

PENGARUH PARKIR PADA BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN K.H KHALID KOTA SAMARINDA

Mega Puspa Anggraini ¹⁾
Ir. H. Benny Mochtar, EA.,MT ²⁾
Sahrullah, ST.,MT ³⁾

Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

ABSTRACT

Transportation problems are often encountered in the Samarinda city is the limited road space needed for traffic flow. Those problems are compounded by the fact that many roads are operating with much lower capacity than the capacity that should and the cause is the activity of on street parking.

Parking facilities are elements that can not be separated from the road transport system as a whole. With the increasing population of the city will increase the need for a wide range of activities. Most people do activities or travel by using private vehicles thus indirectly the necessary amount sufficient parking space. The use of the road as a parking lot is one of the main sources of local revenue so that the parking policy should be directed in addition to the advantages and disadvantages of road users either parking or passing on the road.

In this study, which will be examined is how big vehicle operating costs that will be borne by motorists passing due to the on street parking.

Keyword : Vehicle Operating Costs, On Street Parking.

- 1) Karya Siswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.
- 2) Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.
- 3) Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda.

PENGANTAR

Kota Samarinda adalah ibu kota provinsi Kalimantan Timur. Sebagai kota ekonomi, Samarinda tentunya banyak melakukan pembangunan seperti pusat perbelanjaan, toko-toko, pasar dan lain sebagainya. Semakin banyaknya pusat perbelanjaan tentunya semakin banyak peminat yang berdatangan.

Salah satu pusat perbelanjaan yang sering di kunjungi masyarakat adalah pusat perbelanjaan di daerah jalan K.H Khalid Samarinda yang merupakan pusat perbelanjaan yang ramai di kunjungi masyarakat setempat. Karena kapasitas parkir yang tidak memadai maka sebagian masyarakat menggunakan badan jalan untuk dijadikan lahan parkir sehingga menyebabkan kemacetan di sepanjang jalan tersebut dan menghambat perjalanan pengendara lainnya. Jika tidak ditangani secara serius maka akan berdampak sangat buruk terhadap perkembangan kota tersebut. Hal yang perlu mendapat perhatian khusus adalah kenyataan bahwa ruang jalan yang memang sudah sangat terbatas tersebut banyak yang beroperasi dengan kapasitas yang jauh lebih rendah dibandingkan kapasitas yang seharusnya. Dimana parkir di badan jalan merupakan masalah utama yang menyebabkan kemacetan. Lebar jalan yang terpakai oleh kegiatan parkir tentu mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat, atau dengan kata lain terjadi penurunan kapasitas ruas jalan. Pengendalian parkir di ruas jalan merupakan hal yang paling penting untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan dapat diminimalisir.

Parkir di luar badan jalan tidak begitu menjadi persoalan bagi pengguna jalan kecuali ketika akan masuk atau keluar tempat parkir, namun pada parkir yang menggunakan badan jalan hal tersebut dapat menimbulkan terhambatnya arus lalu lintas dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan sehingga pengguna jalan yang hanya melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama yang pada akhirnya menimbulkan penambahan biaya berupa penambahan biaya operasional kendaraan (BOK). Penambahan biaya tersebut harus ditanggung oleh pengguna jalan lain yang tidak memanfaatkan fasilitas lahan parkir, namun tidak disadari oleh pengguna fasilitas parkir pada badan jalan. Dengan demikian dalam analisis ini, ingin mengetahui berapa besar penambahan biaya yang diakibatkan oleh adanya parkir pada badan jalan di ruas jalan K.H Khalid tersebut.

