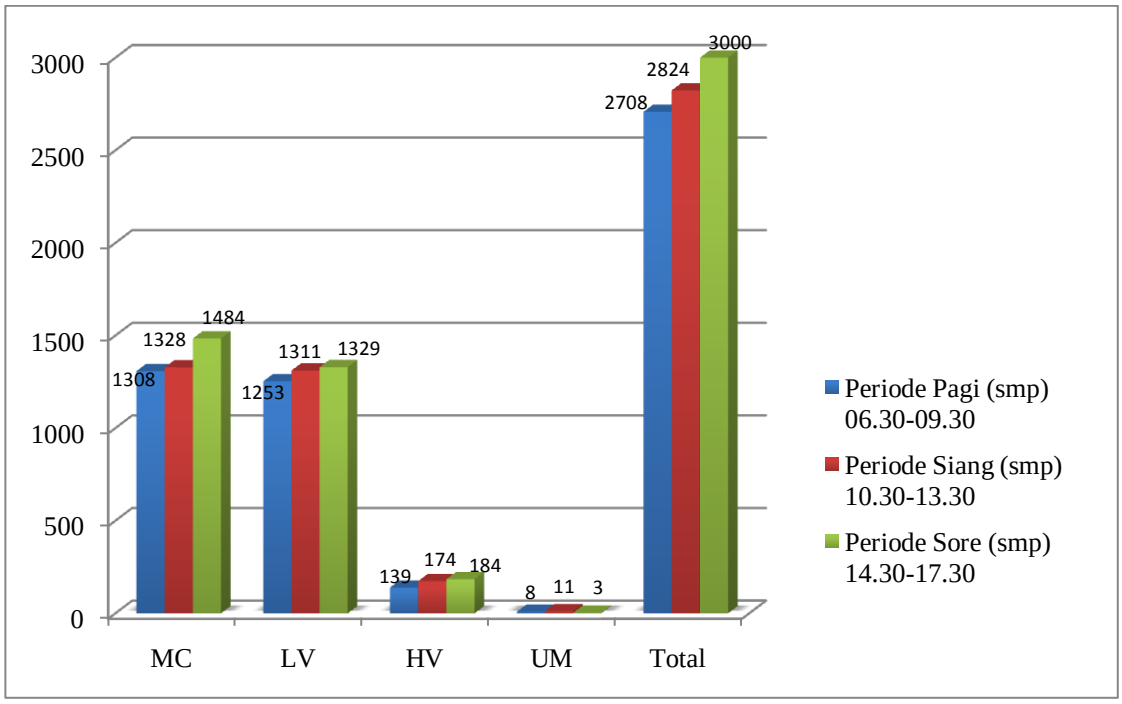
- *MC (Motor Cycle): kendaraan ringan atau kendaraan bermotor roda dua*
- *LV (Light Vehicle): kendaraan bermotor roda empat ukuran sedang*
- *HV (Heavy Vehicle): kendaraan besar seperti kendaraan bermotor roda empat atau lebih*
- *UM (Unmotor Cycle): berupa kendaraan tidak bermotor*

Tabel III-4
Volume Lalu-lintas dalam smp dari Simpang Dago ke pertigaan Jalan Multatuli

Tipe Kendaraan	Pagi 06.30-09.30 (smp)	Siang 10.30-13.30 (smp)	Sore 14.30-17.30 (smp)
MC	1.308	1.328	1.484
LV	1.257	1.311	1.329
HV	139	174	184
UM	9	4	3
Total	2.713	2.817	3.000

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013
Keterangan :

- *MC (Motor Cycle): kendaraan ringan atau kendaraan bermotor roda dua*
- *LV (Light Vehicle): kendaraan bermotor roda empat ukuran sedang*
- *HV (Heavy Vehicle): kendaraan besar seperti kendaraan bermotor roda empat atau lebih*
- *UM (Unmotor Cycle): berupa kendaraan tidak bermotor*
- *Smp (Satuan Mobil Penumpang)*

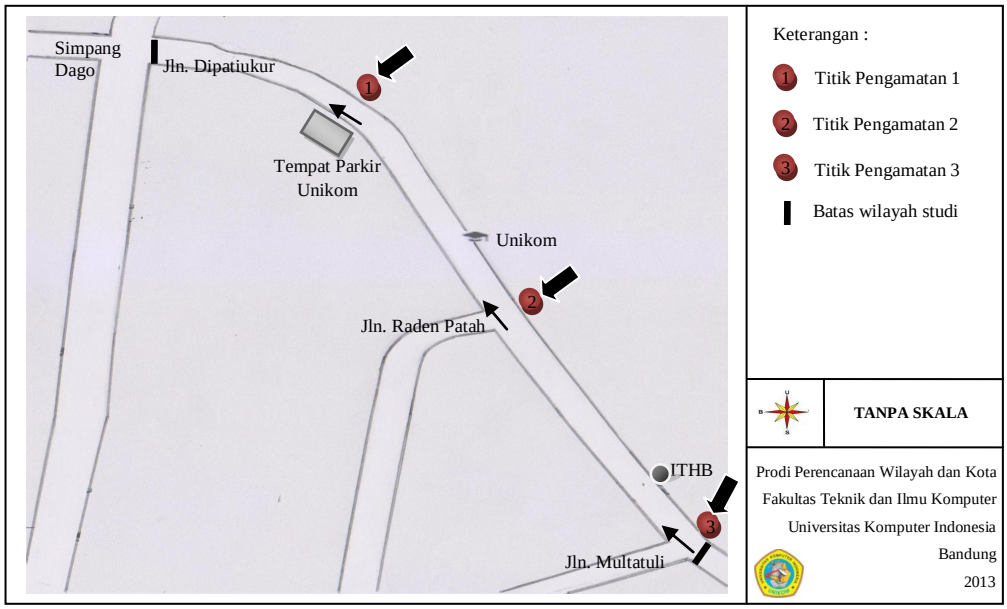


Gambar 3.8
Grafik Volume Lalu-lintas Dari Simpang Dago ke pertigaan Jalan Multatuli dalam smp

Berdasarkan **Gambar 3.9** di atas tipe kendaraan yang menggunakan kapasitas jalan ini adalah jenis kendaraan MC dan kendaraan LV yang paling banyak. Total rata-rata volume kendaraan paling tinggi di Jalan Dipatiukur pada periode sore hari pukul 14.30-17.30 sebesar 3.000 smp, dan total volume kendaraan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-09.30 sebesar 2.712 smp. Komposisi rata-rata tipe kedaraan MC paling tinggi yaitu periode sore hari pukul 14.30-17.30 sebesar 1.484 smp, dan paling rendah yaitu periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 1.308 smp. Komposisi rata-rata tipe kedaraan LV paling tinggi yaitu periode sore pukul 14.30-17.30 sebesar 1.329 smp, dan paling rendah yaitu periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 1.257 smp. Komposisi rata-rata tipe kendaraan HV paling tinggi periode sore pukul 14.30-17.30 sebesar 184 smp, dan paling rendah pada periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 139 smp. Komposisi rata-rata tipe kendaraan UM paling tinggi pada periode siang hari pukul 10.30-13.30 sebesar 11 smp dan paling rendah pada periode sore hari pukul 14.30-17.30 sebesar 3 smp.

3.4.2 Karakteristik Lalu-lintas dari pertigaan Jalan Multatuli ke Simpang Dago

Karakteristik lalu-lintas jenis kendaraan di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli cukup beragam pada pagi hari, siang, maupun sore hari dengan komposisi yang tidak berbeda jauh antara pagi sampai sore hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-5** di bawah ini.



Gambar 3.9
Peta Titik Pengamatan *Traffic Counting* ke Arah Simpang Dago

Tabel III-5
Volume Lalu-lintas dalam unit dari pertigaan Jalan Multatuli ke Simpang Dago

Tipe Kendaraan	Pagi 06.30-09.30 (unit)	Siang 10.30-13.30 (unit)	Sore 14.30-17.30 (unit)
MC	1.549	1.889	1.944
LV	1.027	1.061	1.141
HV	88	95	89
UM	9	3	12
Total	2.673	3.048	3.186

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013

Keterangan :

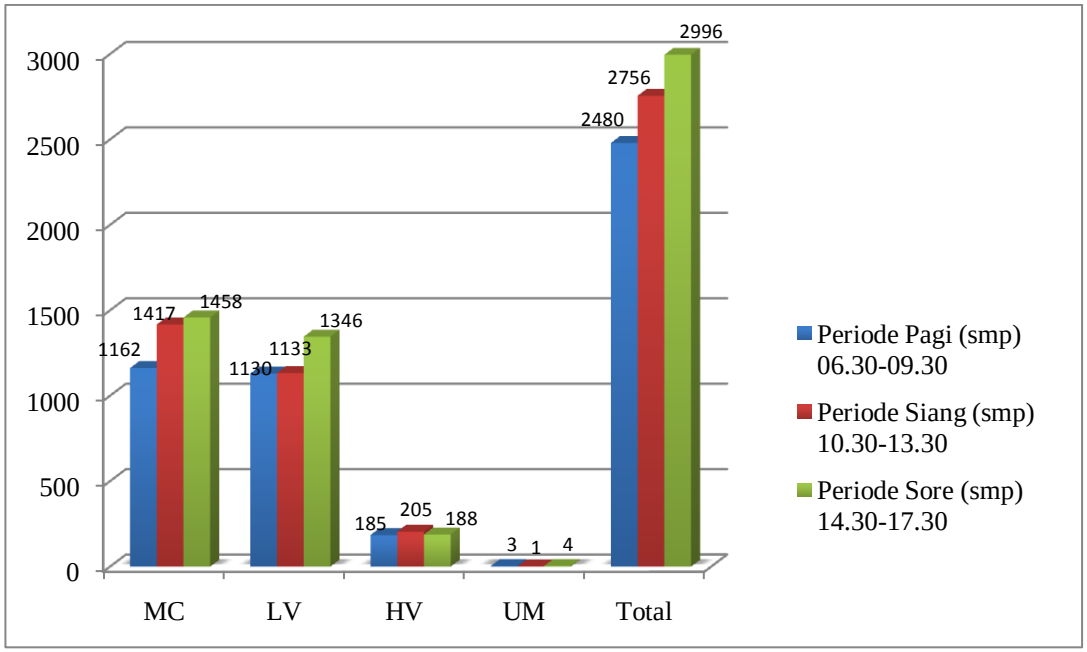
- *MC (Motor Cycle): kendaraan ringan atau kendaraan bermotor roda dua*
- *LV (Light Vehicle): kendaraan bermotor roda empat ukuran sedang*
- *HV (Heavy Vehicle): kendaraan besar seperti kendaraan bermotor roda empat atau lebih*
- *UM (Unmotor Cycle): berupa kendaraan tidak bermotor*

Tabel III-6
Volume Lalu-lintas dalam smp dari Pertigaan Jalan Multatuli ke Simpang Dago

Tipe Kendaraan	Pagi 06.30-09.30 (smp)	Siang 10.30-13.30 (smp)	Sore 14.30-17.30 (smp)
MC	1.162	1.417	1.458
LV	1.13	1.133	1.346
HV	185	205	188
UM	3	1	4
Total	2.480	2.756	2.996

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013
Keterangan :

- *MC (Motor Cycle): kendaraan ringan atau kendaraan bermotor roda dua*
- *LV (Light Vehicle): kendaraan bermotor roda empat ukuran sedang*
- *HV (Heavy Vehicle): kendaraan besar seperti kendaraan bermotor roda empat atau lebih*
- *UM (Unmotor Cycle): berupa kendaraan tidak bermotor*
- *Smp (Satuan Mobil Penumpang)*



Gambar 3.10
Grafik Volume Lalu-lintas Dari pertigaan Jalan Multatuli ke Simpang Dago dalam smp

Berdasarkan **Gambar 3.11** di atas tipe kendaraan yang menggunakan kapasitas jalan ini adalah jenis kendaraan MC dan kendaraan LV yang paling banyak. Total rata-rata volume kendaraan paling tinggi di Jalan Dipatiukur pada periode sore hari pukul 14.30-17.30 sebesar 2.996 smp, dan volume kendaraan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-09.30 sebesar 2.480 smp. Komposisi rata-rata tipe kedaraan MC paling tinggi yaitu periode sore hari pukul 14.30-17.30 sebesar 1.458 smp, dan paling rendah yaitu periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 1.162 smp. Komposisi rata-rata tipe kedaraan LV paling tinggi yaitu periode sore pukul 14.30-17.30 sebesar 1.346 smp, dan paling rendah yaitu periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 1.330 smp. Komposisi rata-rata tipe kendaraan HV paling tinggi periode siang pukul 10.30-13.30 sebesar 205 smp, dan paling rendah pada periode pagi pukul 06.30-09.30 sebesar 185 smp.

