LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR

ANALISIS PERMASALAHAN PERPARKIRAN KENDARAAN BERMOTOR DI BADAN JALAN
(STUDI KASUS JALAN BHAYANGKARA YOGYAKARTA)

Diajukan oleh :

Nama : Fachri Baihaqi
No. Mahasiswa : 98 511 076

Nama : Muhammad Hasbiannur
No. Mahasiswa : 98 511 204

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Ir. H. Bachnas, MSc
Dosen Pembimbing I

Tanggal: 1 Mei 2006

Berlian Kushari, ST, M.Eng
Dosen Pembimbing II

Tanggal:

MOTTO

"Barang siapa menginginkan dunia, maka raihlah dengan ilmu. Barang siapa yang menginginkan akhirat raihlah dengan ilmu, dan barang siapa yang menginginkan keduanya maka raihlah dengan ilmu." (Al-Hadist)

"..cukuplah Alloh sebagai penolong kami, dan Alloh adalah sebaik-baik Pelindung." (QS. 'Ali Imran: 173)

"Dan apabila hamba-hamba-Ku bertanya kepadamu (Muhammad) tentang Aku, maka bahwasanya aku adalah dekat. Aku mengabulkan permohonan orang yang berdo'a apabila ia memohon kepada-Ku, maka hendaklah mereka itu memenuhi (segala perintah)-Ku...." (QS. Al-Baqoroh: 186)

"sesungguhnya dalam penciptaan langit dan bumi dan silih bergantinya malam dan siang terdapat tanda-tanda bagi orang-orang yang berakal, yaitu orang-orang yang mengingat Alloh sambil berdiri atau duduk atau dalam keadaan berbaring, dan mereka memikirkan penciptaan langit dan bumi (seraya berkata): Yaa Robb kami, tiadalah Engkau menciptakan ini dengan sia-sia. Maha suci Engkau, maka peliharalah kami dari siksa neraka." (QS. 'Ali Imran: 190-191)

Persembahan

Kupersembahkan Tugas Akhir ini

dengan penuh rasa syukur buat :

Kedua orang tuaku tercinta :

Ayahnda H.M.Hamidi, SH dan Uma Hj.Noor Hasanah

Atas semua dukungan, kepercayaan, nasehat, kesabaran, pengorbanan, doa dan kasih sayang yang selalu tercurah kepada ananda selama ini.

Semuanya ini tidak akan bisa terbalaskan dengan apapun....

Istri tercinta Rita Novianti dan my little son M.Randy Azwadhan

Atas doa an dukungannya yang tak berujung, I love You So much..

My Sister, Maida

dukungan dan doamu sangant berarti dalam setiap langkahku....

Keluarga adalah segalanya.

Kalian isi hidupku dengan kegembiraan,kasih sayang dan kekaguman atas kasih sayang yang tak pernah ada habisnya....

Sebagai Rasa Kesyukuranku

Allohu akhbar.... Segala puji hanya bagi Alloh, Robb semesta alam, tiada daya dan kekuatan selain dari-Nya. Sholawat serta salam semoga selalu tercurah kepada Rasulullah Muhammad beserta keluarga, sahabat, dan orang-orang yang mengikutinya hingga akhir zaman. Semoga syukur yang tak seberapa dibanding nikmat-Nya ini terus dan terus menjadi sebab bertambahnya nikmat pada kita, La insyakartum la azidannakum.

Sebagai Rasa Baktiku

Wahai Mama ku, terimakasih untuk segala kelembutan kasih sayang yang kau berikan padaku. Melalui do'a ikhlas dan tulusmu padaku sungguh diri ini merasakan hangatnya perlindungan dan pertolongan Alloh Yang Maha Mendengar. Sungguh diri ini menyesali telah sering membuat hatimu kecewa selama ini. Semoga kebernasilanku yang sederhana ini dapat mengobati sedikit kekecewaanmu.

Wahai Papa ku, terimakasih juga untuk segala teladan yang kau tinggalkan padaku. Sungguh engkau sangatku rindu saat ini, sungguh diri ini menginginkan hadirnya dirimu saat ini..., merasakan kembali belaian sayangmu. Walaupun kita tiada bersama lagi, yang pasti diriku tahu engkau dapat merasakan kebernasilanku yang sederhana ini. Hati ini selalu memohon untuk berkumpul kembali di JANNAH-Nya..

Sebagai Rasa Sayangku

Mas Ridwan dan keluarganya, Mba Ani dan keluarganya, adekku yang ku sayangi Uswatun... terimakasih untuk dukungan dan do'a harapan kalian selama ini.

Sebagai Rasa Asa

Ukh Anita Dewi Anggraeni, ukh Siti Haliman, ukh Nur'aini, semoga Alloh menjadikan kalian semua BIDADARI DUNIA, dan semoga Alloh memilihkan ku diantara kalian sebagi pendamping hidup yang ridho pada diri ini, yang diri ini mencintai diri kalian maka semakin bertambah pula cinta ini pada-Nya.

Sebagai Rasa Sahabat

Terimakasih untuk sahabat perjuangan Muhammad Hasbiannur, semoga Alloh melindungimu keluarga besarmu. Untuk Randy BinHasbi kalian nanti jng mencontoh bpkmu dan teman bpkmu yaa nak! To sahabat joko 'lasso' , terimakasih diri ini banyak merepotkanmu. Ali 'topan', kamu dicari mbah kostmu (mbayar listrik dab); trims atas CPU pinjamannya. JuhMadi, trims jg CPUnya. Temanz kostku:wishnu, Bram, Fatur, ayoo piket! Sahabat Henry,Dian,Taufik,Hendra trims. Semoga Alloh selalu menguatkan jalinan ukhuwah kita, maafkan untuk kesalahan yang kuperbuat.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim,

Assalamu`alaikum Wr.Wb.

Kami panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya. Shalawat serta salam tidak lupa pula dihaturkan kepada Nabi kita Muhammad SAW sebagai pembawa risalah serta petunjuknya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini yang merupakan salah satu syarat wajib dalam mencapai gelar sarjana Strata Satu (S1) di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

Penelitian Tugas Akhir ini dilakukan untuk mencoba menganalisis dari banyaknya para pemakai jalan yang memarkirkan kendaraannya di badan jalan pada ruas Jalan Bhayangkara kota Yogyakarta.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dorongan, bantuan dan doa mulai dari penggalian ide hingga penyusunan Tugas Akhir ini selesai. Terima kasih yang sebesar-besarnya kami tujukan kepada :

1. Bapak Prof. Ir. H. Widodo, MSCE, Ph.D., selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
2. Bapak Ir. H. Munadhir, MS., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
3. Bapak Ir. H. Bachnas, MSc., selaku Dosen Pembimbing Pertama dan Dosen Penguji.
4. Bapak Berlian Kushari,ST, M.Eng., selaku Dosen Pembimbing Kedua dan Dosen Penguji.
5. Bapak Ir. Subarkah, MT, selaku Dosen Penguji.
6. Segenap Tenaga Pengajar dan Pegawai Jurusan Teknik Sipil, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
LEMBAR PENGESAHAN ii
MOTTO iii
PERSEMBAHAN iv
KATA PENGANTAR vi
DAFTAR ISI viii
DAFTAR TABEL xi
DAFTAR GAMBAR xiv
DAFTAR LAMPIRAN xvii
DAFTAR NOTASI xviii
INTISARI xx

BAB I PENDAHULUAN
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 2
1.3 Lokasi Penelitian 2
1.4 Tujuan Penelitian 2
1.5 Manfaat Penelitian 3
1.6 Batasan Penelitian 3

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 5
2.1 Pendahuluan 5
2.2 Faktor Pembangkit Parkir 6
2.3 Pengendali Parkir 7
2.3.1 Akumulasi Parkir 7
2.3.2 Tingkat Pergantian Parkir 8
2.3.3 Volume Parkir 8
2.3.4 Kapasitas Parkir 8
2.3.5 Indeks Parkir 8

2.4 Faktor yang Mempengaruhi Kapasitas Jalan 9

2.4.1 Hambatan Samping 9

BAB III LANDASAN TEORI 10

3.1 Ketentuan Umum 10

3.2 Analisa Kapasitas Kawasan Parkir 12

3.2.1 Kapasitas Statis Parkir (KS) 12

3.2.2 Kapasitas Dinamis Parkir (KD) 12

3.2.3 Jumlah Ruang Parkir Yang Dibutuhkan.....13

3.2.4 Indeks Parkir 13

3.2.5 Turn Over 13

3.3 Perencanaan Parkir 14

3.3.1 Penentuan Kebutuhan Parkir.....14

3.3.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP).....14

3.4 Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan 17

3.4.1 Kapasitas 17

3.4.2 Volume Arus Lalulintas 18

3.4.3 Kecepatan Tempuh 19

3.4.4 Derajat Kejenuhan 19

BAB IV METODE PENELITIAN 20

4.1 Jenis Data Yang Diperlukan 20

4.1.1 Data Primer 20

4.1.2 Data Sekunder 21

4.2 Teknik Pengumpulan Data 21

4.2.1 Pengumpulan Data Parkir.....21

4.2.2 Pengumpulan Data Arus Kendaraan 21

4.3 Peralatan Yang Digunakan 22

4.4 Jadwal Pelaksanaan 23

4.5 Rekapitulasi Data 23

4.6 Analisis Data 23

BAB V ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN.....26

5.1 Evaluasi Kondisi Sekarang 26

5.1.1 Akumulasi Parkir 27

5.1.2 Volume Parkir 29

5.1.3 Kapasitas Statis Parkir (KS) 29

5.1.4 Kebutuhan Ruang Parkir Teoritis.....32

5.1.5 Kapasitas Dinamis Parkir (KD).....35

5.1.6 Penggunaan Ruang Parkir (Indeks Parkir) 37

5.1.7 Tingkat Pergantian Parkir *(Turn Over)* 42

5.1.8 Tinjauan Kelayakan Kapasitas Statis Ruang Parkir Terhadap Kapasitas Dinamis 45

5.2 Analisis Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan 48

5.2.1 Kondisi Geometrik Jalan 48

5.2.2 Analisis dan Pembahasan Arus Lalulintas 50

5.2.3 Analisis dan Pembahasan Kecepatan 57

5.2.4 Analisis Kapasitas Jalan 61

5.2.5 Analisis Derajat kejenuhan 62

BAB VI Kesimpulan dan Saran 65

6.1 Kesimpulan 65

6.2 Saran 68

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Lebar Bukaan Pintu Kendaraan	14
Tabel 3.2	Satuan Ruang Parkir (SRP)	15
Tabel 5.1	Akumulasi Parkir Total Sisi Timur Jalan	27
Tabel 5.2	Akumulasi Parkir Total Sisi Barat Jalan	27
Tabel 5.3	Volume Parkir Selama Penelitian	32
Tabel 5.4	Kapasitas Statis Parkir (KS) Arah Panjang Jalan	33
Tabel 5.5	Kapasitas Statis Parkir (KS) Arah Lebar Jalan	33
Tabel 5.6	Jumlah Kendaraan Di Sisi Timur Jalan Yang memasuki Kawasan Parkir Selama Penelitian	35
Tabel 5.7	Jumlah Kendaraan di Sisi Barat Jalan Yang Memasuki Kawasan Parkir Selama Penelitian	35
Tabel 5.8	Jumlah Ruang Parkir yang dibutuhkan (Z) per-empat belas jam pada Sisi Timur jalan	36
Tabel 5.9	Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (Z) per-empat belas jam pada Sisi Barat jalan	36
Tabel 5.10	Kapasitas Dinamis Parkir (KD) arah panjang jalan	39
Tabel 5.11	Kapasitas Dinamis Parkir (KD) arah lebar jalan	39
Tabel 5.12	Indeks Parkir (IP) Sisi Timur jalan per-empat belas jam (%) arah panjang jalan	41

Tabel 5.13 Indeks Parkir (IP) Sisi Timur jalan per-empat belas jam (%) arah lebar jalan....41
Tabel 5.14 Indeks Parkir (IP) Sisi Barat jalan per-empat belas jam (%) arah panjang jalan....41
Tabel 5.15 Indeks Parkir (IP) Sisi Barat jalan per-empat belas jam (%) arah lebar jalan....41
Tabel 5.16 *Turn Over* (TO) per-empat belas jam (kend/jam) arah panjang Sisi Timur jalan....44
Tabel 5.17 *Turn Over* (TO) per-empat belas jam (kend/jam) arah lebar Sisi Timur jalan....45
Tabel 5.18 *Turn Over* (TO) per-empat belas jam (kend/jam) arah panjang Sisi Barat jalan....45
Tabel 5.19 *Turn Over* (TO) per-empat belas jam (kend/jam) arah lebar Sisi Barat jalan....45
Tabel 5.20 Hasil analisis parkir selama survei....48
Tabel 5.21 Hasil analisis arus lalulintas Sabtu, 3 Desember 2005....51
Tabel 5.22 Hasil analisis arus lalulintas Minggu, 4 Desember 2005....53
Tabel 5.23 Hasil analisis arus lalulintas Senin, 5 Desember 2005....55
Tabel 5.24 Hasil analisis hambatan samping hari Sabtu, 3 Desember 2005....58
Tabel 5.25 Hasil analisis hambatan samping hari Minggu, 4 Desember 2005....60

Tabel 5.26 Hasil analisis hambatan samping hari Senin, 5 Desember 2005 61

Tabel 5.27 Hasil Analisis Kapasitas Jalan (C) 66

Tabel 5.28 Analisis Derajat kejenuhan (DS) 67

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta lokasi penelitian....4

Gambar 3.1 Pola parkir membentuk sudut 0° 15

Gambar 3.2 Pola parkir satu sisi membentuk sudut 90°....16

Gambar 3.3 Pola parkir satu sis membentuk sudut 45°....16

Gambar 4.1 Denah lokasi pengamatan....24

Gambar 4.2 *Flow Chart* metode penelitian....25

Gambar 5.1 Situasi perparkiran pada ruas Jalan Bhayangkara....26

Gambar 5.2 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Sabtu berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Timur....29

Gambar 5.3 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Minggu berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Timur....29

Gambar 5.4 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Senin berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Timur....30

Gambar 5.5 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Sabtu berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Barat....30

Gambar 5.6 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Minggu berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Barat....31

Gambar 5.7 Grafik akumulasi parkir kendaraan hari Senin berdasarkan jenis kendaraan untuk ruas jalan sisi Barat....31

Gambar 5.8 Grafik Kapasitas Statis Parkir (KS) untuk masing-masing jenis kendaraan arah panjang jalan....34

Gambar 5.9 Grafik Kapasitas Statis Parkir (KS) untuk masing-masing jenis kendaraan arah lebar jalan.....34
Gambar 5.10 Grafik kebutuhan ruang parkir untuk masing-masing kendaraan pada sisi Timur jalan.....37
Gambar 5.11 Grafik kebutuhan ruang parkir untuk masing-masing kendaraan sisi Barat jalan.....38
Gambar 5.12 Grafik Kapasitas Dinamis (KD) kendaraan untuk masing-masing jenis kendaraan (arah panjang jalan).....39
Gambar 5.13 Grafik Kapasitas Dinamis (KD) kendaraan untuk masing-masing jenis kendaraan (arah lebar jalan).....40
Gambar 5.14 Grafik Indeks Parkir (IP) per-empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur (arah panjang jalan).....42
Gambar 5.15 Grafik Indeks Parkir (IP) per-empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur (arah lebar jalan).....43
Gambar 5.16 Grafik Indeks Parkir (IP) per-empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat (arah panjang jalan).....43
Gambar 5.17 Grafik Indeks Parkir (IP) per-empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat (arah lebar jalan).....44
Gambar 5.18 Grafik *Turn Over* (TO) untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur (arah panjang jalan).....46
Gambar 5.19 Grafik *Turn Over* (TO) untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur (arah lebar jalan).....46
Gambar 5.20 Grafik *Turn Over* (TO) untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat (arah panjang jalan).....47

Gambar 5.21 Grafik *Turn Over* (TO) untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat (arah lebar jalan)....47

Gambar 5.22 Kawasan parkir Jalan Bhayangkara....49

Gambar 5.23 Pola parkir paralel (0°) memanjang jalan....50

Gambar 5.24 Pola parkir (90°) melintang jalan....50

Gambar 5.25 Grafik Arus lalulintas Sabtu, 3 Desember 2005....53

Gambar 5.26 Grafik Arus lalulintas Minggu, 4 Desember 2005....55

Gambar 5.27 Grafik Arus lalulintas Senin, 5 Desember 2005....57

Gambar 5.28 Kondisi jalan dengan parkir pada dua sisi jalan....64

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.a Data Komulatif Parkir Kendaraan Untuk Sisi Timur jalan

Lampiran 1.b Data Komulatif Parkir Kendaraan Untuk Sisi Barat jalan

Lampiran 2.a Rekapitulasi Parkir Kendaraan Untuk Sisi Timur jalan

Lampiran 2.b Rekapitulasi Parkir Kendaraan Untuk Sisi Barat jalan

Lampiran 3 Data arus Total Kendaraan

Lampiran 4 Rekapitulasi Hambatan Samping

Lampiran 5 Tabel Ekivalensi Mobil Penumpang (emp) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997)