CARA PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Obyek penelitian dilakukan pada ruas jalan K.H Khalid Samarinda. Jalan tersebut memiliki karakteristik dengan lalu lintas padat karena terdapat aktivitas pertokoan sebagai tarikan masyarakat dan barang untuk bertransaksi dagang dan tidak memiliki lahan parkir yang memadai. Dengan demikian lahan parkir yang digunakan adalah lahan badan jalan yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Tahapan Kerja penelitian

Secara umum penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan kerja seperti berikut :

1. Penelitian ini dimulai dengan proses identifikasi masalah kemudian dirumuskan menjadi tujuan.
2. Setelah dirumuskannya tujuan penelitian, tahapan selanjutnya adalah survey pendahuluan untuk menentukan ruang lingkup pembahasan dan pembatasan masalah yang akan dibahas, identifikasi data yang dibutuhkan, teknik/cara pengumpulan data, termasuk waktu pelaksanaan survey. Survey pendahuluan ini juga ditunjang dengan studi literatur dari berbagai sumber dan rujukan beberapa studi terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini.
3. Tahapan pelaksanaan survey adalah proses pengumpulan data yang akan diolah sehingga dapat digunakan sebagai input dalam proses analisis selanjutnya. Pengumpulan data dan analisis dalam penelitian ini secara garis besar dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu data tentang karakteristik lalu lintas dan karakteristik parkir di ruas jalan tersebut.
4. Survey pertama yang dilakukan adalah survey lalu lintas, dengan maksud untuk mengumpulkan data tentang kondisi jalan yang ditinjau, seperti data geometrik jalan, besarnya arus lalu lintas dan waktu tempuh kendaraan sepanjang ruas jalan yang ditinjau. Data-data tersebut di atas akan digunakan untuk mencari Tingkat Kinerja/*Performance Indicator* (PI) dari ruas jalan yaitu kecepatan arus bebas yang dihasilkan melalui perhitungan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) dan kecepatan rata-rata ruang (us). Kemudian kecepatan arus bebas yang didapat itu, digunakan kembali sebagai input dalam persamaan untuk mendapatkan biaya operasi kendaraan (BOK) dengan model VOC-HDM. Alasan penggunaan model HDM-VOC dalam penghitungan biaya operasional kendaraan bahwa dalam model HDM-VOC variable yang digunakan adalah kecepatan dan nilai koefisiennya terdiri dari berbagai jenis kendaraan terklasifikasi.
5. Tingkat kinerja ruas jalan pada penelitian ini ,yaitu kondisi dengan parkir pada badan jalan dan tanpa parkir pada badan jalan. Kondisi dengan parkir pada badan jalan merupakan kondisi ekisting, tanpa intervensi atau rekayasa terhadap sistem kajian, sedangkan kondisi

tanpa parkir di badan jalan adalah suatu kondisi dengan tidak adanya parkir pada ruas jalan K.H Khalid Samarinda, dengan maksud mendapatkan tingkat kinerja ruas jalan jika tidak ada parkir di badan jalan. Dengan membandingkan dua tingkat kinerja ruas jalan tersebut, akan didapatkan selisih dari biaya transportasi. Selisih ini dikenal dengan istilah *external cost*, yaitu penambahan biaya transportasi yang ditanggung oleh pengguna jalan lain yang tidak terlibat langsung dengan kegiatan parkir di badan jalan tersebut.

6. Survey kedua adalah survey parkir per jam yang dilakukan selama 12 jam dari jam 06.30 sampai dengan jam 18.30 WIB.
7. Tahap terakhir dalam penelitian ini adalah menganalisis besarnya nilai penambahan biaya transportasi dari kegiatan parkir di badan jalan de sekitar jalan K.H Khalid dan beban yang diberikan kepada pengguna lahan parkir, sehingga dapat ditarik beberapa kesimpulan.

Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan selama 2 hari yaitu pada hari senin dan hari sabtu dan survey parkir per jam yang dilakukan selama 12 jam yaitu dari jam 06.30-18.30 WIB.

Teknik Pengolahan Data

Berdasarkan data yang dikumpulkan maka pengolahan data yang dilakukan secara umum terbagi 4 bagian yaitu :

- a. Pengolahan data yang berkaitan dengan volume lalu lintas harian.
- b. Pengolahan data yang berkaitan dengan kondisi parkir.
- c. Penentuan waktu jam puncak, karakteristik lalu lintas dan parkir pada jam puncak.
- d. Perhitungan biaya operasi kendaraan (BOK).