3.5 Karateristik *On Street Parking*

Karakteristik *on street parking* di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli cenderung lebih menggunakan bahu bahkan hingga ke badan jalan sebagai ruang *on street parking*, besaran badan jalan yang

digunakan berkisar 1-2 meter. Hal ini menyebabkan sehingga terjadinya pengurangan kapasitas jalan yang tidak sesuai dengan kapasitas awalnya. Adapun beberapa titik Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli yang digunakan sebagai tempat *on street parking* dapat dilihat pada subbab di bawah ini.

3.5.1 Kapasitas dan Tingkat Penggunaan *On Street Parking*

Kapasitas dan tingkat penggunaan tempat *on street parking* di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli sangat berbeda, hal ini dikarenakan letaknya yang menyesuainkan juga dengan tempat parkirnya untuk parkir motor dan mobil, untuk itu dapat dilihat pada uraian di bawah ini.

A. Kapasitas *On Street Parking*

Kapasitas masing-masing *on street parking* Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli sangat beragam mulai dari parkir mobil sampai parkir motor, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-7** di bawah ini.

Tabel III-7
Kapasitas *On Street Parking*

***On Street Parking* Motor**	
On Street Parking	**Kapasitas (unit)**
1. R_1	20
2. R_2	20
3. R_3	35
4. R_4	15
5. R_5	120
6. R_6	70
7. R_7	25
8. R_8	15
Total Kapasitas	**320**
***On Street Parking* Mobil**	
On Street Parking	**Kapasitas (unit)**
1. L_1	5
2. L_2	5
3. L_3	5

On Street Parking Mobil	
On Street Parking	**Kapasitas (unit)**
4. L_4	3
5. L_5	5
6. L_6	3
7. L_7	2
8. L_8	4
9. L_9	5
Total Kapasitas	**37**

Sumber : Hasil Survey Primer, 2012
Keterangan : R : Tempat Parkir Motor
L : Tempat Parkir Mobil



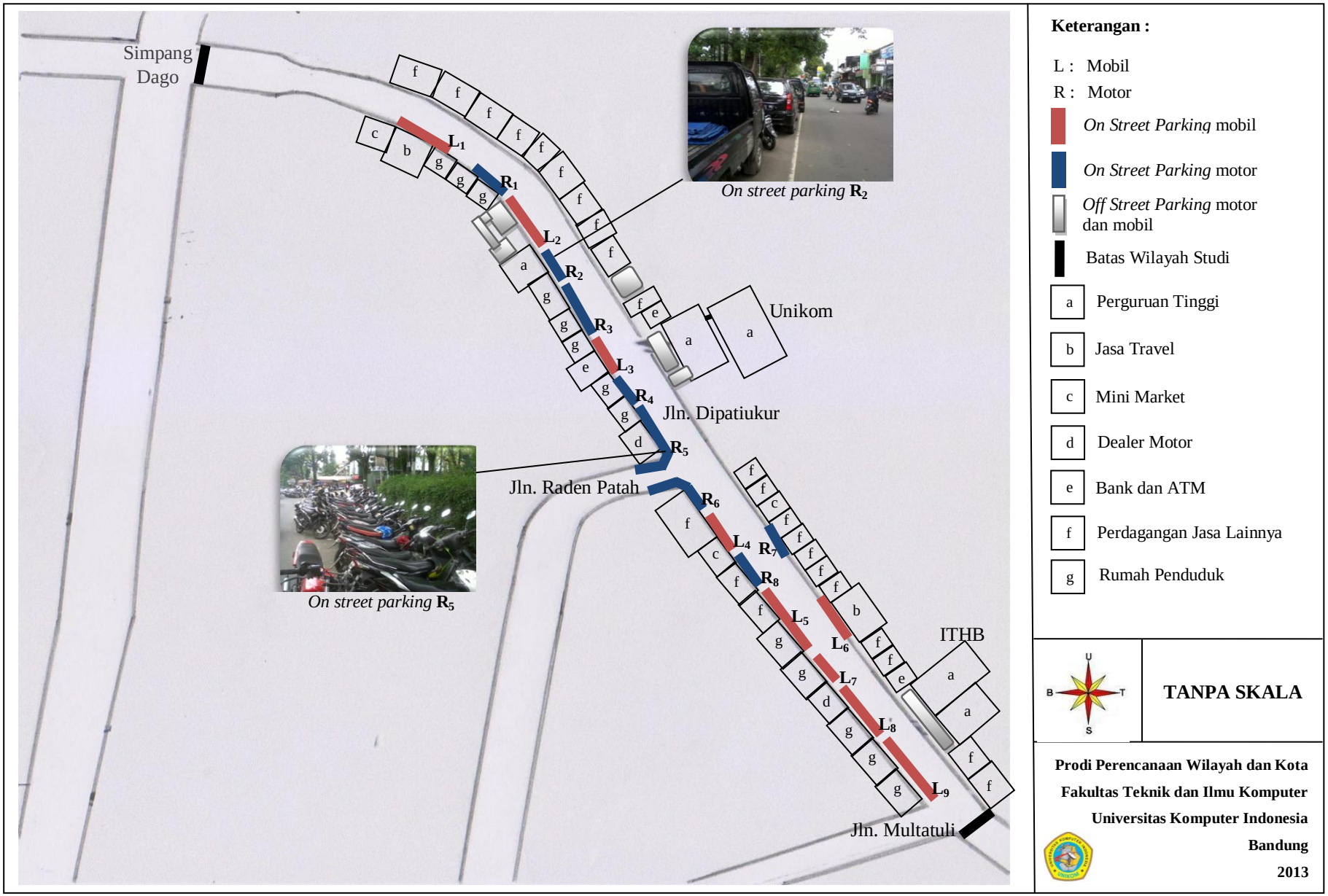
Gambar 3.11
On street parking **Motor R_5**



Gambar 3.12
On street parking **Mobil L_2**

B. Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Motor

Tingkat penggunaan *on street parking* motor Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dilihat berdasarkan tiga periode waktu yaitu waktu pagi, siang, dan sore hari, dengan dihitung perjam tingkat penggunaannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-8** di bawah.



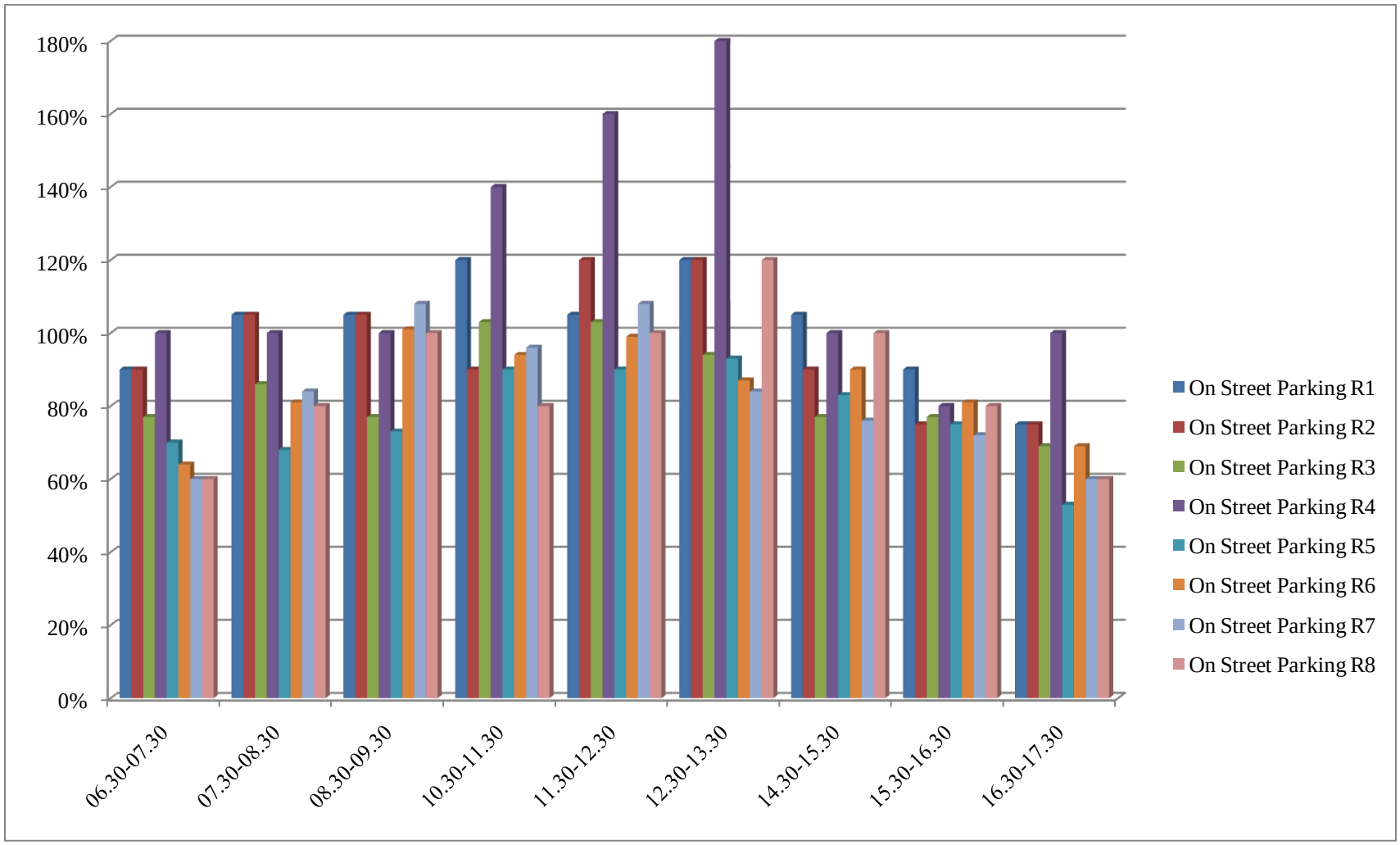
Gambar 3.13
Peta Lokasi *On Street Parking*