Lampiran 6 Tabel Analisis Kapasitas (C) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997)

DAFTAR NOTASI

C	=	kapasitas (smp/jam)
C_o	=	kapasitas dasar (smp/jam)
D	=	rata – rata durasi / jam survei (jam)
Ds	=	derajat kejenuhan
emp	=	ekivalensi mobil penumpang
FC_{cs}	=	faktor penyesuaian ukuran kota
FC_{sf}	=	faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb
FC_{sp}	=	faktor penyesuaian pemisah arah
FC_w	=	faktor penyesuaian lebar jalur lalulintas
HV	=	kendaraan berat
IP	=	ideks parkir
JML	=	jumlah
KD	=	kapasitas dinamis kendaraan
KS	=	kapasitas statis parkir
L	=	panjang jalan efektif yang digunakan untuk parkir (m)
LV	=	kendaraan ringan
MC	=	sepeda motor
P	=	lamanya survei (jam)
Q	=	arus lalulintas (smp/jam)

SF	=	hambatan samping yang dalam penelitian ini adalah kendaraan parkir dibadan jalan atau kendaraan berhenti
PED	=	jumlah pejalan kaki termasuk penyeberang jalan untuk tipe kejadian hambatan samping
PSV	=	kendaraan parkir atau berhenti dibadan jalan jalan untuk tipe kejadian hambatan samping
PED	=	kendaraan lambata atau kendaraan tidak bermotor untuk tipe kejadian hambatan samping
PED	=	kendaraan keluar masuk sisi jalan untuk tipe kejadian hambatan samping
TO	=	turn over, yaitu tingkat perolehan /pergantian satu ruang dari kapasitas statis yang ada selama waktu survei (kend/jam survei)
TT	=	waktu tempuh rata-rata kendaraan ringan sepanjang segmen jalan (jam)
V	=	kecepatan tempuh rata-rata kendaraan ringan (km/jam)
X	=	satuan ruang parkir (SRP) yang digunakan (m/kend)
Y	=	jumlah kendaraan yang diparkir dalam satuan waktu
Z	=	ruang parkir yang dibutuhkan

INTISARI

Permasalahan lalulintas seringkali berkaitan dengan adanya aktivitas di samping jalan yang disebabkan akibat minimnya fasilitas parkir pada suatu kawasan. Adanya aktivitas pada suatu kawasan dan dengan pertambahan jumlah penduduk tiap tahun akan membawa konsekuensi penambahan kepemilikan kendaraan yang menyebabkan meningkatnya permintaan parkir. Pada ruas Jalan Bhayangkara Yogyakarta banyak ditemukan aktivitas parkir di badan jalan yang menyebabkan pengurangan lebar efektif jalan itu sendiri, kondisi ini akan berpengaruh langsung terhadap kelancaran arus lalulintas, yang akhirnya berdampak pada kinerja jalan tesebut.

Dilatarbelakangi uraian singkat di atas maka penelitian ini dilakukan dengan tujuan menganalisis penggunaan badan jalan untuk ruang parkir sebagai masukan bagi terciptanya suatu sistem parkir yang lebih tepat dan efisien.

Teknis penelitian yang dilakukan adalah dengan melakukan survei di lokasi penelitian, yaitu dengan mencatat masuk-keluar (cordon count) setiap kendaraan di tiap pos. Data survei berupa akumulasi parkir, tingkat pergantian (turnover) parkir, volume parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, volume arus lalulintas dan hambatan samping.

Hasil analisis selama penelitian diperoleh nilai Kapasitas Statis parkir(KS) arah panjang jalan untuk kendaraan berat sebesar 48(kend), kendaraan ringan sebesar 120(kend), sepeda motor sebesar 300(kend). Nilai Kapasitas Dinamis parkir(KD) arah panjang jalan untuk kendaraan berat sebesar 2688(kend), kendaraan ringan sebesar 6720(kend), sepeda motor sebesar 16800(kend), dan volume parkir yamg terjadi sebesar 4206(kend). Berdasarkan nilai Indeks parkir terbesar oleh jenis kendaraan ringan sebesar 50,07 % menunjukan bahwa kapasitas parkir yang ada masih layak.

Dari hasil perhitungan Derajat Kejenuhan(DS) yang terjadi pada arus lalulintas maksimum selama penelitian dengan parkir pada kedua sisi di badan jalan sebagai hambatan samping, maka dapat disimpulkan bahwa ruas Jalan Bhayangkara Yogyakarta hari Senin pada Pos I dan Pos III memiliki nilai DS = 0.57, sehingga ruas jalan tersebut tidak mengalami masalah pada kapasitasnya karena derajat kejenuhannya masih dalam batas standar derajat kejenuhan MKJI 1997 yaitu (< 0,75).

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan lalulintas, khususnya di kawasan perkotaan saat ini begitu pesat sehingga membawa konsekuensi perlu dilakukan penanganan yang serius agar dampak permasalahan transportasi dapat ditekan seminimal mungkin. Masalah transportasi perkotaan di atas dapat berupa gangguan kelancaran atau kemacetan lalulintas yang sudah sangat mengganggu aktifitas penduduk. Di sisi lain perkembangan jumlah kendaraan juga memberikan dampak meningkatnya masalah lalulintas diantaranya masalah parkir.

Aktifitas parkir yang ada, baik itu parkir di badan jalan *(on-street parking)* ataupun di luar badan jalan *(off-street parking)* akan sangat mengganggu arus lalulintas karena adanya proses pencarian lokasi parkir, proses manuver kendaraan masuk dan keluar parkir. Selain itu fasilitas parkir yang telah ada di luar badan jalan pada puasat kegiatan umumnya belum tepat didalam perancangan dan akses parkirnya, sehingga daya tampung parkir terlampaui dan terjadi gangguan manuver kendaran saat akan memasuki fasilitas parkir. Jarak parkir yang jauh dari pusat kegiatan merupakan fenomena permasalahan parkir lainnya yang akan menjadikan tempat parkir tidak optimal dalam penggunaannya.

Penggunaan badan jalan sebagai kawasan parkir akan menyebabkan penyempitan jalan tersebut, sementara itu usaha untuk menyediakan tempat parkir yang terpusat mengalami kendala berupa keterbatasan dana dan lahan yang sesuai.

Pada ruas Jalan Bhayangkara banyak ditemukan kendaraan bermotor yang parkir di badan jalan. Penggunaan badan jalan untuk parkir tidak hanya pada satu sisi jalan saja tetapi juga pada ke dua sisi jalan tersebut, hal ini secara efektif juga mengurangi lebar jalan yang berarti akan mengurangi kemampuan fungsi jalan sebagai sarana lalulintas. Berkurangnya lebar efektif jalan juga menyebabkan semakin padatnya lalulintas sehingga menyebabkan pergerakannya menjadi terhambat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan singkat di atas, maka rumusan masalah pada tugas akhir ini adalah perlu adanya penanganan parkir kendaraan bermotor di badan jalan dan pengaruhnya terhadap kinerja ruas jalan.

1.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada ruas Jalan Bhayangkara dimulai dari pertigaan barat RS PKU Muhamadiyah sampai dengan pertigaan Jalan Pajeksan Kota Yogyakarta. Lokasi penelitian disajikan pada Gambar 1.1

1.4 Tujuan penelitian

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Menganalisis kapasitas parkir berdasarkan karakteristik parkir dan pola parkir yang telah ada.
2. Mengetahui pengaruh parkir terhadap kapasitas jalan dan kinerja ruas jalan terhadap arus lalulintas.

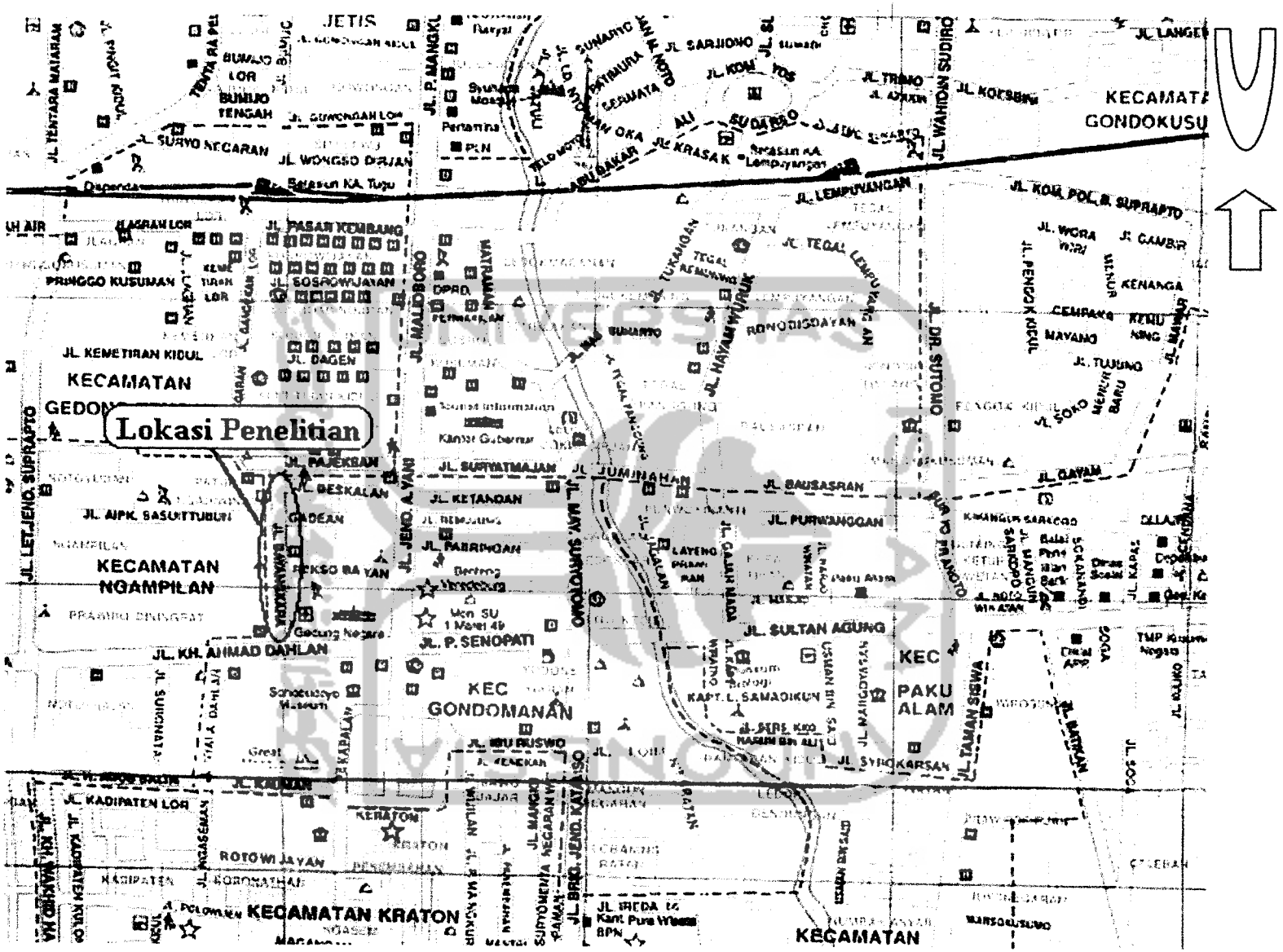
1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penulisan tugas akhir ini adalah untuk mengetahui kelayakan penggunaan badan jalan sebagai kawasan parkir dan pemecahan masalahnya.

1.6 Batasan Penelitian

Ruang lingkup penelitian pada tugas akhir ini dibatasi dengan:

1. Analisis dilakukan hanya pada kendaraan bermotor, yaitu kendaraan berat, kendaraan ringan dan sepeda motor
2. Kendaraan tidak bermotor, tidak diperhitungkan dalam evaluasi pola parkir (sepeda, becak, andong, gerobak).
3. Semua kendaraan yang sudah ada maupun yang baru masuk area parkir pada pukul 07:00 WIB diasumsikan datang pada pukul 07:00 WIB.
4. Tujuan dari pengguna parkir tidak dibahas pada penelitian ini.
5. Kawasan parkir yang ditinjau adalah hanya pada badan jalan/*on street parking*
6. Pengaruh parkir pada kapasitas jalan ditinjau dengan mengamati perilaku arus lalu lintas dan kecepatan kendaraan ringan.



Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pendahuluan

Parkir merupakan salah satu unsur sarana yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi jalan raya secara keseluruhan. Dengan meningkatnya jumlah penduduk suatu kota akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan melakukan berbagai macam kegiatan. Kebanyakan penduduk di kota-kota besar melakukan kegiatan atau bepergian dengan menggunakan kendaraan pribadi sehingga secara tidak langsung diperlukan jumlah lahan parkir yang memadai (LP-ITB) [8].

Lalulintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir, sementara pengendaranya melakukan beberapa urusan, misalnya keperluan pribadi, keperluan umum, rekreasi, atau pelayanan. Menurut F.D. Hobbs [7], tempat yang paling tepat dan biasanya paling cocok bagi pengemudi untuk memarkirkan kendaraannya ialah di tepi jalan, tetapi parkir semacam ini mengakibatkan banyak kerugian. Salah satunya, arus lalulintas sepanjang jalan terhambat, yang pada akhirnya akan menimbulkan kemacetan dan kelambatan pada seluruh kendaraan. Oleh karena itu, perencanaan parkir yang baik perlu dilakukan untuk mengakomodasi kepentingan parkir kendaraan sedemikian rupa, sehingga tidak menimbulkan hambatan yang merugikan arus lalulintas pada jalan tersebut.

Penelitian ini dilakukan untuk mempelajari pola parkir kendaraan di badan jalan pada ruas Jalan Bhayangkara. Pemahaman terhadap pola parkir tersebut selanjutnya diperlukan untuk analisis dan penataan kawasan parkir yang lebih tertib.Selain itu penelitian ini juga meninjau pengaruh parkir di badan jalan terhadap kapasitas jalan dan kinerja pelayanan jalan.

Beberapa penelitian terdahulu tentang penataan kawasan parkir, misalnya dilakukan oleh:

Herdana,A dan Krisna A.W. di kawasan Pasar Bringharjo [6]. Penelitian ini mengungkapkan bahwa penyebab kekurangan ruang parkir di pelataran parkir saat ini ádalah tingginya rata-rata durasi yang disebabkan oleh pemarkir jangka waktu 2–10 jam. Untuk itu pembatasan waktu di pelataran parkir ditetapkan untuk mengurangi pemarkir dengan jangka waktu lama. Selain itu, Aminudin Ajiz dan Restu Nugroho [1], meneliti tentang penggunaan badan jalan sebagai kawasan parkir di Jalan C.Simanjuntak.Penelitian tersebut mengidentifikasikan bahwa berkurangnya lebar efektif jalan pada jalan tersebut disebabkan penggunaan badan jalan sebagai kawasan parkir pada ruas Jalan C. Simanjuntak Jogjakarta. Untuk itu, perlunya sosialisasi penerapan waktu parkir bertingkat melalui penambahan tarif parkir untuk setiap kelipatan satu jam.

2.2 Faktor Pembangkit Parkir

Menurut Warpani [13], pada hakikatnya, orang selalu meminimumkan usaha atau kerja untuk maksud tertentu. Pengguna kendaraan misalnya, selalu ingin memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat tujuannya agar

tidak perlu jauh berjalan kaki. Jadi mudah apabila disekitar pusat kegiatan selalu dijumpai banyak kendaraan parkir. Kebutuhan tempat parkir adalah fungsi kegiatan. Makin berhimpun kegiatan disuatu tempat, makin besar pula kebutuhan akan tempat parkir.

2.3 Pengendalian Parkir

Menurut Hobbs [7], pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan merupakan hal penting untuk mengendalikan lalulintas agar kemacetan, polusi, dan kebisingan dapat ditekan, dan juga akan meningkatkan standar lingkungan dan kualitas pergerakan pejalan kaki dan pengendara sepeda. Pendistribusian ruang parkir yang tepat, penetapan tarif parkir (sistem pembayaran) yang sesuai peruntukan parkir, merupakan beberapa alternatif langkah pengendalian parkir. Pemarkir kendaraan dengan waktu lama seringkali menghabiskan ruang parkir berjangka waktu pendek, padahal parkir berjangka waktu pendeklah yang memberi banyak sumbangan pendapatan pada daerah tersebut.

Secara umum menurut Ofyar Z. Tamin [12], parkir dapat dibagi atas 2 (dua) jenis, yaitu: Parkir di badan jalan (*on-street parking*) dan Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*). Karakteristik parkir perlu diketahui untuk merencanakan atau mengoptimalakan suatu lahan parkir dengan cara mengetahui:

2.3.1 Akumulasi Parkir

Informasi ini sangat dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Informasi ini

dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

2.3.2 Tingkat Pergantian (*parking turn-over*) dan Tingkat Penggunaan (*occupancy*).

Tingkat pergantian diperoleh dari jumlah kendaraan yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia. Sedangkan, tingkat penggunaan diperoleh dari akumulasi kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%.