Karakteristik Fisik Ruas Jalan K.H Khalid

Karakteristik fisik ruas jalan ini terdiri dari kondisi geometrik ruas jalan dan profil ruas jalan. Profil ruas jalan adalah pemanfaatan jalan, ketersediaan parkir pada badan jalan, serta pola pemanfaatan lahan di sekitar ruas jalan. Secara umum karakteristik ruas jalan K.H Khalid adalah sebagai berikut :

- a. Panjang ruas jalan K.H Khalid yang diteliti adalah 150 m dengan lebar jalan 10,2 meter.
- b. Pemanfaatan lahan sekitar ruas jalan sebagian besar adalah untuk pertokoan dan pusat perbelanjaan.

Tabel 1 Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan K.H Khalid Pada Hari Senin

Jam	Mobil Pribadi	Angkot	Pick-up	Bus kecil	Truk Ringan
06.30-07.30	56	47	9	0	4
07.30-08.30	79	50	33	0	17
08.30-09.30	81	43	64	0	1
09.30-10.30	76	25	79	0	9
10.30-11.30	80	22	40	0	0
11.30-12.30	104	67	52	0	24
12.30-13.30	105	36	9	0	16
13.30-14.30	87	29	10	0	0
14.30-15.30	83	27	19	0	5
15.30-16.30	71	15	12	0	7
16.30-17.30	80	9	8	0	6
17.30-18.30	50	3	13	0	1
Jumlah	952	373	348	0	90

Sumber : Hasil Analisis

Lanjutan Tabel 1 Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan K.H Khalid

Jam	Truk Sedang	Truk Berat	Sepeda Motor	Gerobak	Sepeda	Jumlah
06.30-07.30	3	6	735	18	4	882
07.30-08.30	13	2	1247	17	3	1461
08.30-09.30	0	2	1022	15	1	1229
09.30-10.30	16	6	831	15	6	1063
10.30-11.30	23	5	999	14	1	1184
11.30-12.30	7	12	1127	0	3	1396
12.30-13.30	0	5	1131	16	9	1327
13.30-14.30	0	0	948	7	8	1089
14.30-15.30	5	2	752	4	4	901
15.30-16.30	11	0	845	3	10	974
16.30-17.30	8	2	789	2	3	907
17.30-18.30	1	2	647	7	8	732
Jumlah	87	44	11073	118	60	13145

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 2 Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan K.H Khalid Pada Hari Sabtu

Jam	Mobil Pribadi	Angkot	Pick-up	Bus kecil	Truk Ringan
06.30-07.30	52	22	27	0	4
07.30-08.30	68	40	37	0	1
08.30-09.30	48	35	48	0	0
09.30-10.30	61	58	77	0	3
10.30-11.30	54	84	59	0	0
11.30-12.30	76	66	50	0	2
12.30-13.30	79	58	79	0	0
13.30-14.30	60	39	29	0	0
14.30-15.30	62	41	18	0	1
15.30-16.30	66	38	18	0	0
16.30-17.30	60	36	23	0	3
17.30-18.30	46	27	9	0	0
Jumlah	732	544	474	0	14