Tabel III-8
Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Motor R_1-R_8

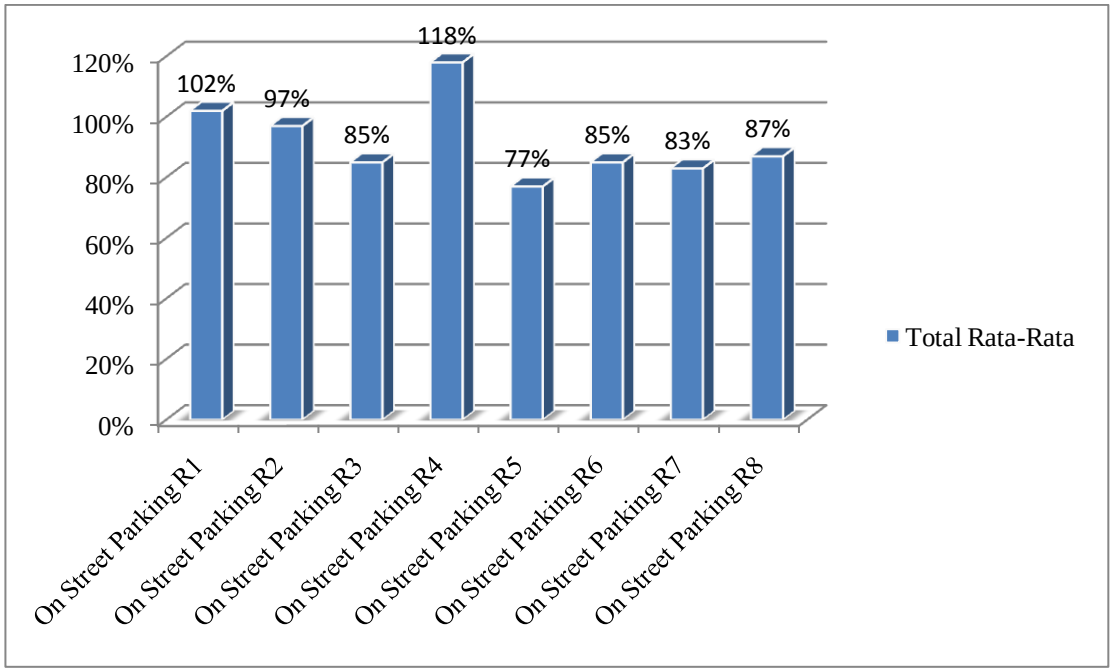
Waktu Pengamatan	*On Street Parking* R_1			*On Street Parking* R_2			*On Street Parking* R_3			*On Street Parking* R_4			*On Street Parking* R_5			*On Street Parking* R_6			*On Street Parking* R_7			*On Street Parking* R_8		
	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)
06.30-07.30	18	20	90	18	20	90	27	35	77	15	15	100	84	120	70	45	70	64	15	25	60	9	15	60
07.30-08.30	21	20	105	21	20	105	30	35	86	15	15	100	81	120	68	57	70	81	21	25	84	12	15	80
08.30-09.30	21	20	105	21	20	105	27	35	77	15	15	100	87	120	73	71	70	101	27	25	108	15	15	100
10.30-11.30	24	20	120	18	20	90	36	35	103	21	15	140	108	120	90	66	70	94	24	25	96	12	15	80
11.30-12.30	21	20	105	24	20	120	36	35	103	24	15	160	108	120	90	69	70	99	27	25	108	15	15	100
12.30-13.30	24	20	120	24	20	120	33	35	94	27	15	180	111	120	93	60	70	87	21	25	84	18	15	120
14.30-15.30	21	20	105	18	20	90	27	35	77	15	15	100	99	120	83	63	70	90	19	25	76	15	15	100
15.30-16.30	18	20	90	15	20	75	27	35	77	12	15	80	90	120	75	57	70	81	18	25	72	12	15	80
16.30-17.30	15	20	75	15	20	75	24	35	69	15	15	100	63	120	53	48	70	69	15	25	60	9	15	60
Rata-rata	20	20	102	19	20	97	30	35	85	18	15	118	92	120	77	60	70	85	21	25	83	13	15	87

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013

Keterangan : R : Tempat Parkir Motor
KT : Kapasitas Terisi KP : Kapasitas Parkir TP : Tingkat Penggunaan



Gambar 3.14
Grafik Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Motor R_1-R_8 Periode Pagi Sampai Sore Hari



Gambar 3.15
Grafik Rata-Rata Tingkat Penggunaan *On Street Parking*R_1-R_8
Periode Pagi Sampai Sore Hari

Berdasarkan **Tabel III-11** di atas dapat dilihat bahwa tingkat penggunaan pada *on street parking* R_1 paling tinggi periode pagi 07.30-09.30, siang 10.30-13.30 dan sore 14.30-15.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 105-120%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 102%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_2 paling tinggi periode pagi 07.30-09.30 dan siang 11.30-13.30 dan sore 14.30-15.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 105-120%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 97%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_3 paling tinggi periode siang 10.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 103%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 85%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_4 paling tinggi periode pagi-siang 06.30-13.30 dan sore 14.30-15.30 dan 16.30-17.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-180%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 118%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_5 paling tinggi periode siang 12.30-13.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 93%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 77%. Tingkat

penggunaan pada *on street parking* R_6 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 101%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 85%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_7 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dan siang 11.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 108%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 83%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* R_8 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30, siang 11.30-13.30, dan sore 14.30-15.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-120%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 87%.

C. Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Mobil

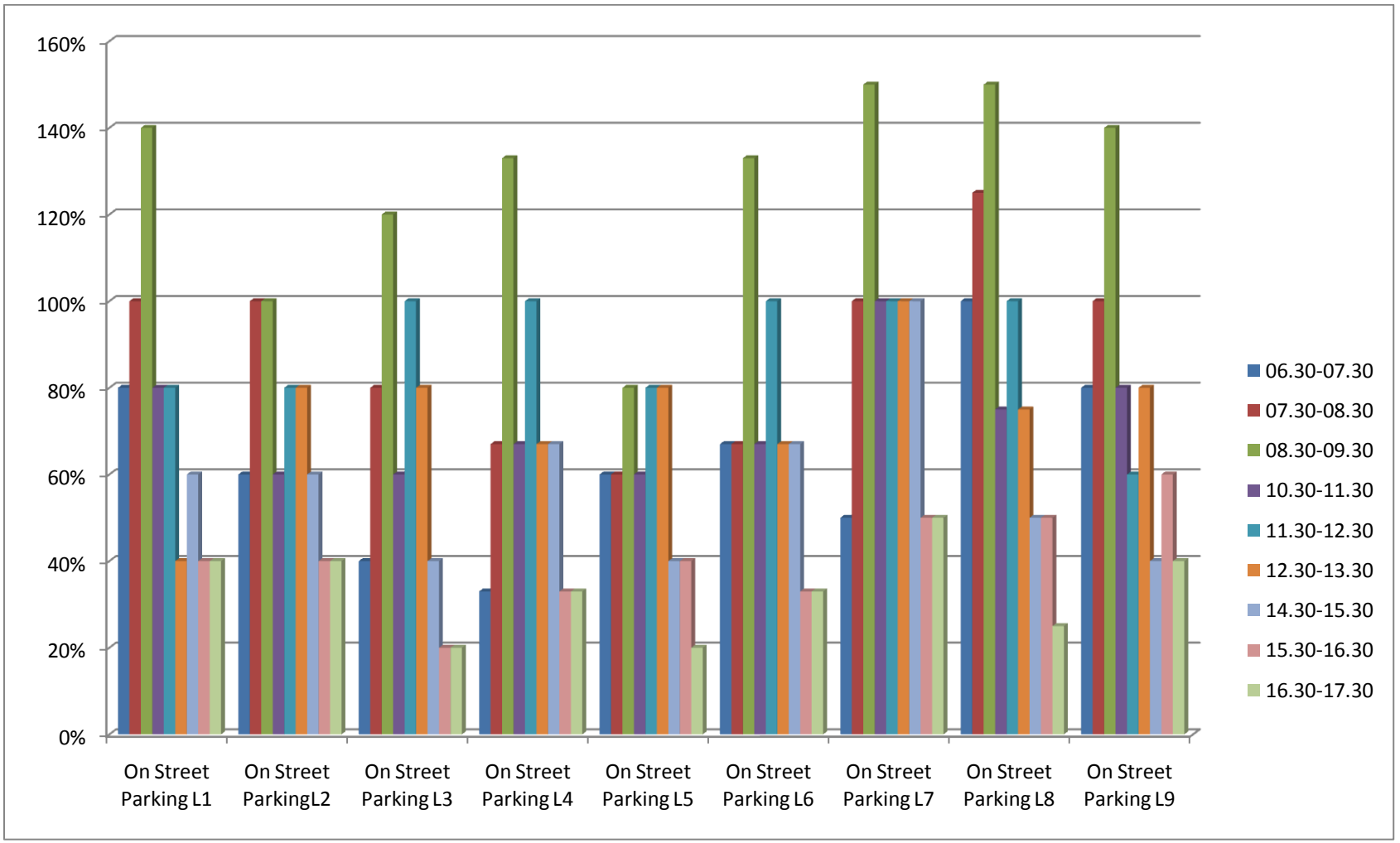
Pengguna *on street parking* mobil Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli dilihat berdasarkan tiga periode waktu yaitu waktu pagi hari, siang hari, dan sore hari, dengan dihitung perjam tingkat penggunaannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-9** di bawah.

Tabel III-9
Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Mobil L_1-L_9

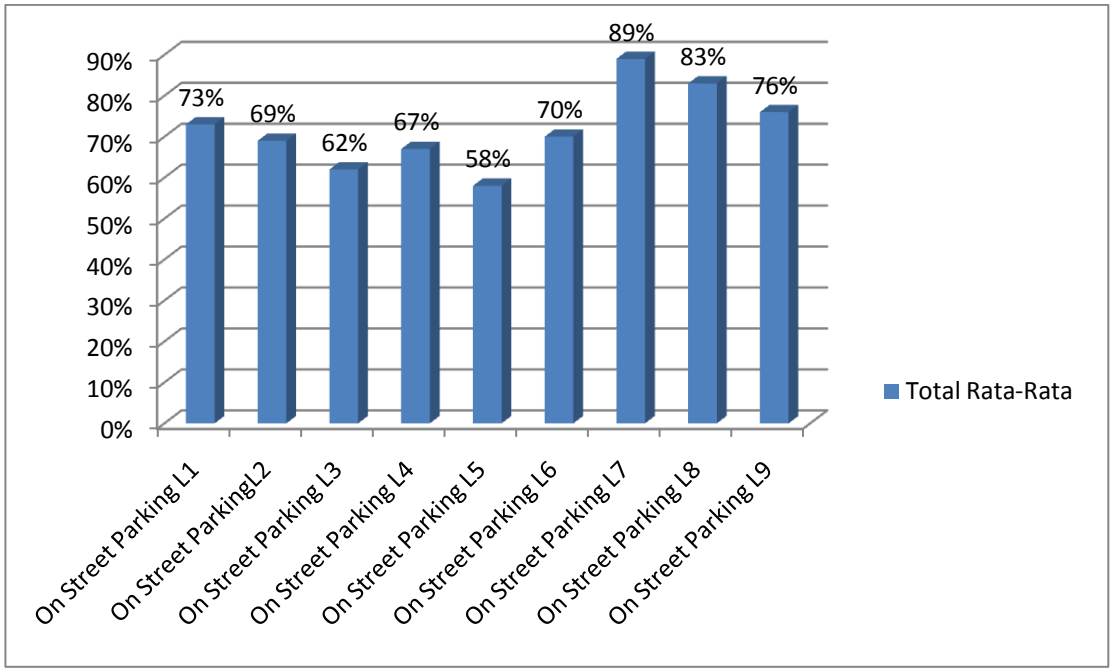
Waktu Pengamatan	*On Street Parking* L_1			*On Street Parking* L_2			*On Street Parking* L_3			*On Street Parking* L_4			*On Street Parking* L_5			*On Street Parking* L_6			*On Street Parking* L_7			*On Street Parking* L_8			*On Street Parking* L_9		
	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)	KT (unit)	KP (unit)	TP (%)
06.30-07.30	4	5	80	3	5	60	2	5	40	1	3	33	3	5	60	2	3	67	1	2	50	4	4	100	4	5	80
07.30-08.30	5	5	100	5	5	100	4	5	80	2	3	67	3	5	60	2	3	67	2	2	100	5	4	125	5	5	100
08.30-09.30	7	5	140	5	5	100	6	5	120	4	3	133	4	5	80	4	3	133	3	2	150	6	4	150	7	5	140
10.30-11.30	4	5	80	3	5	60	3	5	60	2	3	67	3	5	60	2	3	67	2	2	100	3	4	75	4	5	80
11.30-12.30	4	5	80	4	5	80	5	5	100	3	3	100	4	5	80	3	3	100	2	2	100	4	4	100	3	5	60
12.30-13.30	2	5	40	4	5	80	4	5	80	2	3	67	4	5	80	2	3	67	2	2	100	3	4	75	4	5	80
14.30-15.30	3	5	60	3	5	60	2	5	40	2	3	67	2	5	40	2	3	67	2	2	100	2	4	50	2	5	40
15.30-16.30	2	5	40	2	5	40	1	5	20	1	3	33	2	5	40	1	3	33	1	2	50	2	4	50	3	5	60
16.30-17.30	2	5	40	2	5	40	1	5	20	1	3	33	1	5	20	1	3	33	1	2	50	1	4	25	2	5	40
Rata-rata	4	5	73	3	5	69	3	5	62	2	3	67	3	5	58	2	3	70	2	2	89	3	4	83	4	5	76