2.3.3 Volume Parkir

Jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan tertentu dalam satuan waktu tertentu (biasanya per hari).

2.3.4 Kapasitas Parkir

Banyaknya kendaraan yang dapat dilayani oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

2.3.5 Indeks Parkir

Merupakan persentase dari akumulasi jumlah kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100%.

2.4. Faktor yang Mempengaruhi Kapasitas Jalan

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5], faktor-faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan pekotaan adalah :

1. Kapasitas dasar (smp/jam)
2. Faktor penyesuaian lebar jalan
3. Faktor penyesuaian pemisah arah
4. Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb.
5. Faktor penyesuaian ukuran kota

2.4.1 Hambatan Samping

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalulintas akibat kegiatan disamping jalan .Aktivitas di samping jalan memang sering mengganggu dan menimbulkan konflik yang sangat berpengaruh pada kinerja jalan. Masing-masing jenis hambatan samping yang dilakukan yaitu :

1. Jumlah pejalan kaki berjalan atau menyeberang sepanjang segmen jalan
2. Jumlah kendaraan berhenti dan parkir
3. Jumlah kendaraan bermotor yang masuk dan keluar ke/dari lahan samping jalan dan jalan sisi
4. Arus kendaraan yang bergerk lambat (seperti becak, sepeda, delman, pedati, traktor dan lain sebagainya).

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Ketentuan Umum

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir [3], terdapat beberapa pengertian tentang parkir sebagai berikut ini :

1. Parkir adalah kendaraan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
2. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.
3. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
4. Tempat parkir pada badan jalan (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan.
5. Fasilitas parkir di luar badan jalan (*off street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa peralatan parkir atau gedung parkir.
6. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi fasilitas umum.
7. Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
8. Jalur gang merupakan antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.

9. Kawasan parkir adalah kawasan atau areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.
10. Volume parkir adalah jumlah seluruh kendaraan menggunakan tempat parkir persatuan waktu, biasanya diatur perhari.
11. Lamanya parkir (durasi parkir) adalah waktu yang digunakan oleh suatu kendaraan yang diparkir pada suatu tempat berpindah-pindah.
12. Akumulasi parkir adalah jumlah total kendaraan yang diparkir pada suatu daerah pada waktu tertentu.
13. Penggunaan parkir (indeks parkir) adalah persentase penggunaan ruang parkir pada setiap waktu atau perbedaan antara akumulasi dan penawaran (*supply*).
14. Tingkat pergantian waktu (*turn over*) adalah tingkat penggunaan ruang parkir yang dihitung dengan membagi volume parkir untuk suatu periode waktu tertentu dengan jumlah total ruang parkir.
15. Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan.
16. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah untuk SRP mobil penumpang.
17. Kawasan adalah suatu lahan yang ada batasan-batasan daerahnya.

3.2 Analisis Kapasitas Kawasan Parkir

Dalam menganalisis penelitian ini menggunakan Persamaan-persamaan Pignataro L.J [11].

3.2.1 Kapasitas Statis Parkir (KS)

$$KS = L / X \quad \ldots\ldots(1)$$

Dengan,

KS = Kapasitas tatis parkir (kendaraan)

L = Panjang jalan efektif yang digunakan untuk parkir (meter)

X = Satuan Ruang Parkir (SRP) yang digunakan (meter / kendaraan)

Dari persamaan ini dapat diketahui penyediaan kapasitas statis parkir yang akan disediakan atau ditawarkan untuk memenuhi permintaan ruang parkir, semakin besar kapasitas statis parker semakin besar ruang parkir yang dibutuhkan.

3.2.2 Kapasitas Dinamis (KD)

$$KD = (KS \times P) / D \quad \ldots\ldots(2)$$

Dengan,

KD = Kapasitas parkir dalam kendaraan / jam survei (kendaraan)

KS = Kapasitas statis parkir (kendaraan)

P = Lamanya survei (jam)

D = Rata-rata durasi / jam survei(jam)

Persamaan ini digunakan untuk mencari kapasitas dinamis ruang parkir dan tergantung dari durasi rata-ratanya. Semakin besar rata-rata durasi semakin kecil kapasitas dinamis, semakin kecil rata-rata durasi semakain besar kapasitas dinamis ruang parkirnya.

3.2.3 Jumlah Ruang Parkir yang dibutuhkan (Z)

$$Z = (Y \times D) / P \quad \text{.....(3)}$$

Dengan,

Z = Ruang parkir yang dibutuhkan

Y = Jumlah kendaraan yang diparkir dalam satuan waktu

P = Lama survei (jam)

D = Durasi rata-rata (jam)

Persamaan ini digunakan untuk mencari kebutuhan ruang parkir disetiap lokasi yang diamati. Kebutuhan ruang parkir ini sangat dipengaruhi oleh volume dan rata-rata durasi parkirnya.

3.2.4 Indeks Parkir (IP)

$$IP = (\text{Akumulasi}/KS) \times 100\% \quad \text{.....(4)}$$

Dengan,

IP = Presentase penggunaan ruang parkir pada setiap waktu (%)

Akumulasi = Akumulasi parkir (kendaraan)

KS = Kapasitas statis parkir (kendaraan)

Persamaan ini digunakan untuk mencari presentase kapasitas statis ruang parkir yang digunakan oleh kendaraan parkir pada waktu tertentu.

3.2.5 *Turn Over* (TO)

$$TO = \text{Jumlah kendaraan} / KS, \quad \text{.....(5)}$$

TO adalah tingkat perolehan /pergantian satu ruang dari kapasitas statis parkir yang ada selama waktu survei (kend/jam survei). Nilai TO ini sangat berhubungan dengan besar pendapatan (*income*) parkir.

3.3 Perencanaan Parkir

3.3.1 Penentuan Kebutuhan Parkir

Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir [3], ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan ditentukan menurut sifat dan peruntukkan parkirnya. Satuan yang digunakan adalah Satuan Ruang Parkir (SRP) mobil penumpang. Sehingga untuk aplikasi di lapangan harus disesuaikan dengan permintaan parkir setiap jenis kendaraannya.

3.3.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat [3], penentuan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas hal-hal menurut Tabel 3.1 dan Tabel 3.2

Tabel 3.1 Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis bukaan pintu	Pengguna/peruntukan fasilitas parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	▪ Karyawam pekerja kantor ▪ Tamu/pengunjung kegiatan, perkantoran, perdagangan,pemerintahan,universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 75 cm	▪ Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi,Hotel,Pusatperdagangan, Eceran/Swalayan, Rumah sakit	II
Pintu depan terbuka penuh & ditambah untuk pergerakan kursi roda	▪ Orang Cacat	III

Sumber : Dirjen Hubdat (1996)

Tabel 3.2 Satuan Ruang Parkir (SRP)

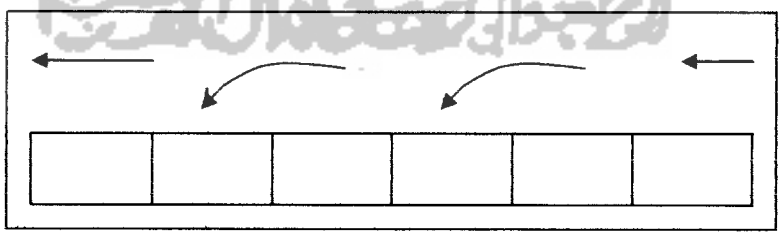
Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (SRP)
1.a. Mobil Penumpang untuk gol I	2,30 x 5,00
b. Mobil Penumpang untuk gol II	2,50 x 5,00
c. Mobil Penumpang untuk gol III	3,00 x 5,00
2. Bus/Truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber : Dirjen Hubdat (1996)

Menurut Hobbs [7], secara umum pola parkir dapat dibagi menjadi tiga jenis pola parkir menurut sudut parkirnya, yaitu:

1. Pola Parkir Paralel (0°)

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir yang sudutnya 90° dan sudut lebih kecil dari 90°.Kemudahan dan kenyamanan pengemudi juga lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir yang lainnya.Pola parkir ini biasanya diterapkan di kawasan parkir yang mempunyai lebar jalan kecil sehingga pengurangan lebar efektif jalan kecil.

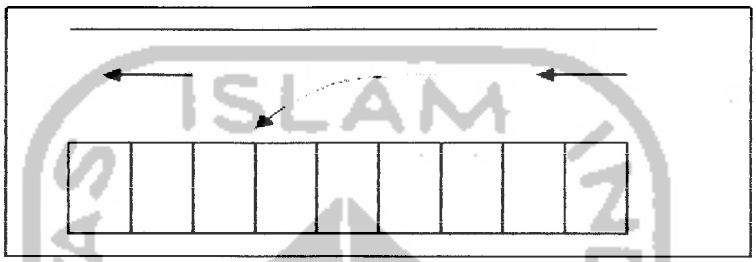


Sumber : Dirjen Hubungan Darat (1996)

Gambar 3.1 Pola Parkir Membentuk Sudut 0°

2. Membentuk sudut (90°)

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel,tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver keluar dan masuk ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut kecil dari 90°

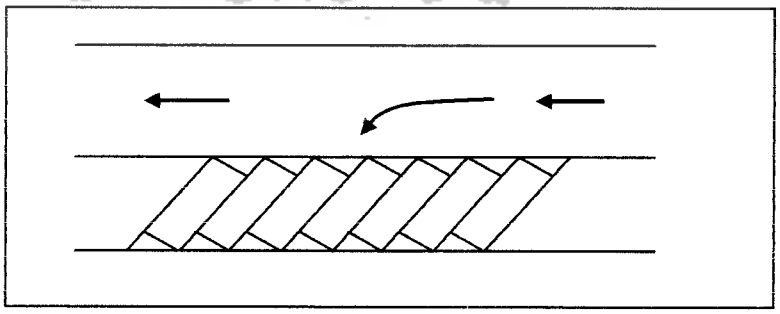


Sumber : Dirjen Hubungan Darat (1996)

Gambar 3.2 Pola parkir satu sisi membentuk Sudut 90°

3. Membentuk sudut 30°, 45° dan 60°.

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel namun lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir sudut 90°.Kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver keluar dan masuk ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°



Sumber : Dirjen Hubungan Darat (1996)

Gambar 3.3 Pola parkir satu sisi membentuk Sudut 45°

3.4 Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan

3.4.1 Kapasitas Jalan

Kapasitas adalah arus lalulintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan persatuan waktu yang melewati suatu titik dalam kondisi tertentu. Dari Manual Kapasitas Jalan Indonesia persamaan dasarnya:

$$C = C_0 \; x \; FC_W \; x \; FC_{SP} \; x \; FC_{SF} \; x \; FC_{CS} \quad \text{.....(6)}$$

Dengan :

C = kapasitas (smp/jam)

C_0 = kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = faktor penyesuaian lebar jalur lalulintas

FC_{SP} = faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{CS} = faktor penyesuaian ukuran kota

Dari persamaan (6), untuk faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{SF}) dan faktor penyesuaian lebar jalur lalulintas (FC_W) ditinjau dari adanya aktifitas parkir di badan jalan. Dalam hal ini hambatan samping yang kecil menyebabkan nilai faktor penyesuaian hambatan samping (FC_{SF}) semakin besar. Sedangkan faktor penyesuaian lebar jalur lalulintas (FC_W) semakin kecil karena dipengaruhi oleh adanya aktifitas parkir di kedua sisi badan jalan sehingga lebar jalan efektif akan menjadi kecil. Dengan demikian, semakin kecil nilai (FC_{SF}) dan (FC_W) maka semakin kecil pula nilai kapasitas jalan (C).

3.4.2 Volume Arus Lalulintas

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5], volume merupakan semua nilai arus lalulintas baik satu arah ataupun dua arah, dan harus diubah menjadi satuan mobil penumpang (smp) dengan menggunakan ekivalensi mobil penumpang (emp) yang diturunkan secara empiris yaitu untuk kendaraan ringan,kendaraan berat dan sepeda motor.

Smp adalah satuan untuk arus lalulintas berbagai tipe kendaraan yang diubah menjadi arus kendaraan ringan termasuk mobil penumpang dengan menggunakan emp.Sedangkan emp adalah faktor yang menunjukan berbagai tipe kendaraan dibandingkan kendaraan ringan sehubungan dengan pengaruhnya terhadap kecepatan kendaraan ringan dalam arus lalulintas.

Untuk menghitung volume arus lalulintas kendaraan bermotor menggunakan rumus sebagai berikut :

$$Q = [(emp_{LV} \times LV) + (emp_{HV} \times HV) + (emp_{MC} \times MC)] \quad \text{..... (7)}$$

Dengan :

Q = jumlah arus dalam kendaraan/jam

LV = kendaraan ringan

HV = kendaraan berat

MC = sepeda motor

3.4.3 Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan adalah rasio arus terhadap besarnya kapasitas jalan yang digunakan sebagai faktor utama dalam menentukan tingkat kinerja dan segmen jalan.Dengan adanya nilai derajat kejenuhan ini akan kita dapatkan bahwa pada segmen jalan tersebut mempunyai masalah terhadap kapasitas jalan atau tidak.

Persamaan yang digunakan :

$$DS = \frac{Q}{C} \quad \text{..... (9)}$$

Dengan :

DS = Derajat kejenuhan

Q = Arus lalulintas (smp/jam)

C = Kapasitas jalan (smp/jam)

BAB IV

METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk dalam penelitian diskriptif, yang menjelaskan secara rinci fakta dengan mengumpulkan, memilahkan dan menghubungkan data untuk menyimpulkan gejala yang diamati pada ruas Jalan Bhayangkara. Pada penelitian deskriptif data diambil dari pengamatan fenomena yang ada dan teramati

4.1 Jenis Data yang Diperlukan

Ada dua jenis data yang diperlukan untuk menganalisis kebutuhan parkir yaitu data primer dan data sekunder.

4.1.1 Data Primer

Data primer dikumpulkan dari hasil survei di lapangan, yaitu survei kendaraan yang parkir dan survei pencacahan aliran kendaraan serta pengambilan data hambatan samping per 200 meter pada ruas Jalan Bhayangkara. Survei parkir dilaksanakan terhadap kendaraan yang datang maupun yang meninggalkan kawasan parkir meliputi kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Adapun data yang diperoleh sebagai berikut :

a. Jumlah dan jenis kendaraan yang masuk dan keluar kawasan parkir,
b. Pencacahan jumlah aliran kendaraan,
c. Data hambatan samping,

d. Ukuran lebar dan panjang jalan,

e. Ukuran lebar dan tinggi trotoar

4.1.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pendukung (*back up* data) yang dipergunakan untuk mendukung pembuktian permasalahan secara ilmiah. Adapun data yang diperoleh antara lain adalah:

a. Gambar *layout* ruas jalan Bhayangkara, Yogyakarta

b. Informasi tarif parkir

c. Informasi data jumlah penduduk kota Yogyakarta.

4.2 Teknik Pengumpulan Data

4.2.1 Pengumpulan data parkir

Pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu mencatat jumlah kendaraan yang masuk dan keluar kawasan parkir dan masing-masing jenis hambatan samping setiap 15 menit, dengan menempatkan 6 (enam) *surveyor* yang dibagi pada 3 (tiga) Pos. Pada tiap-tiap pos ditugaskan 2 (dua) *surveyor* untuk melakukan pengambilan data primer. (lihat gambar 4.1)

4.2.2 Pengumpulan data arus kendaraan

Pengamatan dilakukan untuk mendapatkan data arus lalulintas, dengan cara pencacahan didapatkan data arus lalulintas selama tiga hari yang dikelompokan sesuai klasifikasi jenis kendaraan yaitu:

1). Kendaraan Ringan (LV), Yaitu kendaraan bermotor 2 as beroda 4 dengan jarak as 2,0-3,0 meter (termasuk mobil penumpang, mikrobis, pick-up dan truk kecil sesuai dengan klasifikasi Bina Marga)

2). Kendaraan Berat (HV), Yaitu kendaraan bermotor dengan jarak as lebih dari 3,5 meter, biasanya beroda lebih dari 4 (termasuk bis, truk 2 as, truk 3 as, dan truk kombinasi sesuai dengan sistem klasifikasi Bina Marga)

3). Sepeda Motor (MC), Yaitu kendaraan beroda 2 atau 3 (termasuk sepeda motor dan kendaraan beroda 3 sesuai dengan klasifikasi Bina Marga)

4.3 Peralatan yang Digunakan

Dalam pengukuran dan pencatatan di lapangan, alat yang digunakan antara lain adalah :

1. Pengatur waktu (*stop watch*),
2. Alat pencacah jumlah kendaraan (*counter*),
3. Papan alat tulis (*clip board*),
4. Meteran, untuk mengukur luasan parkir dan lebar jalan,
5. Alat tulis, dan
6. Formulir survei.