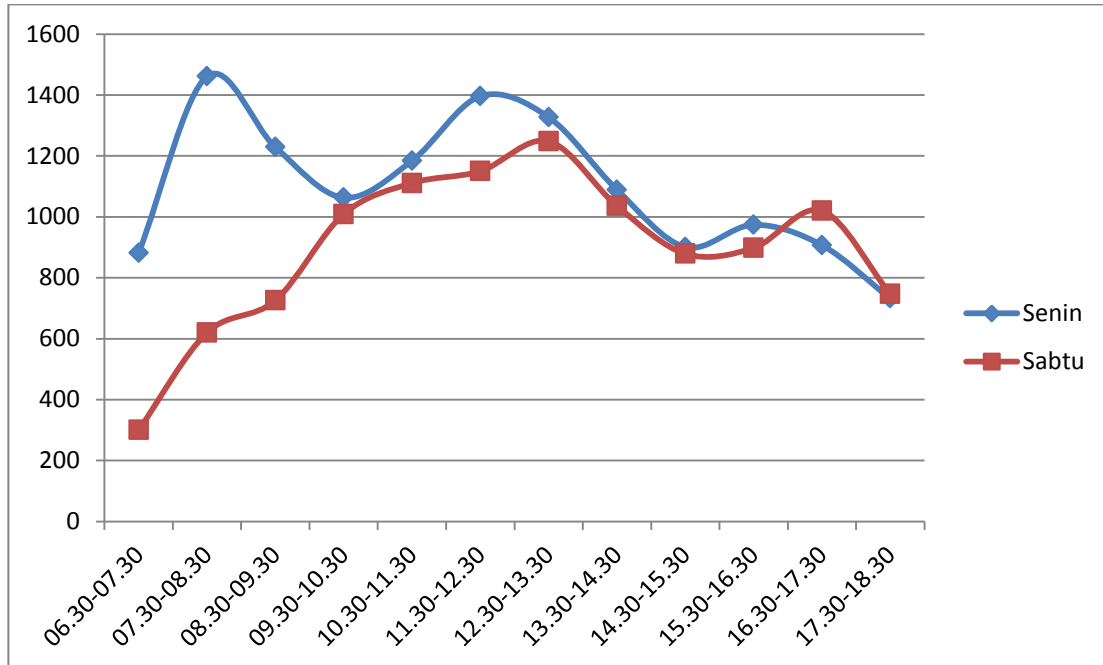
Sumber : Hasil Analisis

Lanjutan Tabel 2 Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan K.H Khalid

Jam	Truk Sedang	Truk Berat	Sepeda Motor	Gerobak	Sepeda	Jumlah
06.30-07.30	0	1	184	6	5	301
07.30-08.30	2	0	463	8	1	620
08.30-09.30	4	0	585	4	2	726
09.30-10.30	0	0	806	1	3	1009
10.30-11.30	0	0	909	3	2	1111
11.30-12.30	3	2	949	1	1	1150
12.30-13.30	2	0	1020	4	6	1248
13.30-14.30	1	0	901	3	3	1036
14.30-15.30	0	1	753	2	1	879
15.30-16.30	0	2	767	3	4	898
16.30-17.30	0	0	896	1	1	1020
17.30-18.30	0	0	655	4	6	747
Jumlah	12	6	8888	40	35	10745

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak melewati jalan K.H Khalid adalah sepeda motor dengan jumlah 11.073 kendaraan yaitu pada hari Senin 25 Mei 2015, selanjutnya diikuti kendaraan pribadi dengan jumlah 952 kendaraan selama 12 jam penelitian. Hal ini dapat dilihat pada Grafik 4.1 di bawah ini.



Grafik 1 Fluktuasi Volume Lalu Lintas Jalan K.H Khalid Pada Hari Senin dan Hari Sabtu

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa volume kendaraan akan tinggi pada saat datang dan perginya masyarakat, yaitu pada hari Senin pukul 07.30-08.30 dengan volume 1.461 kend/jam, selanjutnya pada pukul 11.30-12.30 dengan volume 1.396 kend/jam. Maka selama 2 hari dan 12 jam penelitian total puncak kendaraan yang lewat di jalan K.H Khalid sebesar 13.145 kend/jam.

Tabel 3 BOK (Vo) Tiap Jenis Kendaraan Pada Kondisi Tanpa Parkir di Badan Jalan Pada Hari Senin
(Rp)

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK (Rp)
06.30-07.30	3,149	829	-	1,019	4,997
07.30-08.30	6,488	3,041	-	4,330	13,859
08.30-09.30	5,343	5,898	-	255	11,496
09.30-10.30	4,007	7,280	-	2,292	13,580
10.30-11.30	5,916	3,686	-	-	9,602
11.30-12.30	6,488	4,792	-	6,133	17,393
12.30-13.30	4,007	829	-	4,075	8,912
13.30-14.30	4,198	921	-	-	5,120
14.30-15.30	3,340	1,751	-	1,274	6,364
15.30-16.30	7,824	1,106	-	1,783	10,713
16.30-17.30	6,202	737	-	1,528	8,467
17.30-18.30	3,244	1,198	-	255	4,697
Jumlah	60,207	32,068	-	22,923	115,199