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013

Keterangan : L : Tempat Parkir Mobil
KT : Kapasitas Terisi
KP : Kapasitas Parkir
TP : Tingkat Penggunaan



Gambar 3.16
Grafik Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Mobil L_1-L_9 Periode Pagi Sampai Sore Hari



Gambar 3.17
Grafik Rata-Rata Tingkat Penggunaan *On Street Parking* Mobil L_1-L_9
Periode Pagi Sampai Sore Hari

Berdasarkan **Tabel III-9** di atas dapat dilihat bahwa tingkat penggunaan pada *on street parking* L_1 paling tinggi periode pagi 07.30-09.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-140%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 73%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_2 paling tinggi periode pagi 07.30-09.30 dengan tingkat penggunaan parkir sebesar 100%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 69%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_3 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dan siang 11.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-120%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 62%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_4 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dan siang 11.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir sebesar 100-133%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 67%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_5 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dan siang 11.30-13.30 dengan tingkat penggunaan parkir sebesar 80%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 58%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_6 paling tinggi periode pagi 08.30-09.30 dan siang 11.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia

sebesar 100-133%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 70%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_7 paling tinggi periode pagi-sore 07.30-15.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-150%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 89%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_8 paling tinggi periode pagi 06.30-09.30 dan siang 11.30-12.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-150%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 83%. Tingkat penggunaan pada *on street parking* L_9 paling tinggi periode pagi 07.30-09.30 dengan tingkat penggunaan parkir melebihi yang tersedia sebesar 100-140%, dengan rata-rata tingkat penggunaan parkir sebesar 76%.

Kesimpulan Tingkat Penggunaan *On Street Parking*

Berdasarkan hasil perhitungan penggunaan *on street parking* motor dan mobil dapat dilihat bahwa persentase tingkat penggunaan *on street parking* motor lebih tinggi dari pada tingkat penggunaan *on street parking* mobil, dengan nilai tingkat penggunaan paling tinggi untuk *on street parking* motor mencapai 180% pada *on street parking* R_4 periode siang 12.30-13.30 dan untuk nilai tingkat penggunaan *on street parking* mobil mencapai 150% pada *on street parking* L_7 dan L_8 periode pagi 08.30-09.30.

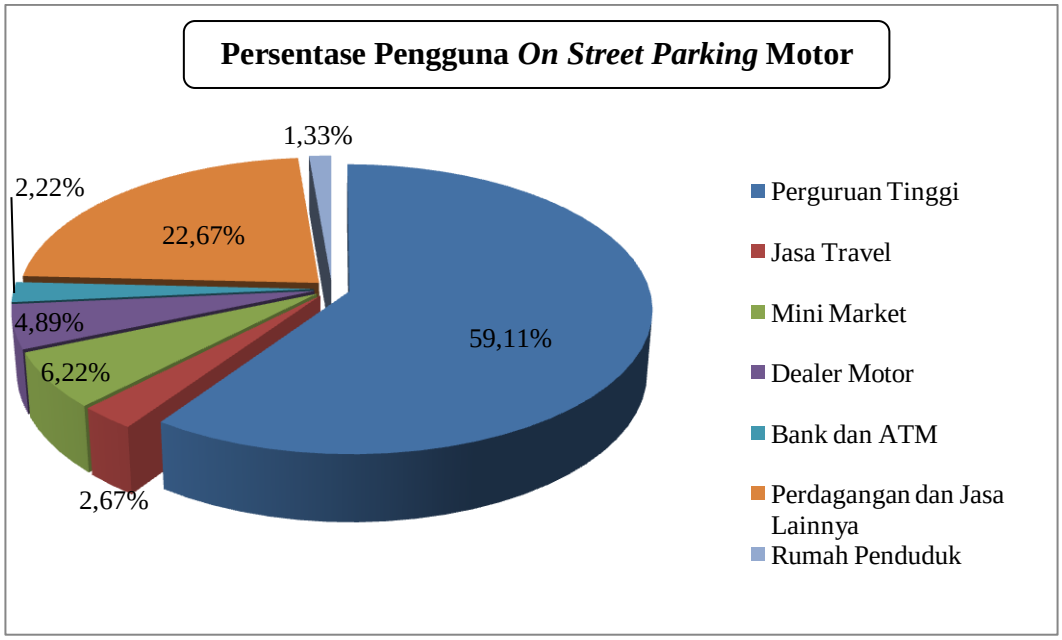
3.5.2 Tujuan Akhir Pengguna *On Street Parking*

Tujuan para pengguna *on street parking* di Jalan Dipatiukur sangat berbeda-beda hal ini dapat dilihat dari aktivitas yang ada di jalan ini seperti aktivitas perguruan tinggi, jasa travel, mini market, dealer motor, bank dan ATM, pedagangan dan jasa lainnya, dan rumah penduduk. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel III-10** di bawah.

Tabel III-10
Jumlah Pengguna *On Street Parking* Berdasarkan Tujuan

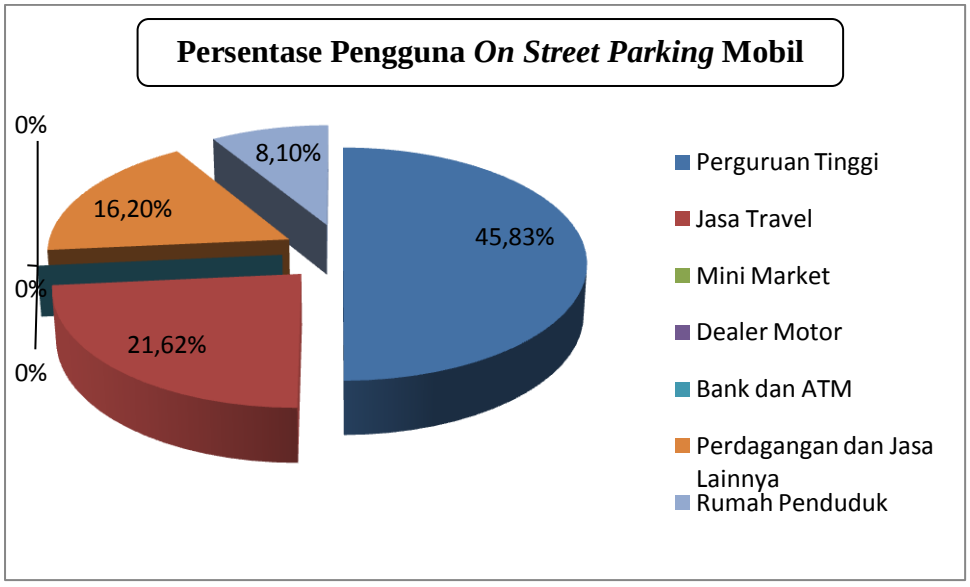
No.	*On Street Parking*	Juml. Sampel (orang)	Perguruan Tinggi		Jasa Travel		Mini Market		Dealer Motor		Bank dan ATM		Perdagangan dan Jasa Lainnya				Rumah Penduduk
			Unikom	ITHB	Day Trans	Cipaganti	Circle K	Indomart	Honda	Yamaha	Bank BNI	ATM Galeri	Photo Copy	Bengkel	Toko	Rumah Makan	
1.	R_1	20	12	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	1	2	-
2.	R_2	20	14	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	1	1	1
3.	R_3	35	26	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	1	1	3	-
4.	R_4	15	10	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	2	-
5.	R_5	60	45	-	-	-	2	1	3	-	1	-	2	-	1	3	-
6.	R_6	35	17	-	-	-	2	2	3	-	-	-	5	-	1	5	2
7.	R_7	25	9	-	-	3	3	1	-	-	-	-	6	-	-	3	-
8.	R_8	15	-	-	-	3	1	1	-	3	-	-	-	-	-	5	-
9.	L_1	5	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
10.	L_2	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
11.	L_3	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
12.	L_4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	3	-
13.	L_5	5	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.	L_6	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15.	L_7	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16.	L_8	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17.	L_9	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumber : Hasil Survey Primer, 2012
Ketangan : R : Tempat Parkir Motor
L : Tempat Parkir Mobil



Gambar 3.18
Persentase Pengguna *On Street Parking* Motor Berdasarkan Tujuan

Berdasarkan hasil perhitungan **Tabel III-15** di aatas dapat dilihat bahwa jumlah pengguna *on street parking* motor berdasarkan tujuan ke perguruan tinggi Unikom dengan persentase 59,11%, dan tujuan ITHB 0%, jasa travel Cipaganti 2,66% dan Day Trans 0%, mini market Circle K 4% dan Indomart 2,22%, dealer motor Honda 3,55% dan Yamaha 1,33%, bank dan ATM di Unikom 2,22% dan ATM di ITHB 0%, perdagangan jasa lainnya *Photo copy* 8,88%, Bengkel 0,88%, Toko 2,22%, dan Rumah makan 10,66%, dan Rumah penduduk 1,33%.