Sedangkan untuk menganalisis data, alat yang diperlukan adalah :

1. Alat hitung (*calculator*), dan
2. Komputer (program *Excel).*

4.4 Jadwal Pelaksanaan

Penelitian dilakukan selama 3 (tiga) hari yaitu hari Sabtu, Minggu dan Senin pada tanggal 3, 4 dan 5 Desember 2005, yang dianggap sudah mewakili hari akhir pekan, hari libur dan hari kerja. Waktu penelitian dimulai dari jam 07:00 – 21:00 WIB, karena rentang waktu tersebut diambil berdasarkan aktivitas kawasan parkir yang sebagian besar pertokoan

4.5 Rekapitulasi data

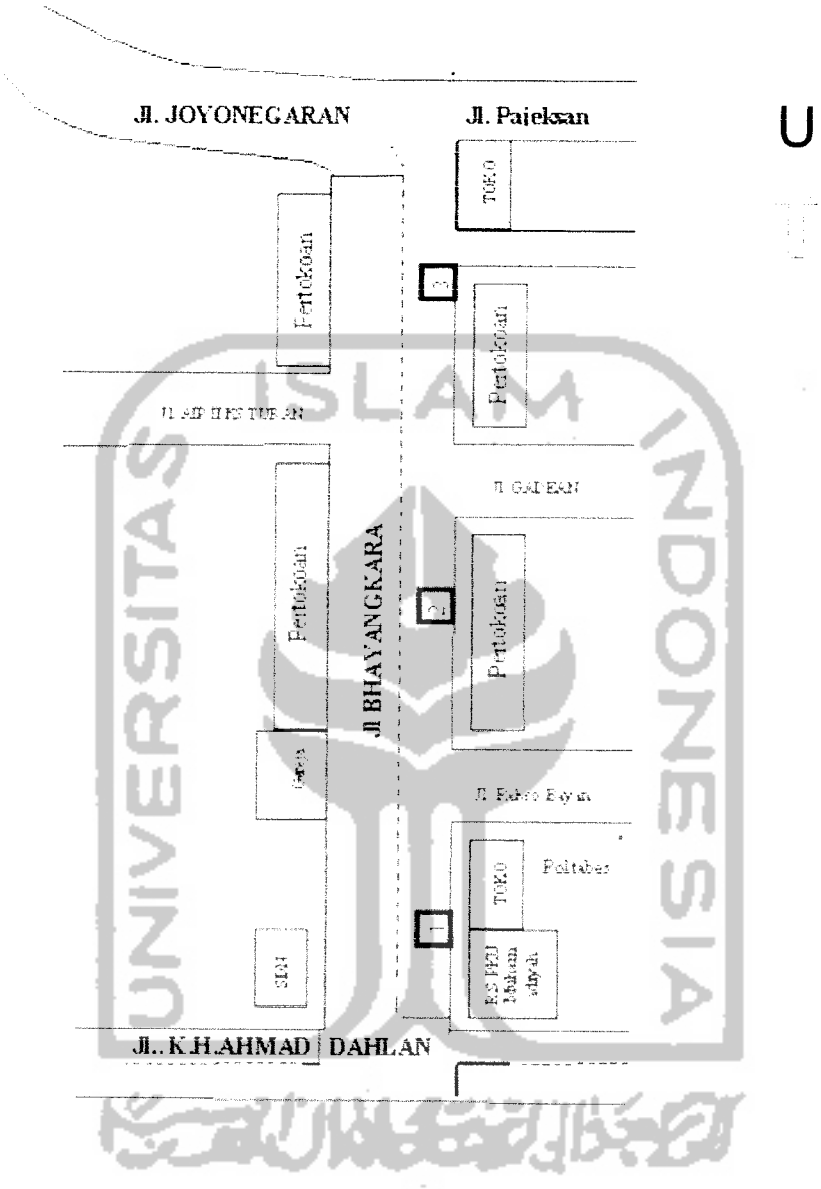
Rekapitulasi data primer dan sekunder menghasilkan data hasil pengamatan berupa volume kendaraan parkir, kebutuhan ruang parkir, kapasitas statis, kapasitas dinamis, indeks parkir, *turn over* dan arus lalulintas yang melewati Jalan Bhayangkara. Data ini selanjutnya dijadikan bahan untuk analisis data

4.6 Analisis Data

Semua data primer yang diperoleh dikelompokan menurut jenis survei yang dilakukan yaitu:

a. Terhadap parkir dengan perhitungan akumulasi parkir kendaraan, kapasitas statis dan kapasitas dinamis yang digambarkan ke dalam bentuk grafik.
b. Terhadap kapasitas dan kinerja ruas jalan dengan perhitungan volume arus lalulintas dan hambatan samping.

Untuk lebih jelasnya alur penelitian ini dapat dilihat pada gambar 4.2

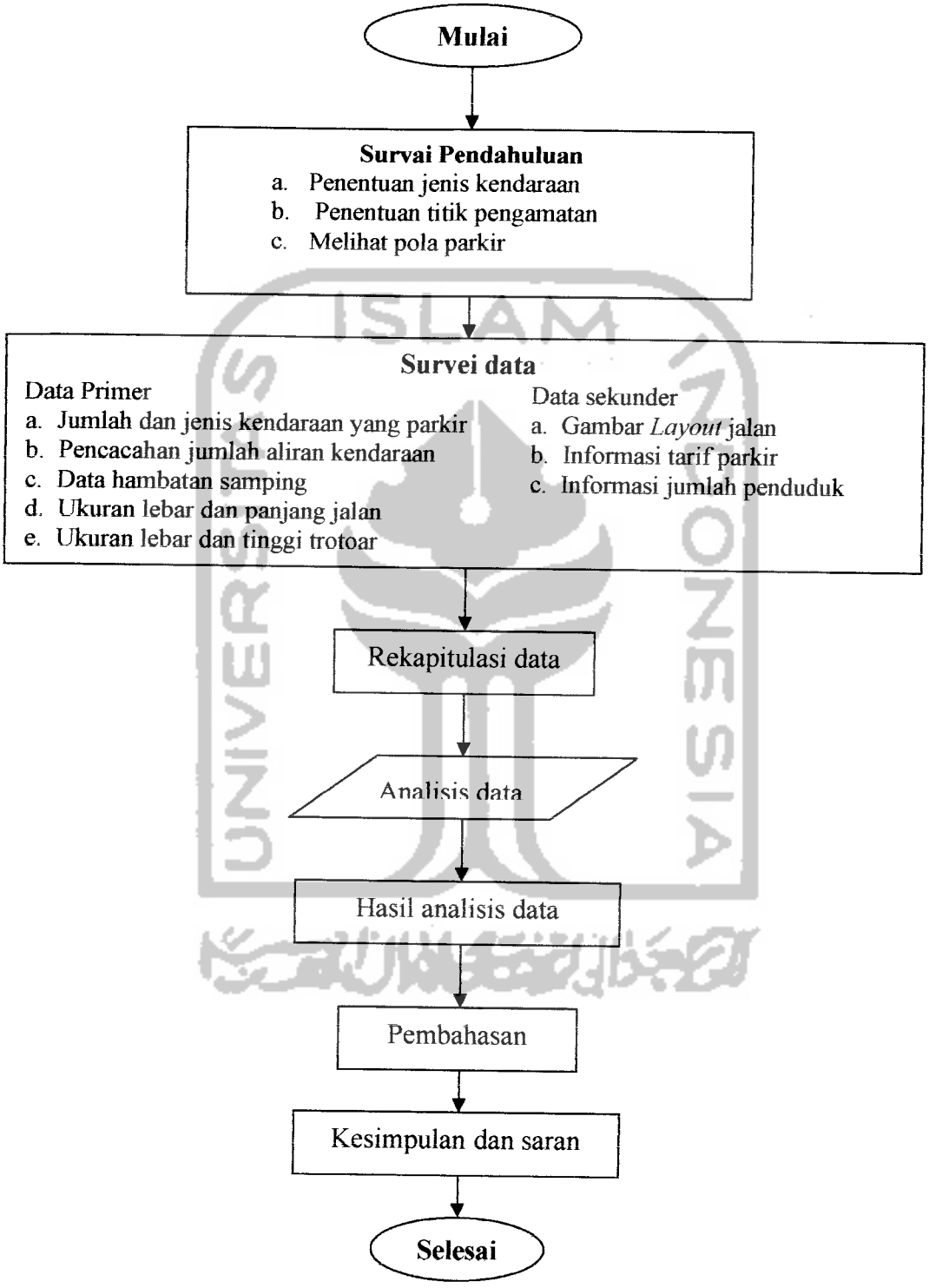


Gambar 4.1 Denah Lokasi Pengamatan

1 = Pos 1

2 = Pos 2

3 = Pos 3



Gambar 4.2 *Flow Chart* Metode Penelitian

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

5.1 Evaluasi Parkir Kondisi Sekarang

Evaluasi kondisi sekarang tentang permasalahan parkir yaitu dengan melihat indikator-indikator yang berkenaan dengan masalah parkir seperti pada Gambar 5.1 dibawah ini.

Gambar 5.1 Situasi Perparkiran pada ruas Jalan Bhayangkara

5.1.1 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah karakteristik parkir yang menggambarkan perubahan jumlah kendaraan yang masuk dan keluar di suatu area parkir pada suatu waktu tertentu. Data yang ada pada Jalan Bhayangkara, Yogyakarta, dapat dilihat akumulasi parkir total pada Tabel 5.1 dan Tabel 5.2 serta Gambar 5.2, Gambar 5.3, Gambar 5.4, Gambar 5.5, Gambar 5.6, Gambar 5.7.

Tabel 5.1 Akumulasi Parkir Total Sisi Timur Jalan

Waktu Pengamatan	Hari								
	Sabtu			Minggu			Senin		
	HV	LV	MC	HV	LV	MC	HV	LV	MC
07.00 - 08.00	0	5	2	0	10	2	0	2	5
08.00 - 09.00	0	4	4	0	9	4	0	3	12
09.00 - 10.00	0	4	9	0	33	7	1	5	23
10.00 - 11.00	0	17	3	0	29	15	0	6	28
11.00 - 12.00	0	20	11	0	23	13	0	12	32
12.00 - 13.00	0	13	7	0	23	13	0	11	23
13.00 - 14.00	0	16	5	0	18	16	0	10	22
14.00 - 15.00	1	14	11	0	16	11	0	10	12
15.00 - 16.00	0	14	9	0	27	12	0	11	9
16.00 - 17.00	0	9	11	0	29	12	0	13	7
17.00 - 18.00	0	7	13	0	25	14	0	13	5
18.00 - 19.00	0	2	6	0	16	17	0	9	6
19.00 - 20.00	0	5	6	0	14	5	0	9	3
20.00 - 21.00	0	4	1	0	10	7	0	3	1
Jumlah	1	134	98	0	282	148	1	117	188
Akumulasi Rata-rata	0.07	9.57	7.00	0.00	20.14	10.57	0.07	8.36	13.43

Sumber : Hasil analisis data.

Tabel 5.2 Akumulasi Parkir Total Sisi Barat Jalan

Waktu Pengamatan	Hari								
	Sabtu			Minggu			Senin		
	HV	LV	MC	HV	LV	MC	HV	LV	MC
07.00 - 08.00	0	8	9	0	26	1	0	12	2
08.00 - 09.00	0	18	4	0	30	2	0	25	14
09.00 - 10.00	0	16	11	0	42	2	0	37	24
10.00 - 11.00	0	26	12	0	29	2	0	33	33
11.00 - 12.00	0	26	3	0	22	1	0	28	24
12.00 - 13.00	0	27	5	0	16	2	0	27	33
13.00 - 14.00	0	24	8	0	15	2	0	25	28

14.00 - 15.00	0	27	4	1	17	1	0	23	29
15.00 - 16.00	0	25	4	0	17	2	0	20	34
16.00 - 17.00	0	29	3	0	12	2	0	20	29
17.00 - 18.00	0	20	6	0	5	1	0	14	19
18.00 - 19.00	0	17	10	0	7	1	0	10	9
19.00 - 20.00	0	15	6	0	7	5	0	12	6
20.00 - 21.00	0	5	0	0	4	0	0	5	0
Jumlah	0	283	85	1	249	24	0	291	284
Akumulasi Rata-rata	0.00	20.21	6.07	0.07	17.79	1.71	0.00	20.79	20.29

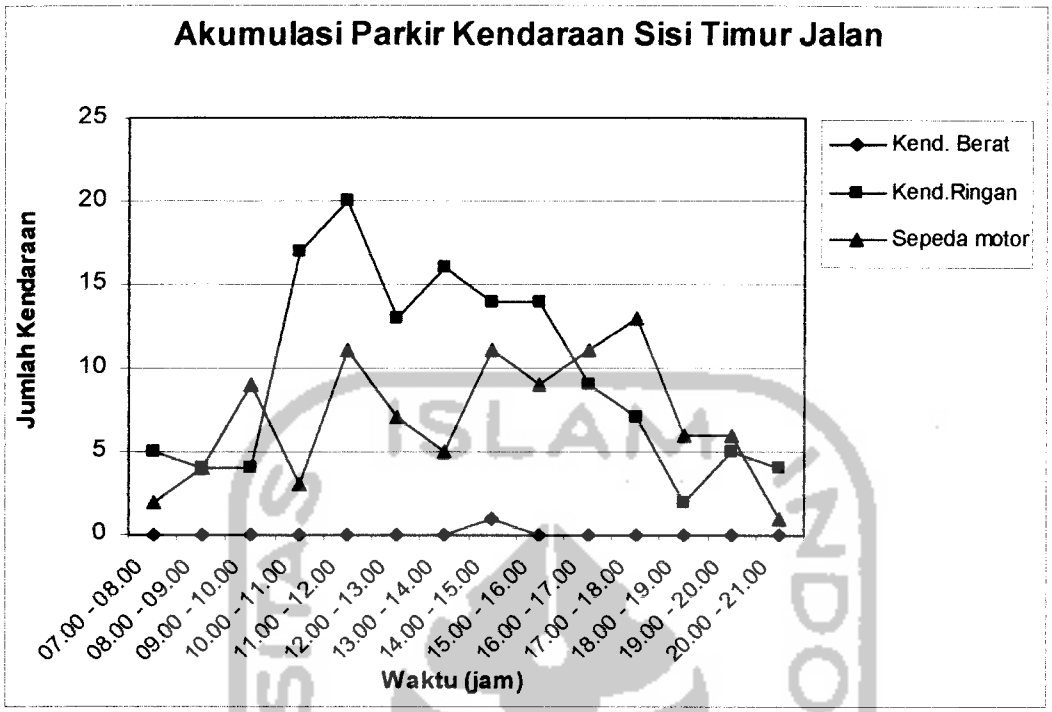
Sumber : Hasil analisis data.

Analisis akumulasi parkir total yang didapat merupakan akumulasi parkir rata-rata persatu jamnya pada sisi Timur dan sisi Barat jalan. Hasil analisis data pada Tabel 5.1 secara keseluruhan di dapat dari lampiran 2.a. dan Tabel 5.2 secara keseluruhan di dapat dari lampiran 2.b.