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 4 BOK (Vo) Tiap Jenis Kendaraan Pada Kondisi Tanpa Parkir di Badan Jalan Pada Hari Sabtu
(Rp)

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK (Rp)
06.30-07.30	2,290	2,487	-	1,019	5,795
07.30-08.30	3,340	3,408	-	255	7,002
08.30-09.30	4,389	4,421	-	-	8,810
09.30-10.30	3,435	7,092	-	764	11,291
10.30-11.30	4,198	5,434	-	-	9,362
11.30-12.30	3,053	4,605	-	509	8,168
12.30-13.30	4,580	7,276	-	-	11,856
13.30-14.30	4,198	2,671	-	-	6,869
14.30-15.30	3,817	1,658	-	255	5,729
15.30-16.30	2,672	1,658	-	-	4,330
16.30-17.30	3,340	2,118	-	764	6,222
17.30-18.30	3,149	829	-	-	3,978
Jumlah	42,462	43,655	-	3,565	89,682

Sumber : Hasil Analisis\

Dari tabel dan penyelesaian diatas dapat dilihat biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan tanpa adanya parkir di badan jalan rata-rata per jamnya yaitu pada hari senin sebesar 17,393,- per jam, dan selama 12 jam penelitian total biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan adalah Rp. 115,199,-.

Tabel 5 BOK (Vq) Tiap Jenis Kendaraan Pada Hari Senin Dengan Kondisi Parkir di Badan Jalan

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK (Rp)
06.30-07.30	3,179	838	-	1,021	5,038
07.30-08.30	6,550	3,074	-	4,338	13,963
08.30-09.30	5,394	5,962	-	255	11,612
09.30-10.30	4,046	7,360	-	2,297	13,702
10.30-11.30	5,972	3,726	-	-	9,699
11.30-12.30	6,550	4,844	-	6,125	17,520
12.30-13.30	4,046	838	-	4,083	8,968
13.30-14.30	4,239	932	-	-	5,170
14.30-15.30	3,372	1,770	-	1,276	6,418
15.30-16.30	7,899	1,118	-	1,786	10,803
16.30-17.30	6,261	745	-	1,531	8,538
17.30-18.30	3,275	1,211	-	255	4,742
Jumlah	60,784	32,420	-	22,968	116,172

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 6 BOK (Vo) Tiap Jenis Kendaraan Pada Hari Sabtu Dengan Kondisi Parkir di Badan Jalan
(Rp)

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK (Rp)
06.30-07.30	2,305	2,505	-	1,020	5,830
07.30-08.30	3,361	3,433	-	255	7,049
08.30-09.30	4,417	4,454	-	-	8,871
09.30-10.30	3,457	7,145	-	765	11,367
10.30-11.30	4,225	5,475	-	-	9,700

Lanjutan Tabel 6 BOK (Vo) Tiap Jenis Kendaraan Pada Hari Sabtu Dengan Kondisi Parkir di Badan Jalan (Rp)

11.30-12.30	3,073	4,640	-	510	8,222
12.30-13.30	4,609	7,330	-	-	11,940
13.30-14.30	4,225	2,691	-	-	6,916
14.30-15.30	3,841	1,670	-	255	5,766
15.30-16.30	2,689	1,670	-	-	4,359
16.30-17.30	3,361	2,134	-	765	6,260
17.30-18.30	3,169	835	-	-	4,004
Jumlah	42,733	43,982	-	3,570	90,286

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel dan penyelesaian diatas dapat dilihat biaya operasi kendaraan paling puncak adalah pada hari senin, yang dikeluarkan karena adanya kegiatan parkir di badan jalan rata-rata per jamnya sebesar Rp. 17.520,- per jam, dan selama 12 jam penelitian total biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan adalah sebesar Rp 116,172,-.