Gambar 3.19
Persentase Pengguna *On Street Parking* Mobil Berdasarkan Tujuan

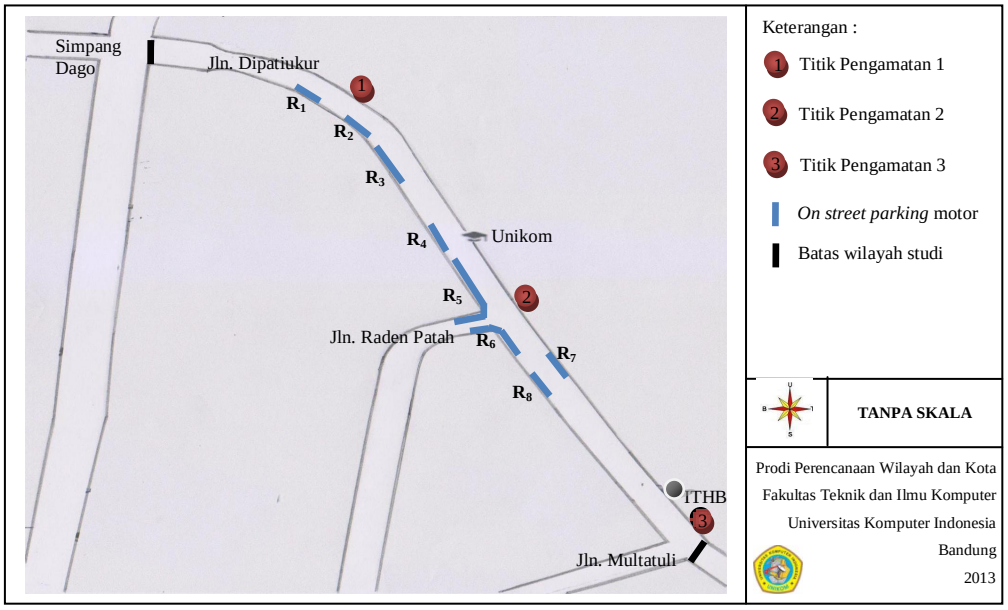
Jumlah pengguna *on street parking* mobil berdasarkan tujuan ke perguruan tinggi Unikom dengan persentase 16,21%, dan ITHB 29,72%, jasa travel Cipaganti 21,62% dan Day Trans 0%, mini market Circle K 0% dan Indomart 0%, dealer motor Honda 0% dan Yamaha 0%, bank dan ATM di Unikom 0% dan ATM di ITHB 0%, perdagangan jasa lainnya *Photo copy* 8,10%, Bengkel 0%, Toko 0%, dan Rumah makan 8,10%, dan Rumah penduduk 8,10%.

3.5.3 Tarikan dan Bangkitan Pergerakkan ke dan dari *On Street Parking*

Pengaruh sistem kegiatan di Jalan Dipatiukur dapat dilihat melalui perhitungan analisis tarikan dan bangkitan pergerakan kendaraan *on street parking* ke dan dari terhadap tingkat pelayanan jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian di bawah.

A. Tarikan dan Bangkitan Pergerakan *On Street Parking* Motor

Tarikan dan bangkitan pergerakan *on street parking* motor dua arah dapat dilihat pada **Tabel III-11** di bawah.



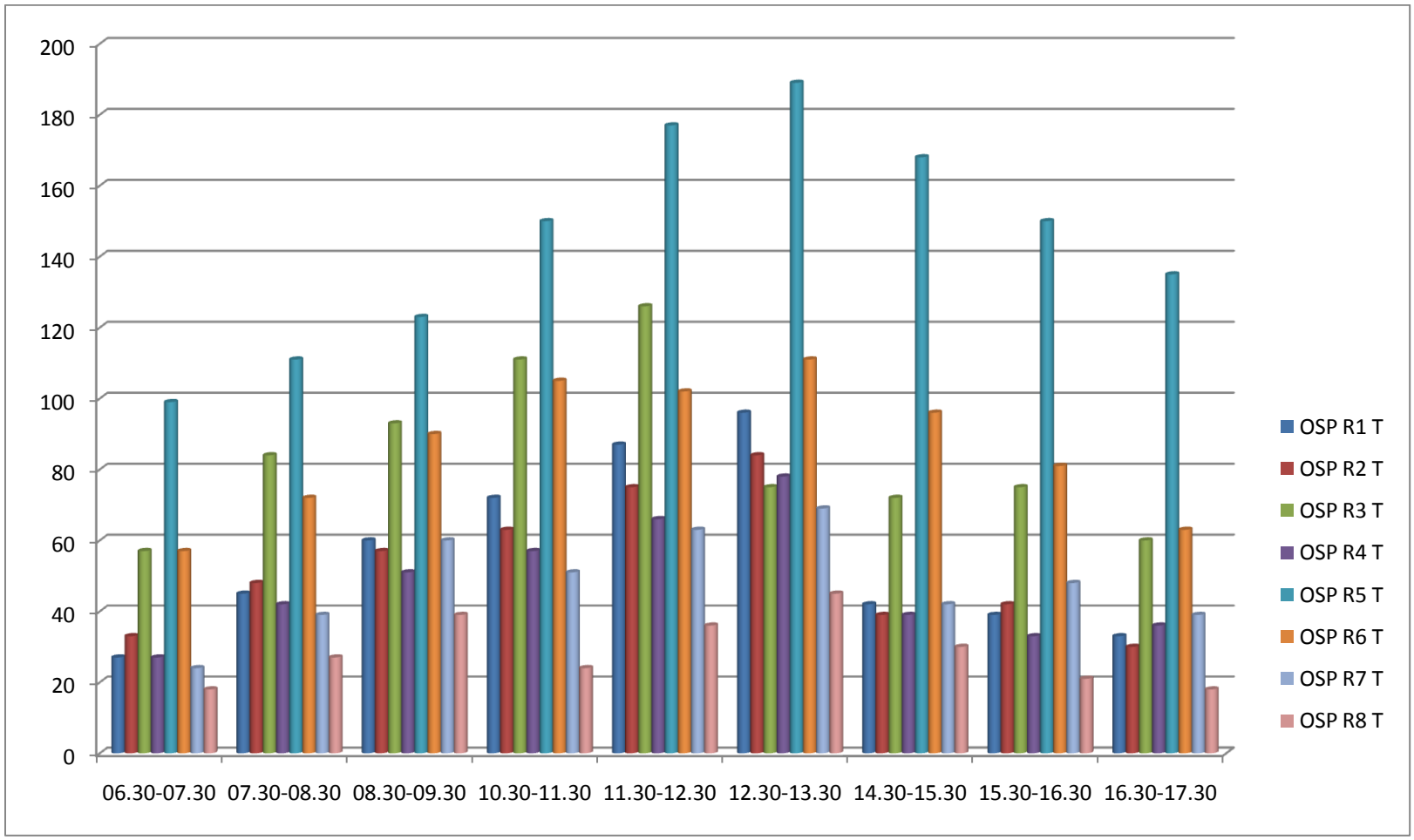
Gambar 3.20
Peta Titik Pengamatan Tempat *On Street Parking* Motor

Tabel III-11
Tarikan dan Bangkitan ke dan dari *On Street Parking* Motor

Tarikan Bangkitan per jam	OSP R_1		OSP R_2		OSP R_3		OSP R_4		OSP R_5		OSP R_6		OSP R_7		OSP R_8	
	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B
06.30-07.30	27	9	33	15	57	30	27	12	99	15	57	12	24	9	18	9
07.30-08.30	45	24	48	27	84	54	42	27	111	30	72	15	39	18	27	15
08.30-09.30	60	39	57	36	93	60	51	33	123	36	90	21	60	33	39	24
10.30-11.30	72	48	63	45	111	75	57	36	150	42	105	39	51	27	24	12
11.30-12.30	87	66	75	51	126	90	66	42	177	69	102	33	63	36	36	21
12.30-13.30	96	72	84	60	75	42	78	51	189	78	111	51	69	48	45	27
14.30-15.30	42	21	39	21	72	45	39	24	168	69	96	33	42	23	30	15
15.30-16.30	39	21	42	27	75	48	33	21	150	60	81	24	48	30	21	9
16.30-17.30	33	18	30	15	60	36	36	21	135	72	63	15	39	24	18	9

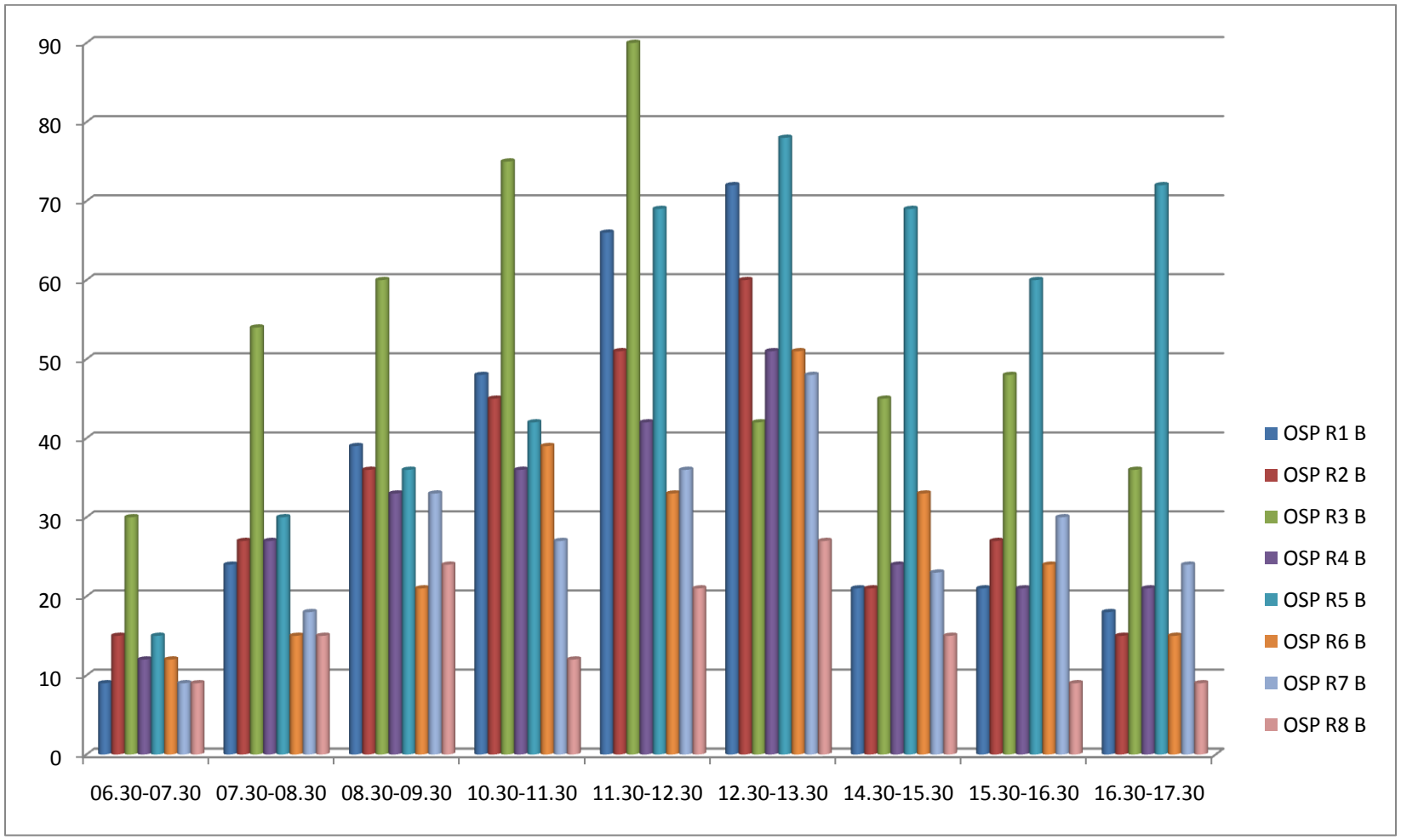
Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013

Keterangan : *R : Motor* *OSP : On Street Parking*
T : Tarikan *B : Bangkitan*



Gambar 3.21
Grafik Tarikan Pergerakan ke *On Street Parking* Motor

Berdasarkan **Tabel III-11** di atas dapat dilihat bahwa yang paling banyak menghasilkan tarikan pergerakan ke *on street parking* adalah *on street parking* motor R_5 dari periode pagi sampai sore hari, sedangkan yang paling sedikit menghasilkan tarikan pergerakan ke *on street parking* adalah *on street parking* motor R_8 dari periode pagi sampai sore hari. Tarikan pergerakan ke *on street parking* motor paling tinggi terjadi pada periode siang hari pukul 12.30-13.30, dan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-07.30 untuk semua *on street parking* motor.