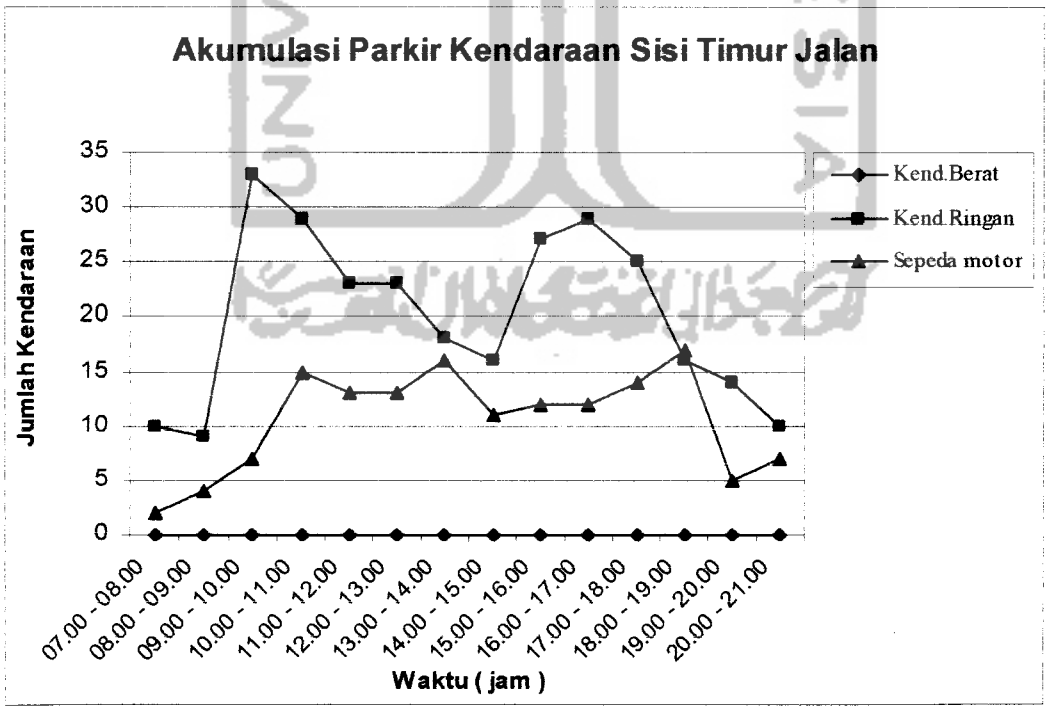
Contoh perhitungan, Akumulasi parkir total kendaraan ringan sisi Timur jalan, hari Sabtu 3 Desember 2005

$$\text{Akumulasi Parkir Total} = \frac{\text{Jumlah akumulasi parkir}}{\text{Jumlah pengamatan}}$$

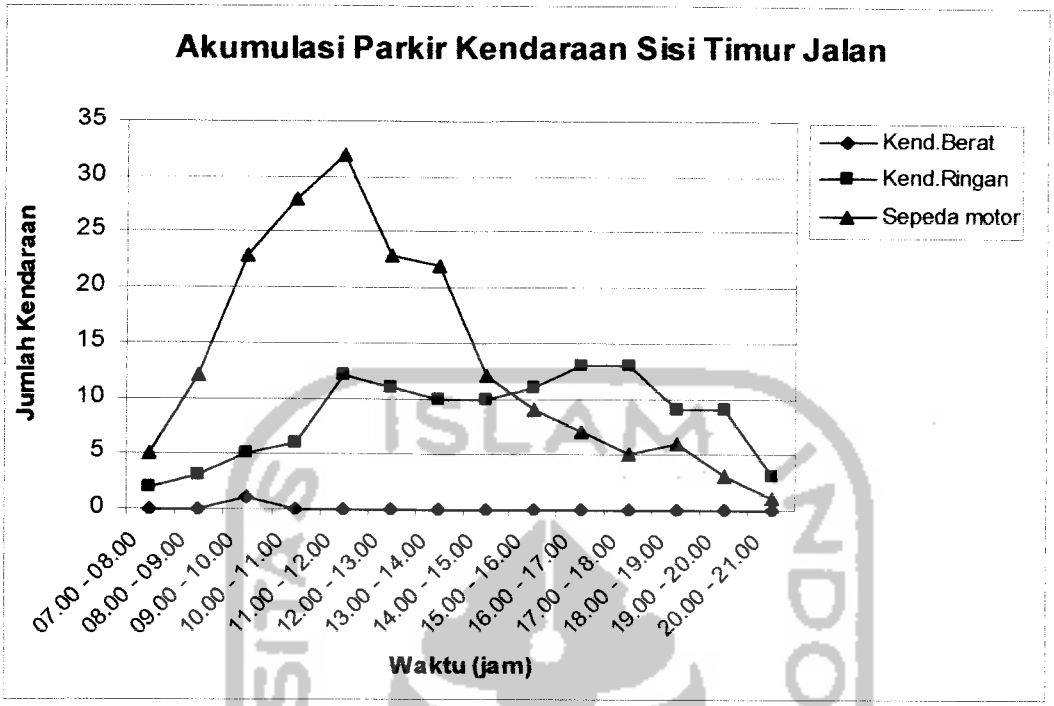
$$= \frac{134}{14} = 9{,}57 \text{ kendaraan} \approx 10 \text{ kendaraan}$$



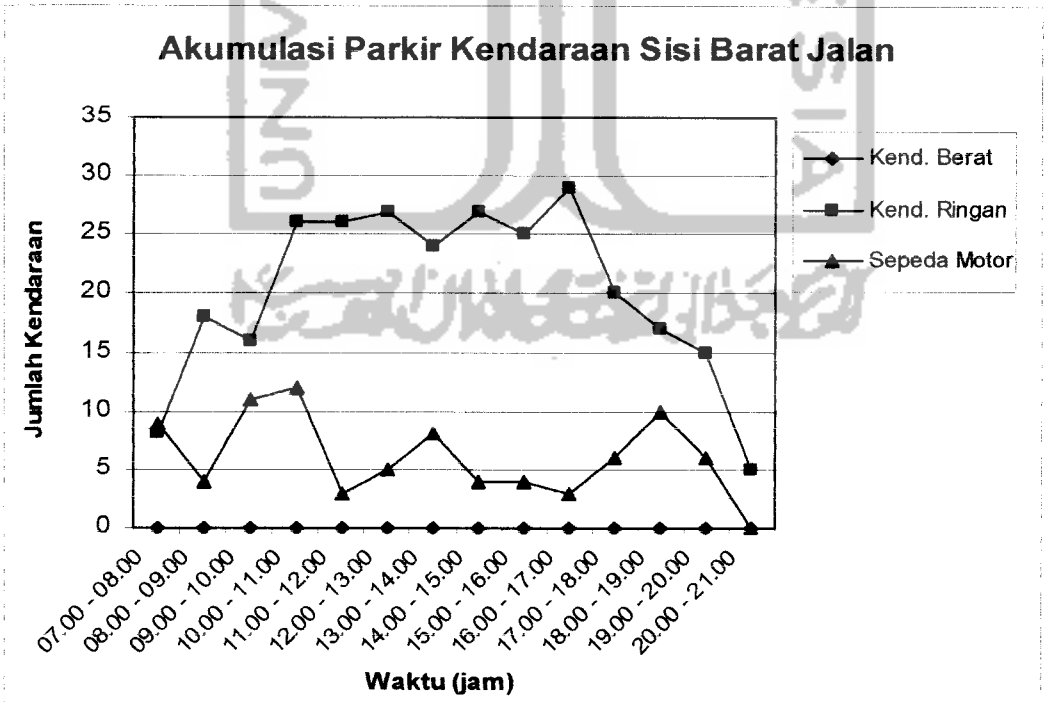
Gambar 5.2 Grafik Akumulasi parkir hari Sabtu, 3 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan



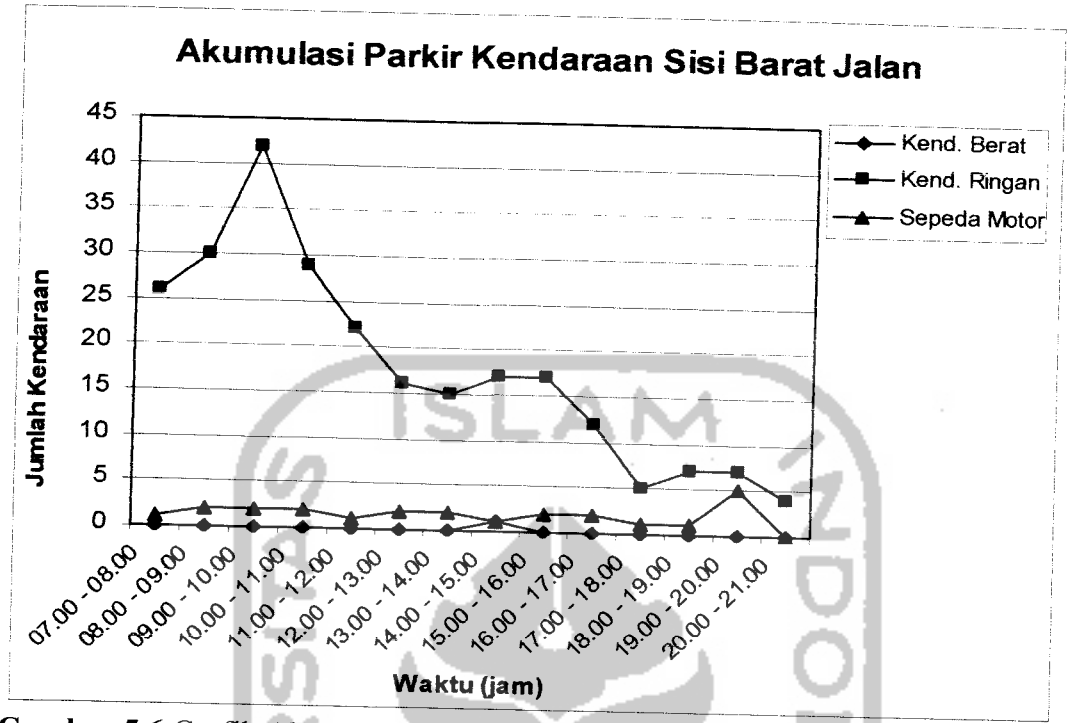
Gambar 5.3 Grafik Akumulasi parkir hari Minggu,4 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan.



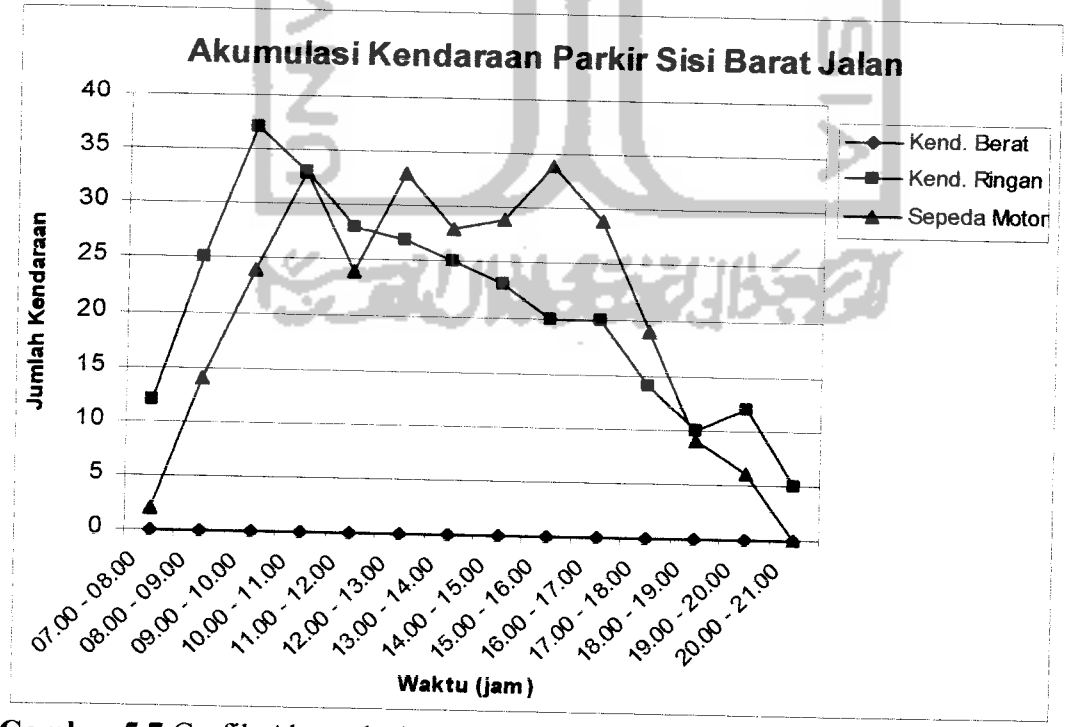
Gambar 5.4 Grafik Akumulasi parkir hari Senin, 5 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan



Gambar 5.5 Grafik Akumulasi parkir hari Sabtu, 3 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan



Gambar 5.6 Grafik Akumulasi parkir hari Minggu,4 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan



Gambar 5.7 Grafik Akumulasi parkir hari Senin, 5 Desember 2005 berdasarkan jenis kendaraan

5.1.2 Volume Parkir.

Volume parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang menggunakan tempat parkir sisi Timur jalan dan barat selama survei berlangsung yaitu 14 (empat belas) jam per hari dilakukan selama tiga hari. Semakin besar volume parkir semakin besar kebutuhan ruang parkirnya.

Tabel 5.3 Volume parkir selama penelitian 3 (tiga) hari

Hari / Tanggal	Sisi Barat Jalan		Sisi Timur Jalan	
	masuk	keluar	masuk	keluar
Sabtu / 3 Desember 2005	726	721	873	868
Minggu / 4 Desember 2005	437	433	674	657
Senin / 5 Desember 2005	614	609	882	878
Total	1777	1763	2429	2403

Sumber : Hasil survei

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada contoh perhitungan sebagai berikut:

Volume Parkir = total jumlah kendaraan yang memasuki kawasan parkir.

= (1777 + 2429) kendaraan

= 4206 kendaraan

Sehingga dapat dilihat rata-rata parkir per jam yaitu :

Rata-rata parkir = jumlah kendaraan masuk/total waktu penelitian

= ((1777 + 2429)/(3 x 14)) = 100,14 ≈ 101 kendaraan/jam

5.1.3 Kapasitas Statis Parkir (KS)

Karena di sepanjang Jalan Bhayangkara tidak terdapat marka parkir, maka kapasitas statis parkir disetiap pos dilakukan dengan melakukan pengukuran di

lapangan serta mengaplikasikan teori tentang pola parkir yang optimal dan memenuhi standar yang dapat ditetapkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.4 dan Tabel 5.5

Tabel 5.4 Kapasitas Statis parkir (KS) arah panjang jalan

Kapasitas Statis Parkir			
	Kendaraan Berat	Kendaraan Ringan	Sepeda Motor
L (m)	600	600	600
X (m/kend)	12.5	5	2
KS (kend)	48	120	300

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.5 Kapasitas Statis parkir (KS) arah lebar jalan

Kapasitas Statis Parkir			
	Kendaraan Berat	Kendaraan Ringan	Sepeda Motor
L (m)	600	600	600
X (m/kend)	3.4	2.5	0.75
KS (kend)	176.47	240	800

Sumber : Hasil analisis data

Contoh perhitungan, untuk kendaraan ringan arah panjang jalan:

Kapasitas Statis parkir (KS) = L/X

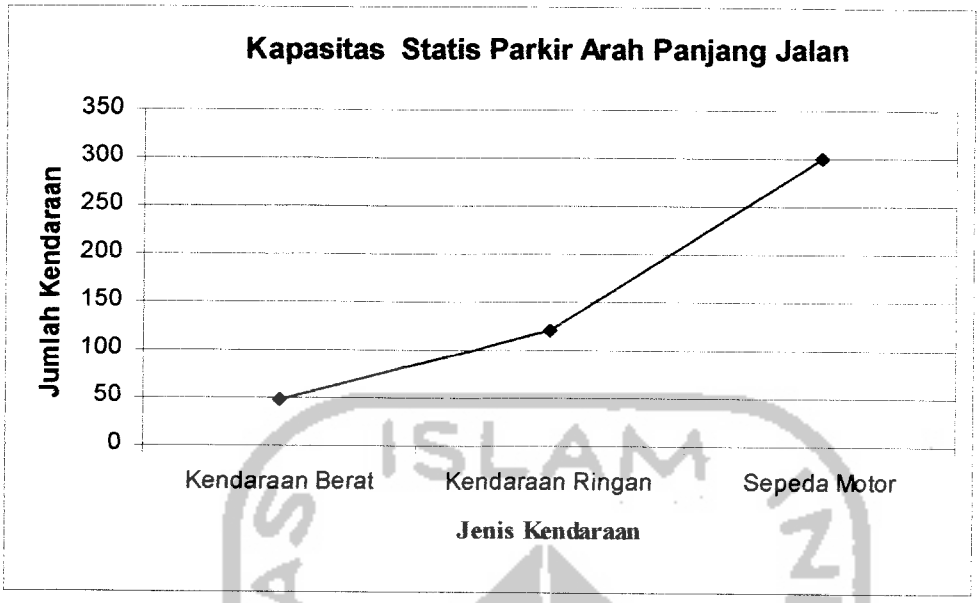
KS = (600) / 5

= 120 kendaraan

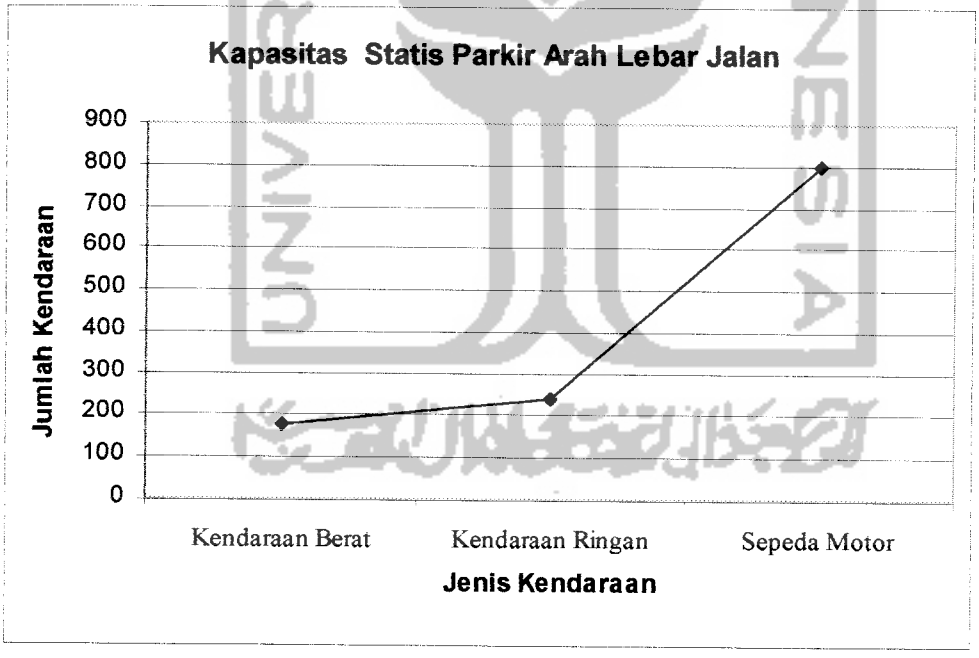
KS = Kapasitas Statis parkir (kendaraan)

L = Panjang jalan yang tersedia untuk parkir (meter)

X = SRP masing-masing jenis kendaraan menurut Tabel 3.2 (m/kendaraan)



Gambar 5.8 Grafik (KS) untuk masing-masing jenis kendaraan



Gambar 5.9 Grafik (KS) untuk masing-masing jenis kendaraan

5.1.4 Kebutuhan Ruang Parkir Teoritis

Dari hasil pengumpulan data dapat diketahui kebutuhan ruang parkir selama penelitian.