Tabel 7 Delta BOK Tiap Jenis Kendaraan Pada Hari Senin

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK
06.30-07.30	30,174	9,091	-	1,978	41,243
07.30-08.30	62,177	33,334	-	8,408	103,919
08.30-09.30	51,204	64,648	-	0,495	116,346
09.30-10.30	38,403	79,799	-	4,451	122,654
10.30-11.30	56,690	40,405	-	-	97,095
11.30-12.30	62,177	52,526	-	11,870	126,573
12.30-13.30	38,403	9,091	-	7,914	55,408
13.30-14.30	40,232	10,101	-	-	50,333
14.30-15.30	32,003	19,192	-	2,473	53,668
15.30-16.30	74,978	12,121	-	3,462	90,561
16.30-17.30	59,433	8,081	-	2,968	70,482
17.30-18.30	31,088	13,132	-	0,495	44,714
Jumlah	577,962	351,521	-	44,514	972,997

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 8 Delta BOK Tiap Jenis Kendaraan Pada Hari Sabtu

Pukul	Sedan	Utility	Bus Kecil	Truk Ringan	Total BOK
06.30-07.30	14,640	18,630	-	1,480	34,750
07.30-08.30	21,350	25,530	-	0,370	47,250
08.30-09.30	28,060	33,120	-	-	61,180
09.30-10.30	21,960	53,130	-	1,110	76,200
10.30-11.30	26,840	40,710	-	-	67,550
11.30-12.30	19,520	34,500	-	0,740	54,760
12.30-13.30	29,280	54,510	-	-	83,790
13.30-14.30	26,840	20,010	-	-	46,850
14.30-15.30	24,400	12,420	-	0,370	37,190
15.30-16.30	17,080	12,420	-	-	29,500
16.30-17.30	21,350	15,870	-	1,110	38,330
17.30-18.30	20,130	6,210	-	-	26,340
Jumlah	271,450	327,060	-	5,180	603,690

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel dan penyelesaian diatas dapat dilihat selisih biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan karena adanya kegiatan parkir di badan dan tanpa adanya kegiatan parkir di badan jalan selama 12 jam penelitian didapatkan hari puncak yaitu hari senin dan total biaya operasi kendaraan yang dikeluarkan adalah sebesar Rp 972,997,-. Beban biaya ini ditanggung oleh kendaraan yang tidak melakukan parkir di badan jalan.

Tabel 9 BOK Parkir dan Non Parkir Pada Hari Senin

jam	BOK	
	Parkir	Non Parkir
06.30-07.30	Rp 5,038	Rp 4,997
07.30-08.30	Rp 13,963	Rp 13,859
08.30-09.30	Rp 11,612	Rp 11,496
09.30-10.30	Rp 13,702	Rp 13,580
10.30-11.30	Rp 9,699	Rp 9,602
11.30-12.30	Rp 17,520	Rp 17,393
12.30-13.30	Rp 8,968	Rp 8,912
13.30-14.30	Rp 5,170	Rp 5,120
14.30-15.30	Rp 6,418	Rp 6,364
15.30-16.30	Rp 10,803	Rp 10,713
16.30-17.30	Rp 8,538	Rp 8,467
17.30-18.30	Rp 4,742	Rp 4,697
Total	Rp 116,172	Rp 115,119

Tabel 10 BOK Parkir dan Non Parkir Pada Hari Sabtu

Jam	BOK	
	Parkir	Non Parkir
06.30-07.30	Rp 5,830	Rp 5,795
07.30-08.30	Rp 7,049	Rp 7,002
08.30-09.30	Rp 8,871	Rp 8,810
09.30-10.30	Rp 11,367	Rp 11,291
10.30-11.30	Rp 9,700	Rp 9,632
11.30-12.30	Rp 8,222	Rp 8,168
12.30-13.30	Rp 11,940	Rp 11,856
13.30-14.30	Rp 6,916	Rp 6,869
14.30-15.30	Rp 5,766	Rp 5,729
15.30-16.30	Rp 4,359	Rp 4,330
16.30-17.30	Rp 6,260	Rp 6,222
17.30-18.30	Rp 4,004	Rp 3,978
Total	Rp 90,286	Rp 89,862