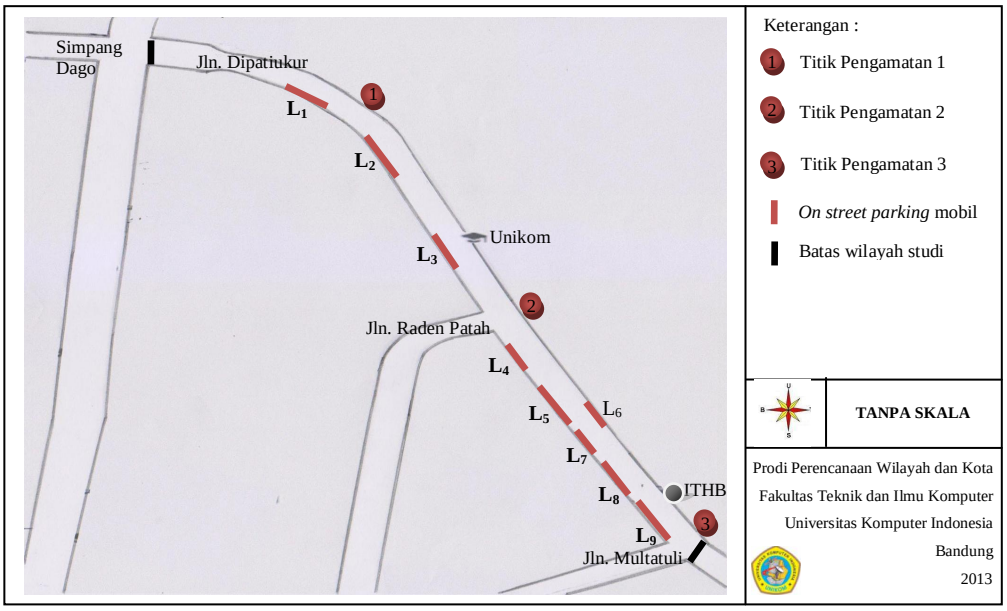


Gambar 3.22
Grafik Bangkitan Pergerakan dari *On Street Parking* Motor

Berdasarkan **Tabel III-11** di atas dapat dilihat bahwa yang banyak menghasilkan bangkitan pergerakan dari *on street parking* adalah *on street parking* motor R_5 dari periode pagi sampai sore hari, sedangkan yang sedikit menghasilkan bangkitan pergerakan dari *on street parking* adalah *on street parking* motor R_8 dari periode pagi sampai sore hari. Bangkitan pergerakan dari *on street parking* motor paling tinggi terjadi pada periode siang hari pukul 11.30-12.30, dan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-07.30 untuk semua *on street parking* motor.

B. Tarikan dan Bangkitan Pergerakan *On Street Parking* Mobil

Tarikan dan bangkitan pergerakan *on street parking* mobil dua arah dapat dilihat pada gambar dan tabel di bawah.



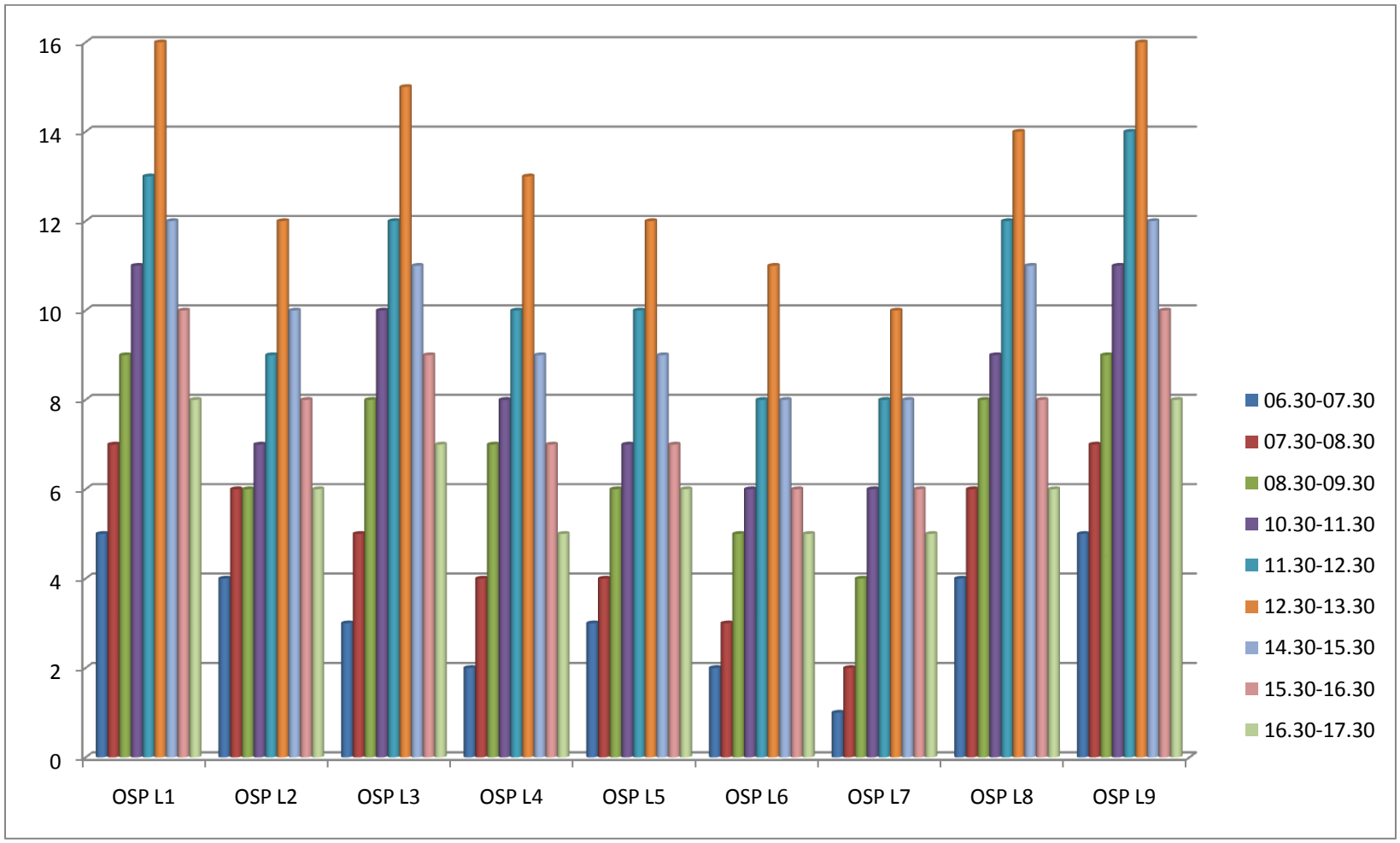
Gambar 3.23
Peta Titik Pengamatan Tempat *On Street Parking* Mobil

Tabel III-12
Tarikan dan Bangkitan ke dan dari *On Street Parking* Mobil

Tarikan dan Bangkitan OSP per jam	OSP L_1		OSP L_2		OSP L_3		OSP L_4		OSP L_5		OSP L_6		OSP L_7		OSP L_8		OSP L_9	
	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B	T	B
06.30-07.30	5	1	4	1	3	1	2	1	3	0	2	0	1	0	4	0	5	1
07.30-08.30	7	2	6	1	5	1	4	2	4	1	3	1	2	0	6	1	7	2
08.30-09.30	9	2	6	1	8	2	7	3	6	2	5	1	4	1	8	2	9	2
10.30-11.30	11	7	7	4	10	7	8	6	7	4	6	4	6	4	9	6	11	7
11.30-12.30	13	9	9	5	12	7	10	7	10	6	8	5	8	6	12	8	14	11
12.30-13.30	16	14	12	8	15	11	13	11	12	8	11	9	10	8	14	11	16	12
14.30-15.30	12	9	10	7	11	9	9	7	9	7	8	6	8	6	11	9	12	10
15.30-16.30	10	8	8	6	9	8	7	6	7	5	6	5	6	5	8	6	10	7
16.30-17.30	8	6	6	4	7	6	5	4	6	5	5	4	5	4	6	5	8	6

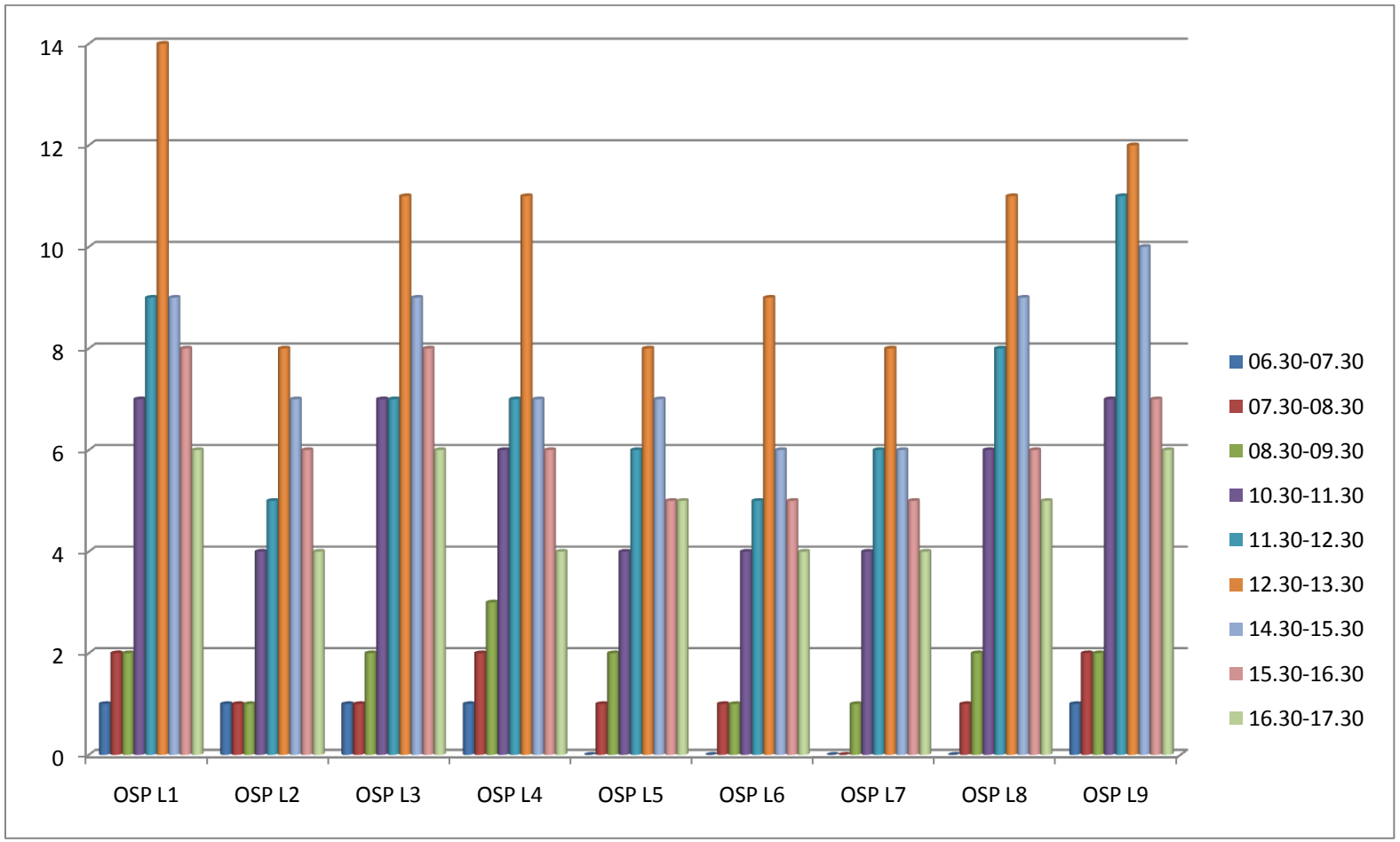
Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2013

Keterangan : L : Mobil OSP : On Street Parking
T : Tarikan B : Bangkitan



Gambar 3.24
Grafik Tarikan Pergerakan ke *On Street Parking* Mobil

Berdasarkan **Tabel III-12** di atas dapat dilihat bahwa yang banyak menghasilkan tarikan pergerakan ke *on street parking* mobil adalah *on street parking* mobil L_1 dan L_9 dari periode pagi sampai sore hari, sedangkan yang sedikit menghasilkan tarikan pergerakan dari *on street parking* mobil adalah *on street parking* mobil L7 dari periode pagi sampai sore hari. Tarikan pergerakan ke *on street parking* paling tinggi terjadi pada periode siang hari pukul 12.30-13.30, dan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-07.30 untuk semua *on street parking* mobil.