Tabel 5.6 Jumlah kendaraan di sisi Timur jalan yang memasuki kawasan parkir selama penelitian dilakukan (tiga hari)

Y (Kend)	Kend. Berat	Kend. Ringan	Sepeda Motor
Sabtu	7	316	550
Minggu	8	325	341
Senin	7	289	586
Total	22	930	1477
D (jam)	0.25	0.25	0.25
P (jam)	14	14	14

Sumber : Hasil survei

Tabel 5.7 Jumlah kendaraan di sisi Barat jalan yang memasuki kawasan parkir selama penelitian dilakukan (tiga hari)

Y (Kend)	Kend. Berat	Kend. Ringan	Sepeda Motor
Sabtu	1	417	308
Minggu	4	286	147
Senin	5	319	290
Total	10	1022	745
D (jam)	0.25	0.25	0.25
P (jam)	14	14	14

Sumber: Hasil survei

Kebutuhan parkir dan lamanya kendaraan parkir dapat diketahui dengan rumus:

$Z = (Y \times D) / P$

Z = Kebutuhan ruang parkir (Kendaraan)

Y = Jumlah kendaraan (Volume) yang diparkir dalam satu waktu.

P = Lama survei (jam) = 14 jam

D = Rata-rata durasi (jam)

Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada Tabel 5.8 dan Tabel 5.9.

Tabel 5.8 Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (Z) per empat belas jam pada sisi Timur jalan.

	kend.berat	kend.ringan	sepeda motor
Sabtu	0.07	5.64	9.82
Minggu	0.14	5.80	6.08
Senin	0.125	5.16	10.46

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.9 Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (Z) per empat belas jam pada sisi Barat jalan.

	kend.berat	kend.ringan	sepeda motor
Sabtu	0.01	7.44	5.5
Minggu	0.07	5.10	2.62
Senin	0.08	5.69	5.17

Sumber : Hasil analisis data

Contoh perhitungan, dari data kendaraan ringan pada sisi Barat jalan:

Kebutuhan ruang parkir (Z) = (Y x D) / P

= (417 x 0,25) / 14

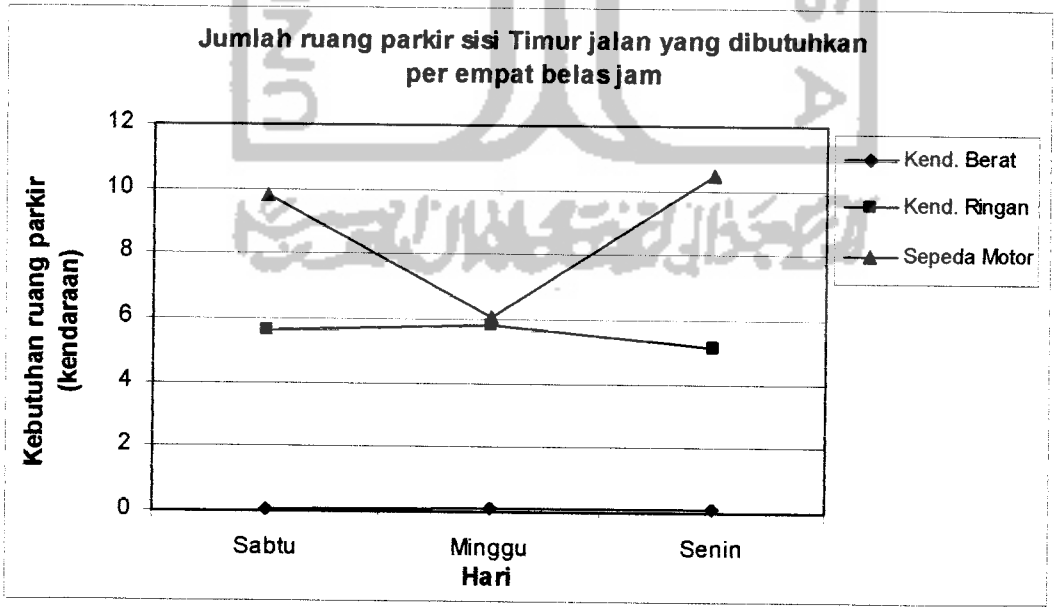
= 7,44kendaraan ≈ 8 kendaraan.

Keterangan :

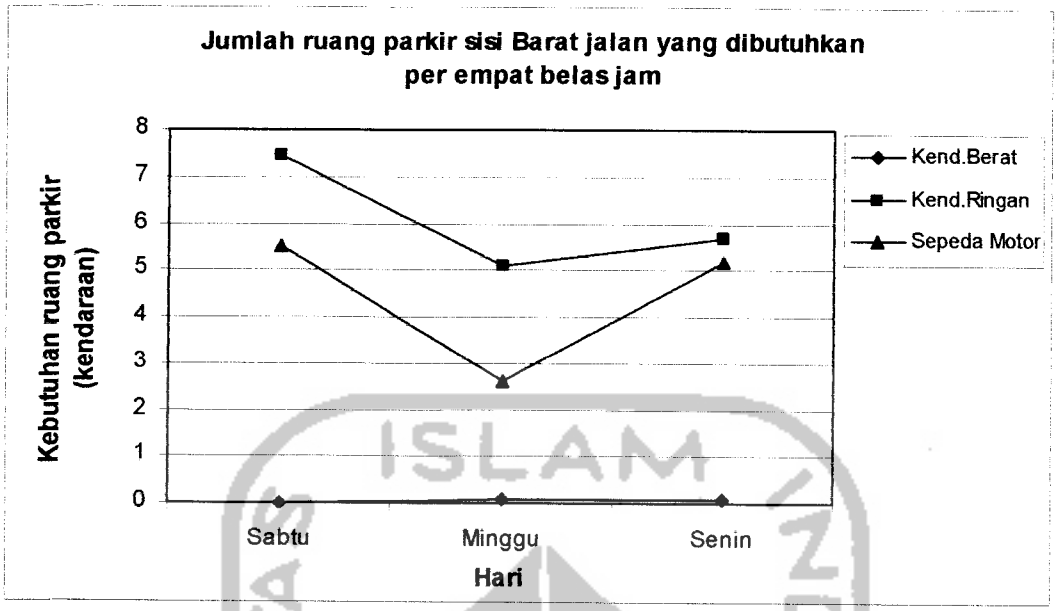
Y didapat dari pada Tabel 5.6 dan Tabel 5.7 , yaitu jumlah kendaraan yang memasuki kawasan parkir dalam satu satuan waktu (per empat belas jam).

D didapat dari rata-rata pencatatan kendaraan yang memasuki kawasan parkir persatuan waktu, rata-rata yang diambil adalah setiap (15) lima belas menit = 0,25 (nol koma dua puluh lima) jam. (Nilai D ini didasarkan pada ketidakmungkinan pencatatan lamanya waktu parkir untuk setiap kendaraan, karena akan sangat membutuhkan banyak surveyor apabila satu kendaraan satu surveyor.Lokasi pengamatan adalah parkir badan jalan sepanjang 600 meter dan tidak ada pintu masuk maupun pintu keluar sehingga sulit untuk mengamati lamanya parkir kendaraan satu persatu).

P didapat dari lamanya waktu survei yang dilakukan setiap harinya, yaitu 14 (empat belas) jam.



Gambar 5.10 Grafik Kebutuhan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan pada ruas jalan sisi Timur.



Gambar 5.11 Grafik Kebutuhan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan pada ruas jalan sisi Barat.

5.1.5 Kapasitas Dinamis Parkir (KD)

Kapasitas dinamis ruang parkir tergantung pada besarnya rata-rata durasi kapasitas dinamisnya atau sebaliknya semakin panjang durasi semakin kecil kapasitas dinamis ruang parkirnya. Kapasitas dinamis parkir dihitung dengan rumus:

KD = (KS x P) / D

Dimana,

KD = Kapsitas Dinamis parkir (kendaraan)

KS = Kapsitas Statis parkir (kendaraan)

P = Lamanya survei (jam) =14 jam

D = Rata-rata durasi (jam)

Dari hasil pengumpulan data diketahui kapasitas dinamis parkir (KD) arah panjang dan arah lebar jalan yang dapat dilihat pada Tabel 5.10 dan Tabel 5.11

Tabel 5.10 Kapasitas Dinamis parkir (KD) arah panjang jalan

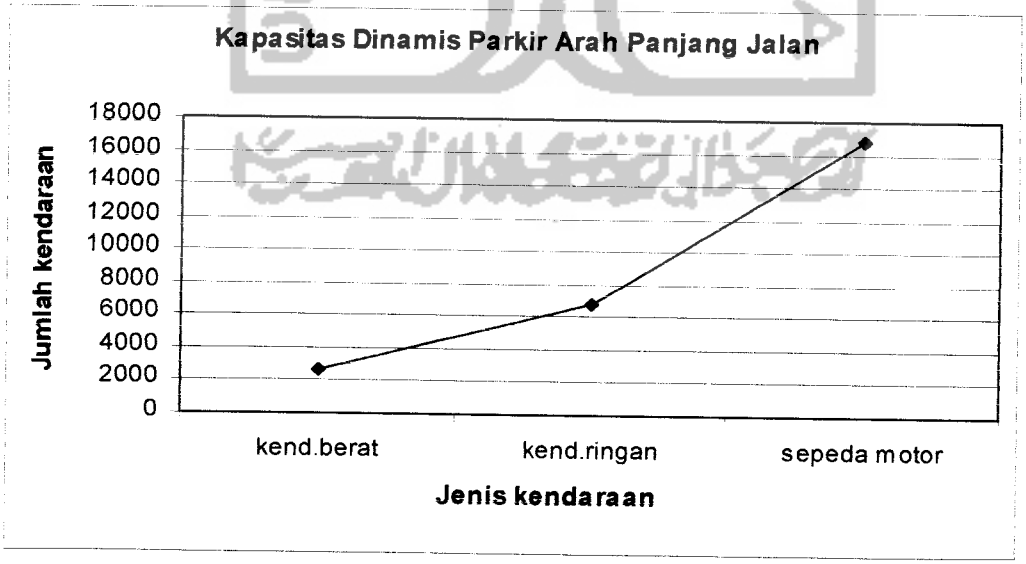
	kend.berat	kend.ringan	sepeda motor
KS (kend) selama penelitian	48	120	300
P (jam) / hari	14	14	14
D (0.25) (jam) / hari	0,25	0,25	0,25
KD (kend)	2688	6720	16800

Sumber: Hasil analisis data

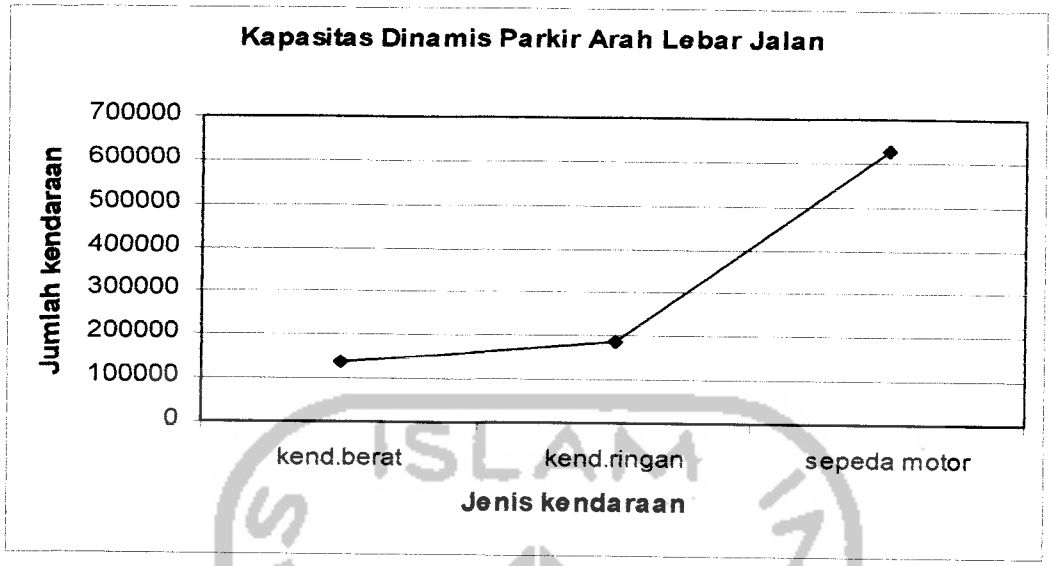
Tabel 5.11 Kapasitas Dinamis parkir (KD) arah lebar jalan

	kend.berat	kend.ringan	sepeda motor
KS (kend) selama penelitian	176.47	240	800
P (jam) / hari	14	14	14
D (0.25) (jam) / hari	0,25	0,25	0,25
KD (kend)	9882,35	13440	44800

Sumber: Hasil analisis data



Gambar 5.12 Grafik Kapasitas Dinamis parkir (KD) untuk masing-masing jenis kendaraan (arah panjang jalan)



Gambar 5.13 Grafik Kapasitas Dinamis parkir (KD) untuk masing-masing jenis kendaraan (arah lebar jalan)

Contoh perhitungan, dari data kendaraan ringan arah panjang jalan

:Kapasitas Dinamis parkir (KD) = (KS x P) / D

= (120 x 14)/ (0,25)

= 6720 kendaraan /hari

5.1.6 Penggunaan Ruang Parkir (Indeks Parkir)

Indeks parkir adalah persentase penggunaan ruang parkir pada setiap waktu atau perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas statis ruang parkir. Rumus yang digunakan adalah :

$$\text{Indeks Parkir (IP)} = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{KS}} \times 100\%$$

Dari rumus diatas dapat diketahui indeks parkir maksimum. Nilai indeks parkir dapat dilihat pada Tabel 5.12, Tabel 5.13, Tabel 5.14, dan Tabel 5.15

Tabel 5.12 Indeks Parkir (IP) sebelah Timur per empat belas jam (%) arah panjang jalan

Hari	Kend berat	Kend ringan	Sepeda motor
Sabtu	0.29	8.13	2.40
Minggu	0.10	16.95	3.65
Senin	0.15	7.17	4.64

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.13 Indeks Parkir (IP) sebelah Timur per empat belas jam (%) arah lebar jalan

Hari	Kend berat	Kend ringan	Sepeda motor
Sabtu	0.08	4.07	0.90
Minggu	0.03	8.48	1.37
Senin	0.04	3.59	1.74

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.14 Indeks Parkir (IP) sebelah Barat per empat belas jam (%) arah panjang jalan

Hari	Kend berat	Kend ringan	Sepeda motor
Sabtu	0.02	17.23	2.25
Minggu	0.15	15.55	0.76
Senin	0.21	17.29	6.87

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.15 Indeks Parkir (IP) sebelah Barat per empat belas jam (%) arah lebar jalan

Hari	Kend berat	Kend ringan	Sepeda motor
Sabtu	0.01	8.61	0.85
Minggu	0.04	7.78	0.29
Senin	0.06	8.65	2.58

Sumber : Hasil analisis data

Contoh perhitungan, dari data kendaraan ringan sisi Barat jalan arah panjang

Diketahui :

Dalam hal ini akumulasi parkir yang digunakan adalah akumulasi parkir total kendaraan, sehingga akumulasi parkir kendaraan ringan pada hari Sabtu, 3 Desember 2005 pada sisi Barat jalan = 20,67 kendaraan. (lampiran 2.b)