KESIMPULAN

Sesuai dengan tujuan penelitian yang telah diungkapkan pada bab terdahulu, pengumpulan, pengolahan serta analisis data pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan sebagai hasil penelitian parkir di badan jalan di ruas jalan K.H Khalid sebagai berikut :

1. Kondisi lalu lintas jam puncak ditentukan berdasarkan nilai tingkat DS. Bahwa Kinerja ruas jalan menunjukkan terburuk terdapat pada pukul 07.30-08.30 dan arus yang tidak stabil, kecepatan kadang terhenti, dan permintaan mendekati kapasitas, sehingga berpengaruh pada kapasitas dan kecepatan di ruas jalan ini.
2. Penambahan biaya operasional kendaraan dimana total penambahan BOK adalah Rp 972,997,- selama 12 jam penelitian atau Rp 2.949,01,-/jam. Jadi tiap kendaraan parkir dihasilkan pembebanan sebesar Rp 294,901,-/kendaraan parkir.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka ada beberapa saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian ini, antara lain :

1. Untuk penelitian yang lebih lanjut dapat ditambahkan hambatan lain selain parkir seperti dengan memperhitungkan keberadaan pedagang kaki lima (PKL) dan pejalan kaki yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang sebenarnya harus bertanggung jawab pula terhadap biaya penambahan operasional kendaraan (BOK) sehingga hasil perhitungan analisis yang didapat lebih baik dari yang sudah ada.
2. Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab ini, diketahui bahwa kegiatan parkir di badan jalan di ruas jalan K.H Khalid mempunyai dampak positif sekaligus dampak negatif. Dampak positif tersebut dilihat dari cara pandang masyarakat yaitu dengan semakin banyaknya penggunaan lahan parkir sebagai aksesibilitas yang dinikmati oleh pemilik bangunan dan pemilik kendaraan untuk pemenuhan kebutuhan maka akan semakin meningkat harga sewa lahan dan transaksi jual beli yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan. Nilai penambahan biaya yang cukup besar ini, sayangnya tidak disadari pihak Pemerintah Kota Samarinda, karena kegiatan parkir di badan jalan tersebut dianggap sudah sesuai dengan ketentuan Pemerintah Kota Samarinda, dan Pemkab juga menerima penghasilan dari retribusi parkirnya. Padahal yang menanggung penambahan biaya tersebut adalah pengguna jalan lain yang tidak terlibat langsung dengan kegiatan parkir di badan jalan di ruas jalan K.H Khalid harus ditinjau kembali untuk kemudian dirubah menjadi fasilitas parkir di luar badan jalan tersebut, mengingat besarnya pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Perhubungan Dirjen Perhubungan Darat, 1995, *Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*
Direktorat Jendral Bina Marga., (1997). *Indonesian Highway Capacity Manual*.
- Friedman, David D., 2004. <http://www.pubmed.gov/>.
- Intergovernmental Panel On Climate Change, 2001. <http://www.ipcc.ch/>.
- May, 1990. *Karakteristik Dasar Arus Lalu Lintas*
- Puslitbang Prasarana Transportasi, Balitbang Kimpraswil., TRL (*Transport Research Laboratory*)
UK., 1996/2001. *Model Perhitungan Komponen BOK Sesuai Dengan Kondisi di Indonesia*.
- R., Elvik, 1994. <http://ncbi.nlm.nih.gov/>.
- RSNI Pedoman Perhitungan BOK, 2006.
- S. Sopan, 2007. *Konsep Biaya Sosial*.
- World Bank, 1993. *Konstanta dan Koefisien pada Persamaan BOK Model HDM-VOC*.
- Warpani, 2002:125. *Pengaruh Parkir Pada Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan*, Tesis, USU,
Medan.
- William Young, 1991. Dalam Ditjen Hubdat, 1998.