Gambar 3.25
Grafik Bangkitan Pergerakan dari *On Street Parking* Mobil

Berdasarkan tabel **Tabel III-12** di atas dapat dilihat bahwa yang paling banyak menghasilkan bangkitan pergerakan dari *on street parking* adalah *on street parking* mobil L_1 dan L_9 dari periode pagi sampai sore hari, sedangkan yang sedikit menghasilkan bangkitan pergerakan dari *on street parking* mobil adalah *on street parking* mobil L_7 dari periode pagi sampai sore hari. Bangkitan pergerakan dari *on street parking* paling tinggi terjadi pada periode siang hari pukul 12.30-13.30, dan paling rendah pada periode pagi hari pukul 06.30-07.30 untuk semua *on street parking* mobil.

Kesimpulan Tarikan dan Bangkitan ke dan dari *On Street Parking*

Berdasarkan hasil perhitungan tarikan dan bangkitan pergerakan ke dan dari *on street parking* motor yang memiliki nilai tarikan dan bangkitan paling tinggi ketika periode siang hari untuk semua *on street parking* motor, dan nilai tarikan dan bangkitan pergerakan dari dan ke *on street parking* paling rendah pada periode pagi hari untuk semua *on street parking* motor. Tarikan dan bangkitan *on street parking* mobil ke dan dari yang memiliki nilai tarikan paling tinggi sangat bervariasi ada yang periode pagi, siang, maupun sore hari untuk semua *on street parking* mobil, begitu juga dengan nilai tarikan dan bangkitan *on street parking* mobil ke dan dari yang paling rendah.

3.5.4 Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan ke dan dari *On Street Parking* di Bandingkan dengan Lalu-lintas Menerus

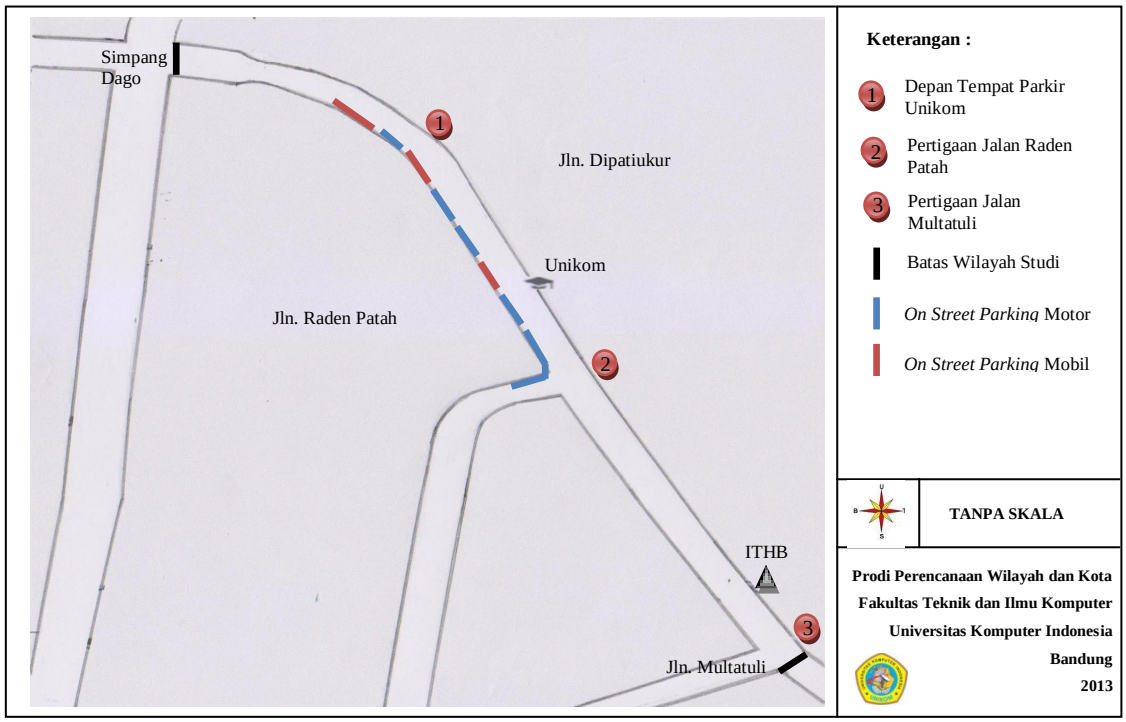
Jumlah tarikan dan bangkitan kendaraan ke dan dari *on street parking* di bandingkan lalu-lintas menerus dilihat untuk mengetahui seberapa besar volume lalu-lintas yang lewat di Jalan Dipatiukur ruas Simpang Dago sampai pertigaan Jalan Multatuli, sehingga dapat di ketahui bahwa seberapa besar jumlah volume lalu-lintas dari total yang lewat pada jalan ini, dan seberapa besar volume lalu-lintas yang mempunyai tujuan ke jalan ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian di bawah.

A. Jumlah Tarikan dan Bangkitan *On Street Parking* di Bandingkan dengan Lalu-lintas Menerus di Titik Pengamatan 1 (ke pertigaan Jalan Multatuli)

Tabel III-13
Jumlah Tarikan *On Street Parking* Titik Pengamatan 1-2

Periode per jam	Volume titik pengamatan 1	Total Tarikan *On Street Parking* (dari titik pengamatan 1-2)	Persentase Tarikan Pergerakan (T : V x 100%)	Persentase Lalu-lintas Menerus (Persentase T – 100%)
06.30-07.30	674	158	23,44 %	76,56 %
07.30-08.30	1.049	228	21,73 %	78,27 %
08.30-09.30	900	281	31,22 %	68,78 %
10.30-11.30	1.005	399	39,70 %	60,30 %
11.30-12.30	1.123	443	39,44 %	60,56 %
12.30-13.30	1.019	467	45,82 %	54,18 %
14.30-15.30	1.070	360	33,64 %	66,36 %
15.30-16.30	1.086	326	30,01 %	69,99 %
16.30-17.30	999	247	24,72 %	75,28 %

Sumber : Hasil Analsis, Tahun 2013
Keterangan :
T : Tarikan *V : Volume Lalu-lintas*



Gambar 3.26
Peta *On Street Parking* Titik Pengamatan 1 Sampai 2

Berdasarkan **Tabel III-13** dapat dilihat bahwa persentase tarikan pergerakan di titik pengamatan ini pada periode siang pukul 10.30-11.30 merupakan tarikan

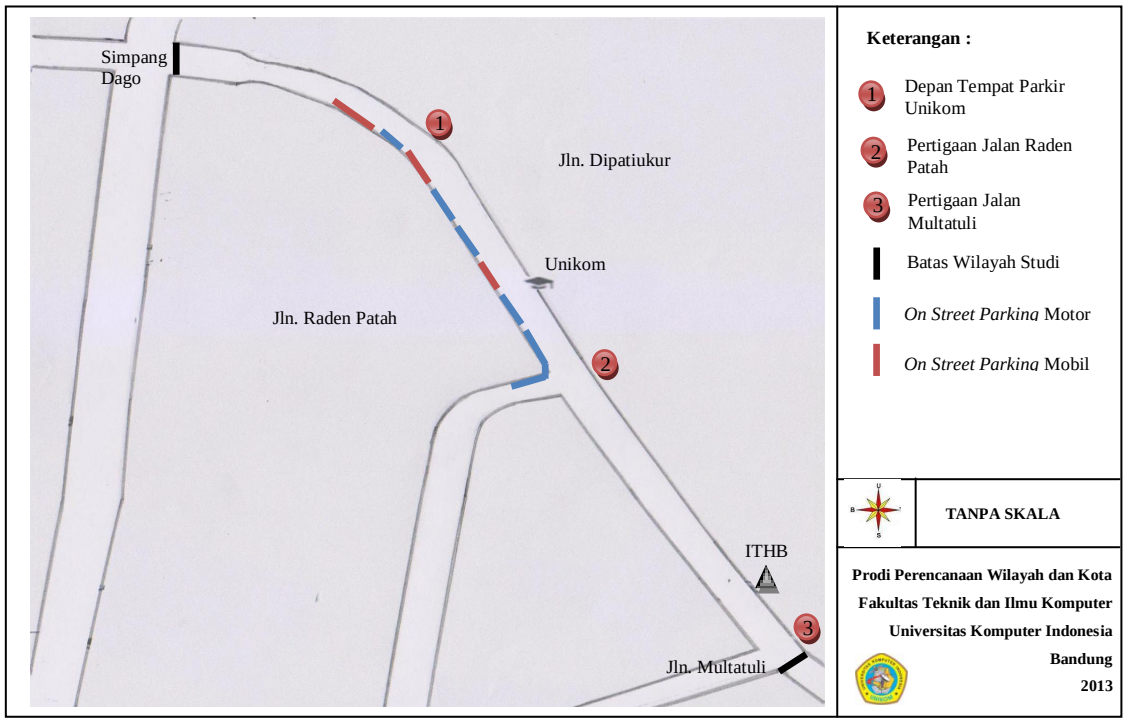
pergerakan yang paling tinggi sebesar 39,70 % karena pada jam tersebut merupakan jam sibuk kuliah dan masuk kerja siang. Tarikan pergerakan paling rendah pada pukul 07.30-08.30 sebesar 21,37 % karena pada waktu ini merupakan jam awal masuk kerja jadi tarikan yang datang belum terlalu banyak.

Persentase lalu-lintas menerus paling tinggi pada periode pukul 07.30-08.30 sebesar 78,27 % karena pada jam tersebut merupakan jam masuk kerja, sekolah, kuliah dan aktivitas lainnya sehingga persentase lalu-lintas yang menerus banyak, dan persentase lalu-lintas menerus yang paling rendah pada periode siang pukul 12.30-13.30 sebesar 54,18 % karena pada jam ini merupakan jam istirahat kerja sehingga persentase lalu-lintas menerus yang lewat tidak terlalu banyak.