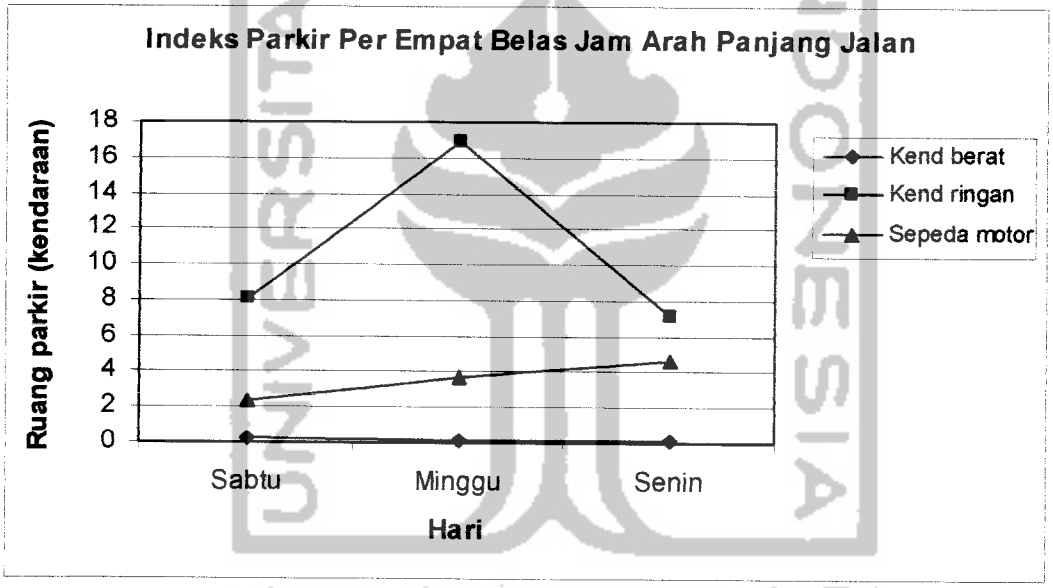
Kapasitas Statis Parkir (KS) kendaraan ringan = 120 kendaraan (Tabel 5.4)

Jadi :

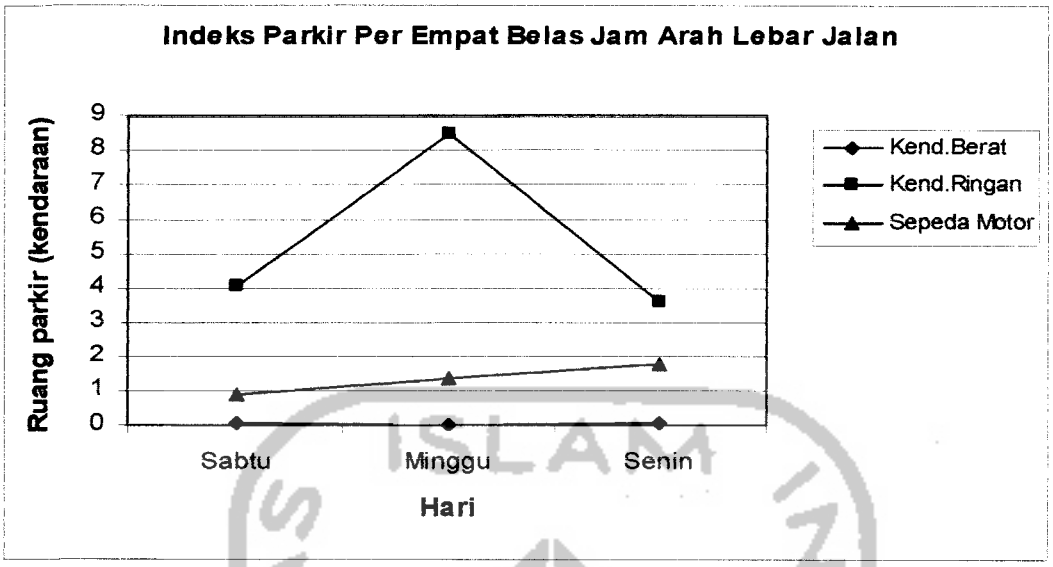
$$\text{Indeks Parkir (IP)} = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{KS}} \times 100\ \%$$

$$= \frac{20{,}67}{120} \times 100\%$$

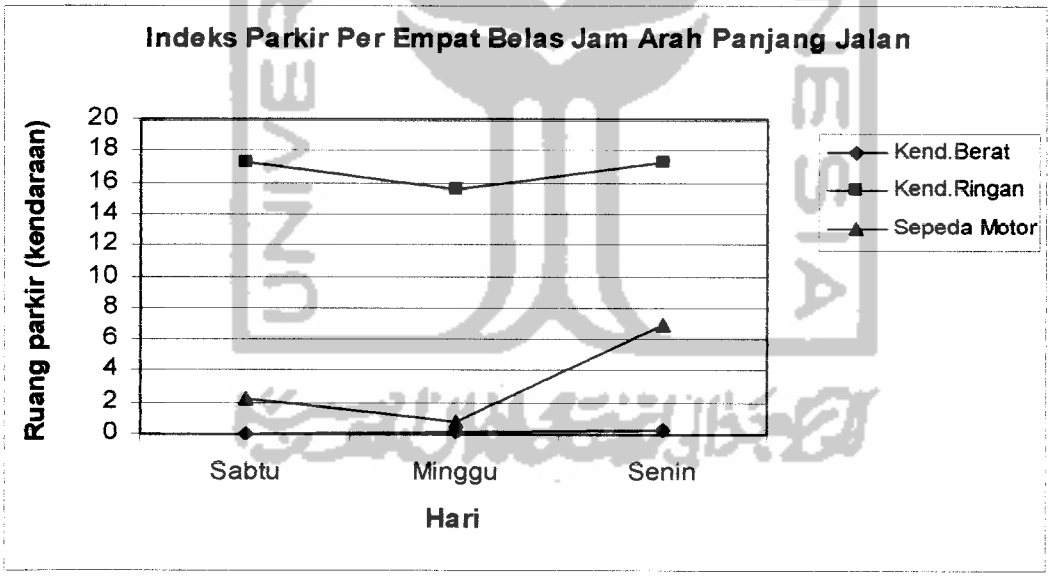
$$= 17{,}23\ \%$$



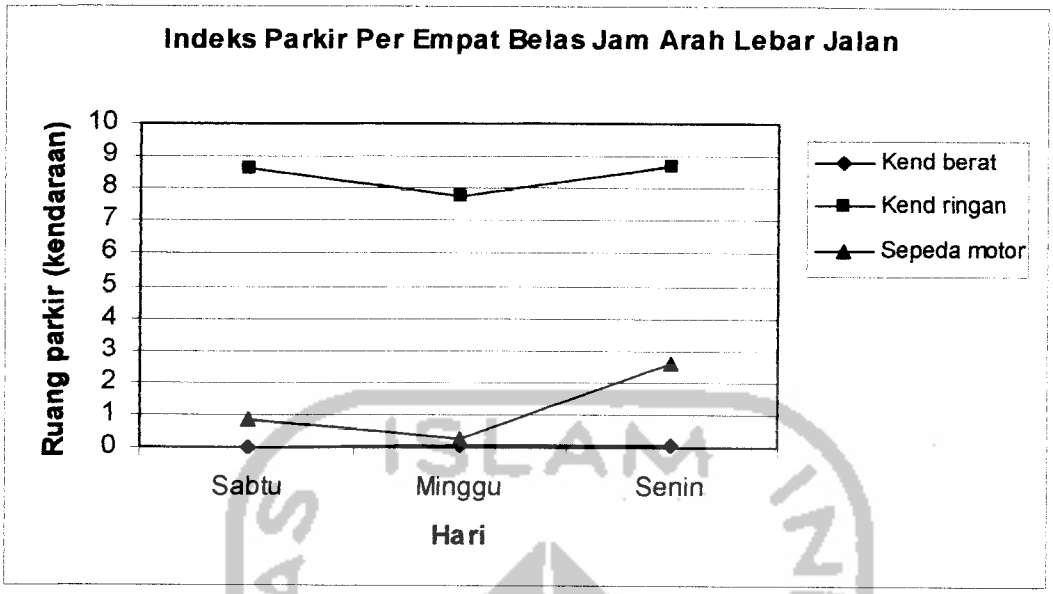
Gambar 5.14 Grafik Indeks Parkir (IP) per empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur jalan



Gambar 5.15 Grafik Indeks Parkir (IP) per empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Timur jalan



Gambar 5.16 Grafik Indeks Parkir (IP) per empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat jalan



Gambar 5.17 Grafik Indeks Parkir (IP) per empat belas jam untuk masing-masing jenis kendaraan sisi Barat jalan

5.1.7 Tingkat Pergantian Parkir (*Turn Over*)

Rumus yang digunakan dalam mencari nilai tingkat pergantian parkir (*turn over*) adalah sebagai berikut :

$$TO = \frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{KS}$$

Hasil analisis *turn over* selama penelitian dapat dilihat pada Tabel 5.16, Tabel 5.17, Tabel 5.18 & Tabel 5.19

Tabel 5.16 Turn Over (TO) per empat belas jam (kend/jam) arah panjang sisi Timur jalan

Hari	kendaraan berat	kendaraan ringan	sepeda motor
Sabtu	0.15	2.63	1.83
Minggu	0.17	2.71	1.14
Senin	0.15	2.41	1.95

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.17 Turn Over (TO) per empat belas jam (kend/jam) arah lebar sisi Timur jalan

Hari	kendaraan berat	kendaraan ringan	sepeda motor
Sabtu	0.04	1.32	0.69
Minggu	0.05	1.35	0.43
Senin	0.04	1.20	0.73

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.18 Turn Over (TO) per empat belas jam (kend/jam) arah panjang sisi Barat jalan

Hari	kendaraan berat	kendaraan ringan	sepeda motor
Sabtu	0.02	3.48	1.03
Minggu	0.08	2.38	0.49
Senin	0.10	2.66	0.97

Sumber : Hasil analisis data

Tabel 5.19 Turn Over (TO) per empat belas jam (kend/jam) arah lebar sisi Barat jalan

Hari	kendaraan berat	kendaraan ringan	sepeda motor
Sabtu	0.01	1.74	0.39
Minggu	0.02	1.19	0.18
Senin	0.03	1.33	0.36

Sumber : Hasil analisis data

Contoh perhitungan, dari data kendaraan ringan sisi Barat jalan arah panjang

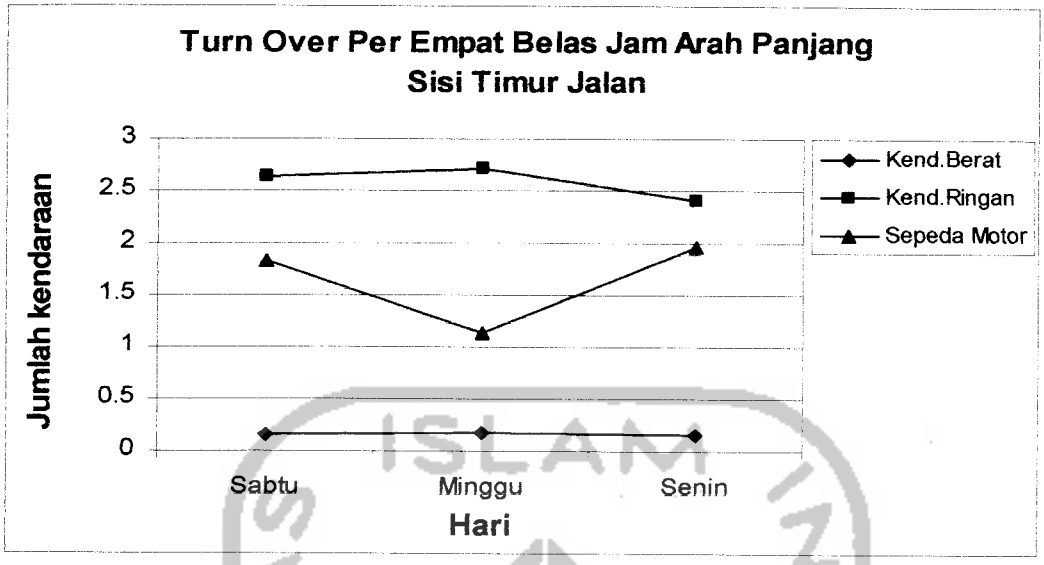
Diketahui :

Jumlah kendaraan ringan yang memasuki kawasan parkir pada survei hari Sabtu, 3 Desember 2005 = 417 kendaraan (Tabel 5.7)

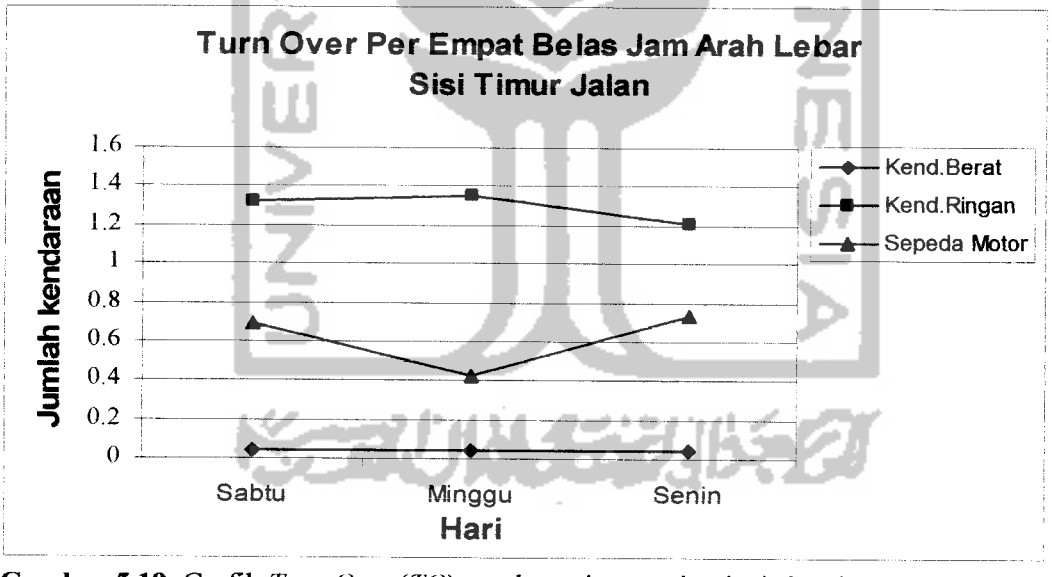
Kapasitas Statis = 120 kendaraan (Tabel 5.4).

$$TO = \frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{\text{Kapasitas Statis}}$$

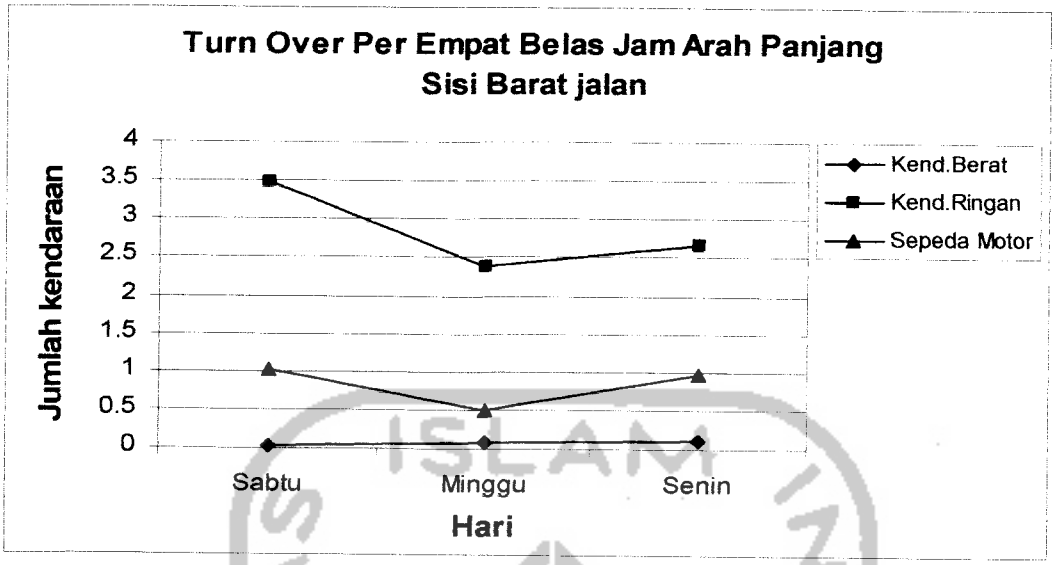
$$= \frac{417}{120} = 3{,}48 \text{ kendaraan/jam} \approx 4 \text{ kendaraan/jam}$$



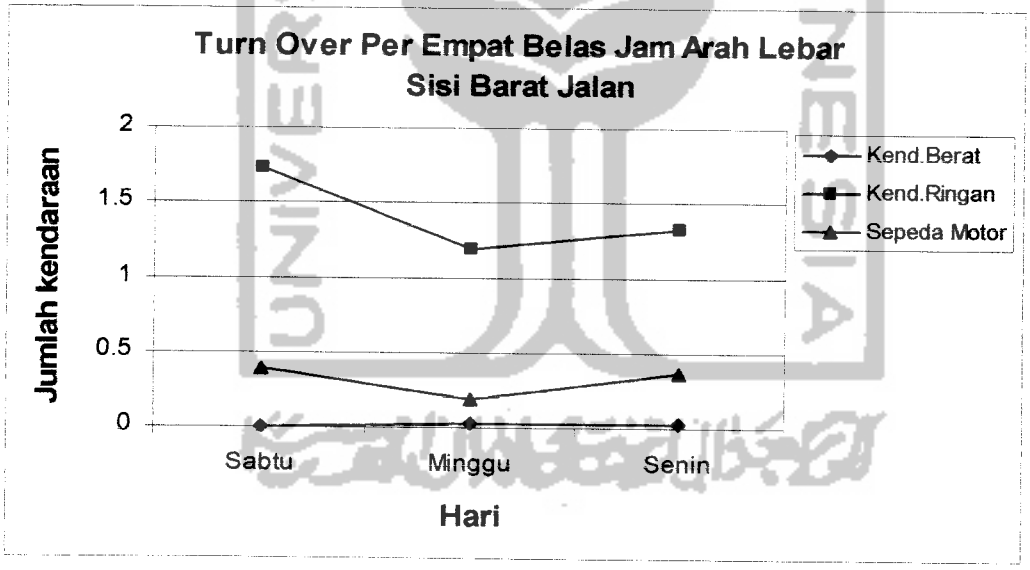
Gambar 5.18 Grafik *Turn Over* (*TO*) untuk masing-masing jenis kendaraan