Tabel III-14
Jumlah Bangkitan *On Street Parking* Titik Pengamatan 1-2

Periode per jam	Volume titik pengamatan 2	Total Bangkitan *On Street Parking* (dari titik pengamatan 1-2)	Persentase Bangkitan Pergerakan (B : V x 100%)	Persentase Lalu-lintas Menerus (Persentase B – 100%)
06.30-07.30	512	47	9,18 %	90,82 %
07.30-08.30	1.066	71	6,67 %	93,33 %
08.30-09.30	1.002	94	9,38 %	90,62 %
10.30-11.30	841	233	27,70 %	72,30 %
11.30-12.30	877	283	32,27 %	67,73 %
12.30-13.30	877	297	33,87 %	66,13 %
14.30-15.30	1.049	206	19,64 %	80,36 %
15.30-16.30	932	207	22,21 %	77,79 %
16.30-17.30	1.094	148	13,53 %	86,47 %

Sumber : Hasil Analsis, Tahun 2013
Keterangan :
B : Bangkitan V : Volume Lalu-linta



Gambar 3.27
Peta *On Street Parking* Titik Pengamatan 1 Sampai 2

Berdasarkan **Tabel IIII-14** dapat dilihat bahwa persentase bangkitan pergerakan di titik pengamatan ini pada periode siang pukul 12.30-13.30 merupakan bangkitan pergerakan yang paling tinggi sebesar 33,87 % karena pada jam tersebut merupakan jam istirahat kerja, bangkitan pergerakan paling rendah pada pukul 07.30-08.30 sebesar 6,67 % karena pada jam ini merupakan jam masuk kerja, kuliah dan aktivitas lainnya, sehingga tidak terlalu banyak bangkitan yang terjadi waktu itu.

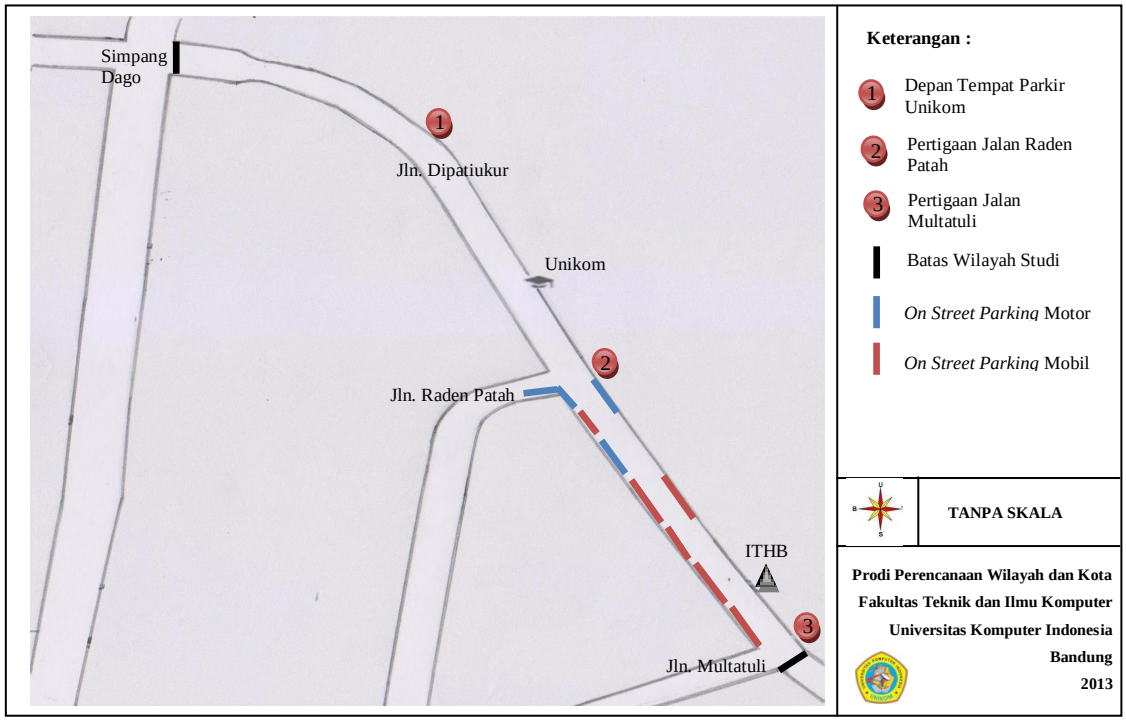
Persentase lalu-lintas menerus paling tinggi pada periode pukul 07.30-08.30 sebesar 93,33 % karena pada jam tersebut merupakan jam berangkat kerja, sekolah, kuliah sehingga lalu-lintas menerus tinggi, dan lalu-lintas menerus yang paling rendah pada periode siang pukul 12.30-13.30 sebesar 66,13 % karena pada jam ini merupakan jam istirahat kerja sehingga persentase lalu-lintas menerus yang lewat sedikit berkurang dari periode sebelumnya.

B. Jumlah Tarikan dan Bangkitan *On Street Parking* di Bandingkan dengan Lalu-lintas Menerus di Titik Pengamatan 3 (ke Simpang Dago)

Tabel III-15
Jumlah Tarikan *On Street Parking* Titik Pengamatan 3-2

Periode per jam	Volume Kendaraan titik pengamatan 3	Total Tarikan *On Street Parking* (dari titik pengamatan 3-2)	Persentase Tarikan Pergerakan (T : V x 100%)	Persentase Lalu-lintas Menerus (Persentase T – 100%)
06.30-07.30	595	131	22,01 %	77,99 %
07.30-08.30	791	183	23,13 %	76,87 %
08.30-09.30	989	224	22,64 %	77,36 %
10.30-11.30	856	236	27,57 %	72,43 %
11.30-12.30	1.055	258	24,45 %	75,55 %
12.30-13.30	1.097	308	28,07 %	71,93 %
14.30-15.30	1.008	202	20,03 %	79,97 %
15.30-16.30	973	163	16,75 %	83,25 %
16.30-17.30	923	145	15,70 %	84,30 %

Sumber : Hasil Analsis, Tahun 2013
Keterangan :
T : Tarikan V : Volume Lalu-lintas



Gambar 3.28
Peta *On Street Parking* Titik Pengamatan 3 Sampai 2

Berdasarkan **Tabel III-15** dapat dilihat bahwa persentase tarikan pergerakan di titik pengamatan ini pada periode siang pukul 12.30-13.30 merupakan tarikan pergerakan yang paling tinggi sebesar 28,07 % karena pada jam tersebut

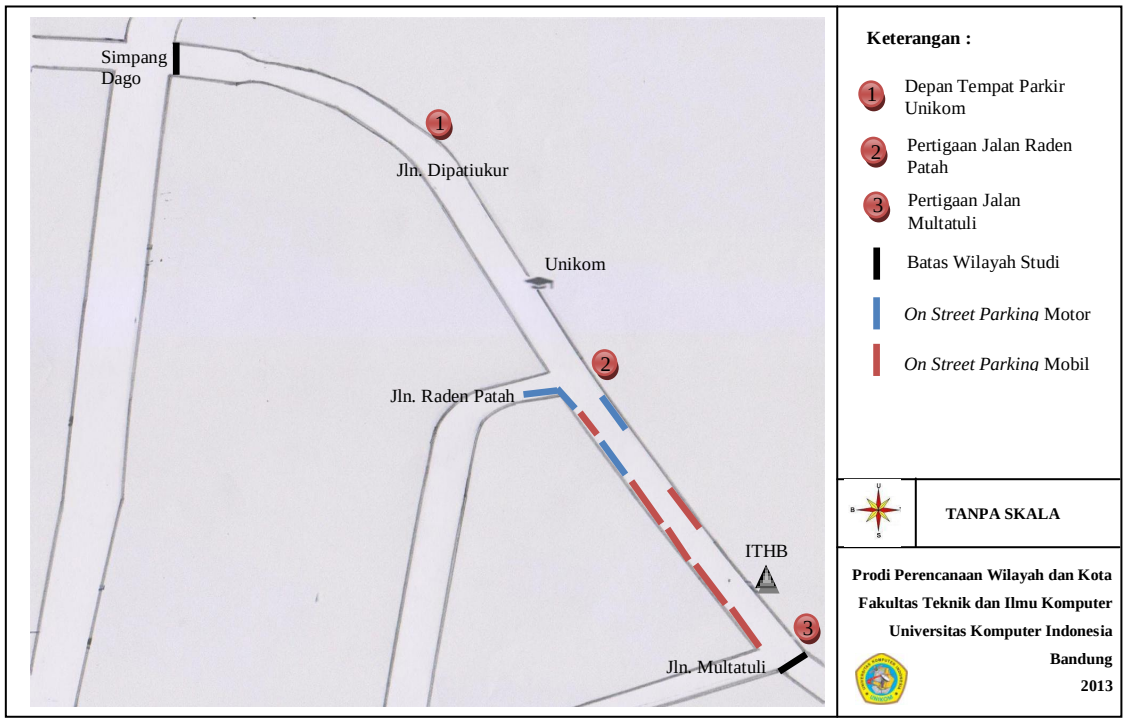
merupakan jam sibuk kuliah, tarikan pergerakan paling rendah pada pukul 16.30-17.30 sebesar 15,70 % karena pada jam ini merupakan jam orang pulang kerja, pulang kuliah dan aktivitas lain di sekitar sudah berhenti.

Persentase lalu-lintas menerus paling tinggi pada periode pukul 16.30-17.30 sebesar 84,30 % karena pada jam tersebut merupakan jam pulang kerja, sekolah, kuliah dan aktivitas lainnya sehingga persentase lalu-lintas yang menerus begitu banyak, dan persentase lalu-lintas menerus yang paling rendah pada periode siang pukul 12.30-13.30 sebesar 71,93 % karena pada jam ini merupakan jam istirahat kerja sehingga persentase lalu-lintas menerus yang lewat tidak terlalu banyak.

Tabel III-16
Jumlah Bangkitan *On Street Parking* Titik Pengamatan 3-2

Periode per jam	Volume titik pengamatan 2	Total Bangkitan *On Street Parking* (dari titik pengamatan 3-2)	Persentase Bangkitan Pergerakan (B : V x 100%)	Persentase Lalu-lintas Menerus (Persentase B – 100%)
06.30-07.30	512	38	7,42 %	92,58 %
07.30-08.30	1.066	63	5,90 %	94,10 %
08.30-09.30	1.002	93	9,28 %	90,72 %
10.30-11.30	841	128	15,21 %	84,79 %
11.30-12.30	877	156	17,78 %	82,22 %
12.30-13.30	877	201	22,91 %	77,09 %
14.30-15.30	1.049	116	11,05 %	88,95 %
15.30-16.30	932	94	10,08 %	89,92 %
16.30-17.30	1.094	83	7,58 %	92,42 %

Sumber : Hasil Analsis, Tahun 2013
Keterangan :
B : Bangkitan V : Volume Lalu-lintas



Gambar 3.29
Peta *On Street Parking* Titik Pengamatan 3 Sampai 2

Berdasarkan **Tabel III-16** dapat dilihat bahwa persentase bangkitan pergerakan di titik pengamatan ini pada periode siang pukul 12.30-13.30 merupakan bangkitan pergerakan yang paling tinggi sebesar 22,91 % karena pada jam tersebut merupakan jam istirahat kerja dan pulang kuliah, bangkitan pergerakan paling rendah pada pukul 07.30-08.30 sebesar 5,90 % karena pada jam ini merupakan jam masuk kerja, kuliah dan aktivitas lainnya, sehingga tidak terlalu banyak bangkitan yang terjadi pada waktu itu.

Persentase lalu-lintas menerus paling tinggi pada periode pukul 07.30-08.30 sebesar 94,10 % karena pada jam tersebut merupakan jam berangkat kerja, sekolah, kuliah sehingga lalu-lintas menerus tinggi, dan lalu-lintas menerus yang paling rendah pada periode siang pukul 12.30-13.30 sebesar 77,09 % karena pada jam ini merupakan jam istirahat kerja sehingga persentase lalu-lintas menerus yang lewat sedikit berkurang dari periode sebelumnya.