Gambar 5.19 Grafik *Turn Over* (*TO*) untuk masing-masing jenis kendaraan



Gambar 5.20 Grafik *Turn Over* (*TO*) untuk masing-masing jenis kendaraan



Gambar 5.21 Grafik *Turn Over* (*TO*) untuk masing-masing jenis kendaraan

5.1.8 Rekapitulasi Hasil Analisis Parkir

Hasil analisis seluruh perhitungan parkir selama penelitian dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 5.20 Hasil analisis parkir selama survei

	kendaraan berat	kendaraan ringan	sepeda motor	Total
Arah lebar jalan				
KS (kend)	176,47	240	800	1216,47
Z (kend)	0,52	34,86	39,68	75,06
KD (kend)	2688	6720	16800	26208
IP (%) sisi Timur jalan	0,15	16,13	4,01	20,29
IP (%) sisi Barat jalan	0,1	25,03	3,71	28,84
TO (kend) sisi Timur jalan	0,12	3,875	1,85	5,84
TO (kend) sisi Barat jalan	0,06	4,26	0,93	5,25
Arah panjang jalan				
KS (kend)	48	120	300	468
Z (kend)	0,52	34,86	39,68	75,05
KD (kend)	9882,35	13440	44800	68122,35
IP (%) sisi Timur jalan	0,54	32,26	10,69	43,49
IP (%) sisi Barat jalan	0,38	50,07	9,88	60,33
TO (kend) sisi Timur jalan	0,46	7,75	4,92	13,13
TO (kend) sisi Barat jalan	0,21	8,52	2,48	11,21

Sumber : Hasil analisis data

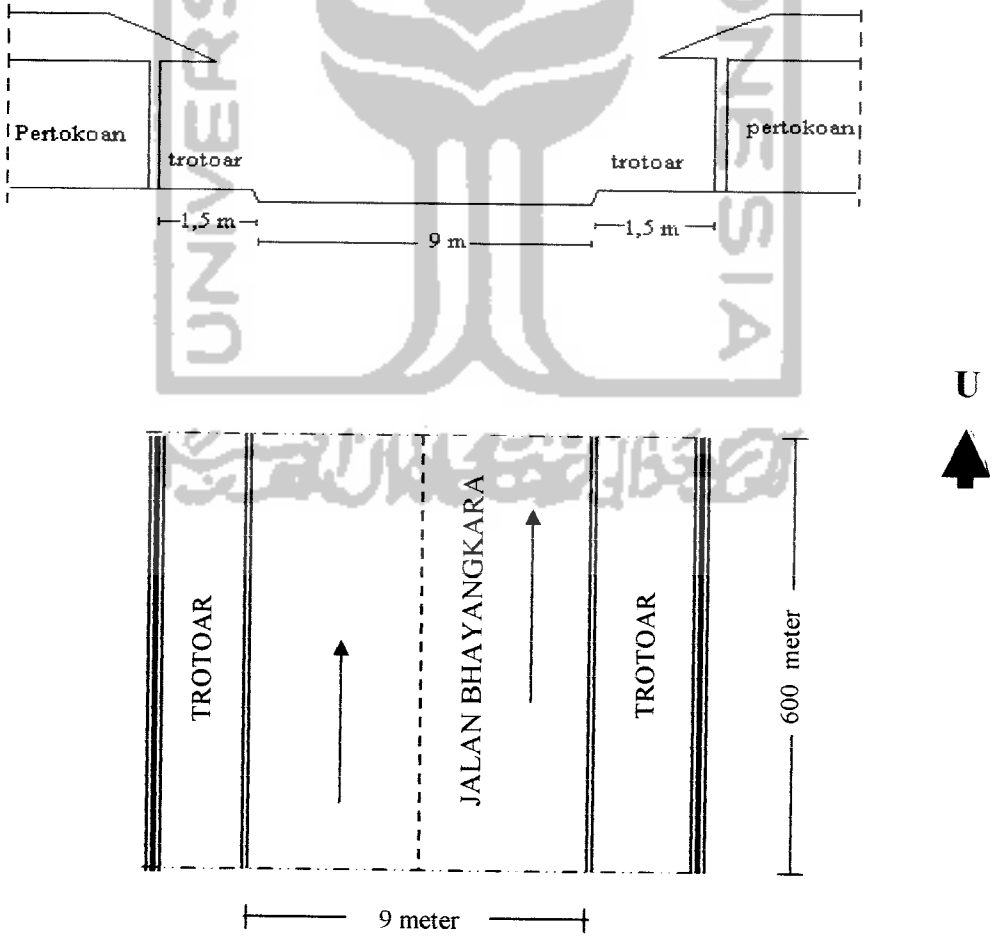
5.2 Analisis Pengaruh Parkir Di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan

5.2.1 Kondisi geometrik jalan

Data kondisi geometrik didapat dari pengamatan di lapangan adalah data yang berhubungan langsung dengan lalulintas dan diamati langsung di lapangan.

a. Kondisi jalur lalulintas

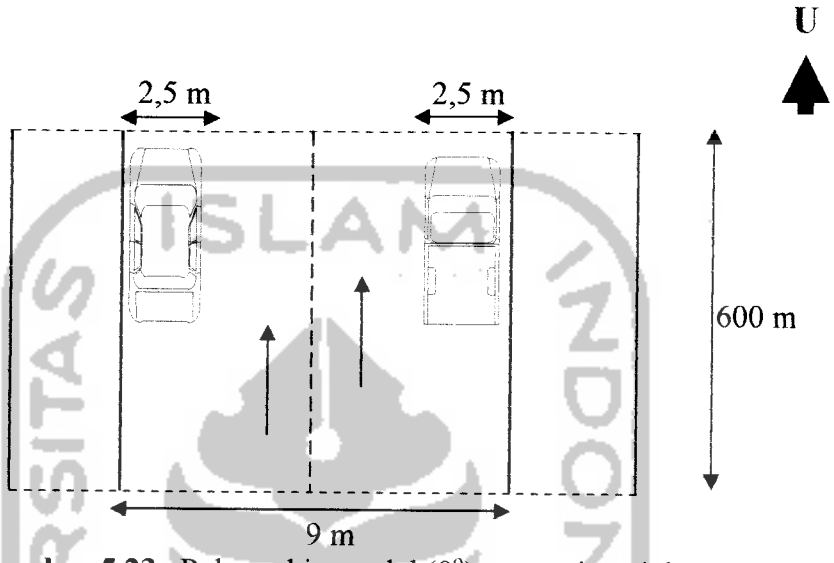
Jalan Bhayangkara merupakan jalan dua lajur satu arah dengan lebar jalan sembilan (9) meter dan merupakan jalan dengan kereb. Seperti Gambar 5.22 di bawah ini.



Gambar 5.22 Kawasan parkir Jalan Bhayangkara

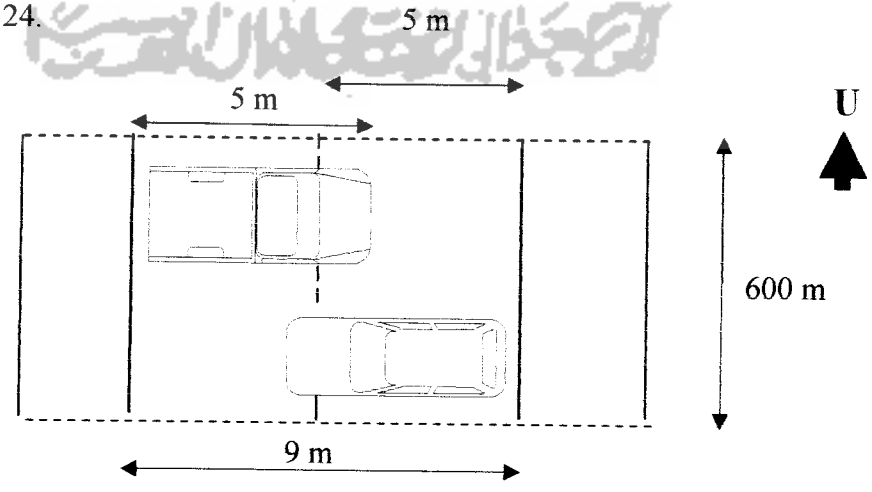
b. Pola Parkir

Parkir kendaraan berat dan kendaraan ringan di badan jalan yang ada sepanjang Jalan Bhayangkara Yogyakarta adalah dengan pola parkir paralel (0°)



Gambar 5.23 Pola parkir paralel (0°) memanjang jalan

Sedangkan untuk sepeda motor menggunakan pola parkir 90° atau melintang pada kedua sisi jalan. Untuk kendaraan ringan dan kendaraan berat pola parkir 90° tidak mungkin diterapkan, karena lebar Jalan Bhayangkara tidak memadai untuk diterapkan pola parkir tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5.24.



Gambar 5.24 Pola parkir (90°) melintang jalan

c. Kondisi Trotoar

Trotoar menggunakan perkerasan *paving conblock*, lebar trotoar rata-rata 1,50 meter dan tinggi 0,25 meter. Trotoar digunakan para pejalan kaki menunggu angkutan umum dan sebagian digunakan pula untuk parkir sepeda motor para pemilik toko.

5.2.2 Analisis dan pembahasan arus lalulintas

Untuk mengubah arus kendaraan menjadi satuan mobil penumpang (smp) maka setiap tipe kendaraan dikalikan dengan ekivalensi mobil penumpang (emp) yang nilainya ditentukan menurut tipe jalan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5]. Dalam hal ini tipe jalan termasuk dua-lajur satu arah (2/1), dengan nilai emp untuk setiap jenis kendaraan:

1. kendaran ringan (LV) = 1,0
2. kendaraan berat (HV) = 1,3
3. sepeda motor (MC) = 0.4

Dari hasil pengolahan data maka didapatkan besarnya arus lalulintas sebagai berikut

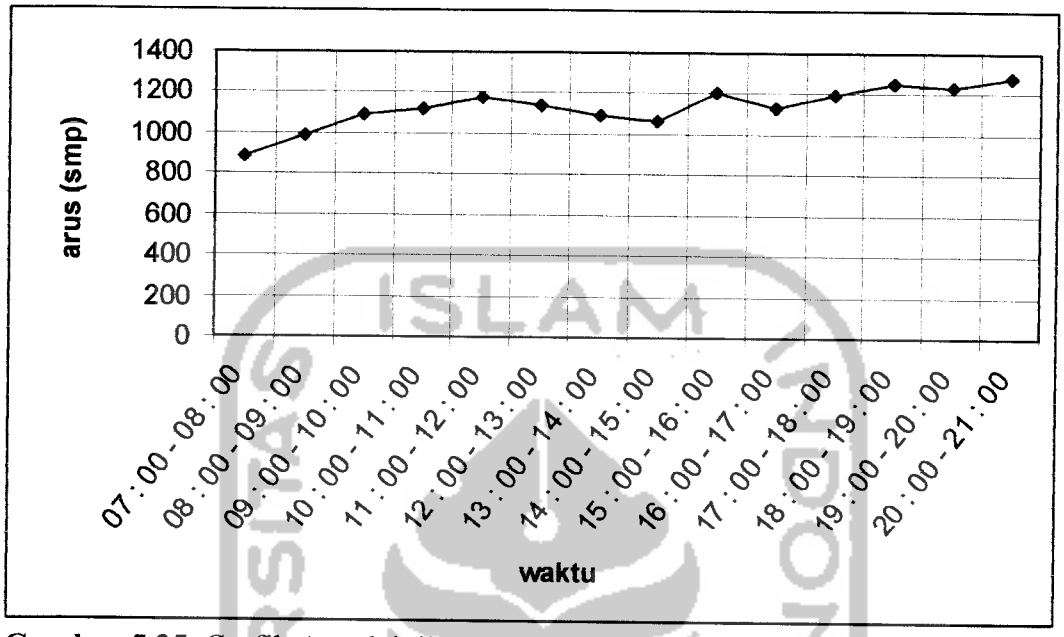
Tabel 5.21 Hasil analisis arus lalulintas hari Sabtu, 3 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV (smp)	LV (smp)	MC (smp)	∑ (smp)	∑ smp/ 1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	0	130	86.4	216.4	894.5
2	07 : 15 – 07 : 30	0	105	109.2	214.2	
3	07 : 30 – 07 : 45	0	106	98	204	
4	07 : 45 – 08 : 00	1.3	139	119.6	259.9	
5	08 : 00 – 08 : 15	3.9	118	110	231.9	989.4
6	08 : 15 – 08 : 30	0	126	137.2	263.2	
7	08 : 30 – 08 : 45	0	135	114	249	
8	08 : 45 – 09 : 00	3.9	123	118.4	245.3	
9	09 : 00 – 09 : 15	1.3	163	140.8	305.1	1095.4
10	09 : 15 – 09 : 30	0	114	134.8	248.8	

11	09 : 30 – 09 : 45	2.6	137	128.4	268	
12	09 : 45 – 10 : 00	1.3	149	123.2	273.5	
13	10 : 00 – 10 : 15	1.3	217	124.8	343.1	1121.5
14	10 : 15 – 10 : 30	0	147	122	269	
15	10 : 30 – 10 : 45	1.3	111	132.8	245.1	
16	10 : 45 – 11 : 00	1.3	105	158	264.3	
17	11 : 00 – 11 : 15	2.6	145	116.8	264.4	1180.3
18	11 : 15 – 11 : 30	0	197	106	303	
19	11 : 30 – 11 : 45	0	173	120.4	293.4	
20	11 : 45 – 12 : 00	1.3	207	111.2	319.5	
21	12 : 00 – 12 : 15	1.3	201	119.2	321.5	1138.9
22	12 : 15 – 12 : 30	0	187	122.4	309.4	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	126	133.6	259.6	
24	12 : 45 – 13 : 00	0	118	130.4	248.4	
25	13 : 00 – 13 : 15	0	171	142.4	313.4	1095.5
26	13 : 15 – 13 : 30	1.3	102	141.6	244.9	
27	13 : 30 – 13 : 45	1.3	149	128.8	279.1	
28	13 : 45 – 14 :00	1.3	120	136.8	258.1	
29	14 : 00 – 14 : 15	0	119	154.8	273.8	1065
30	14 : 15 – 14 : 30	2.6	134	106.8	243.4	
31	14 : 30 – 14 : 45	1.3	188	112.8	302.1	
32	14 : 45 – 15 : 00	1.3	126	118.4	245.7	
33	15 : 00 – 15 : 15	3.9	178	119.2	301.1	1207
34	15 : 15 – 15 : 30	1.3	195	107.6	303.9	
35	15 : 30 – 15 : 45	0	132	126	258	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	206	138	344	
37	16 : 00 – 16 : 15	1.3	123	144.8	269.1	1126.6
38	16 : 15 – 16 : 30	0	131	138.8	269.8	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	183	119.2	302.2	
40	16 : 45 – 17 : 00	3.9	146	135.6	285.5	
41	17 : 00 – 17 : 15	0	151	132.4	283.4	1195.4
42	17 : 15 – 17 : 30	0	177	123.2	300.2	
43	17 : 30 – 17 : 45	0	185	122	307	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	188	116.8	304.8	
45	18 : 00 – 18 : 15	2.6	173	120.4	296	1247.1
46	18 : 15 – 18 : 30	0	223	101.6	324.6	
47	18 : 30 – 18 : 45	1.3	213	106.4	320.7	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	191	114.8	305.8	
49	19 : 00 – 19 : 15	2.6	214	114.8	331.4	1228.7
50	19 : 15 – 19 : 30	0	149	145.6	294.6	
51	19 : 30 – 19 : 45	2.6	133	150.4	286	
52	19 : 45 – 20 : 00	1.3	179	136.4	316.7	
53	20 : 00 – 20 : 15	0	172	158.4	330.4	1274.2
54	20 : 15 – 20 : 30	0	194	140.8	334.8	
55	20 : 30 – 20 : 45	0	188	129.6	317.6	
56	20 : 45 – 21 : 00	0	153	138.4	291.4	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil analisis data arus lalulintas yang diperoleh maka dapat dilihat pola perubahan arus pada Gambar 5.25 berikut ini:



Gambar 5.25 Grafik Arus lalulintas Sabtu, 3 Desember 2005

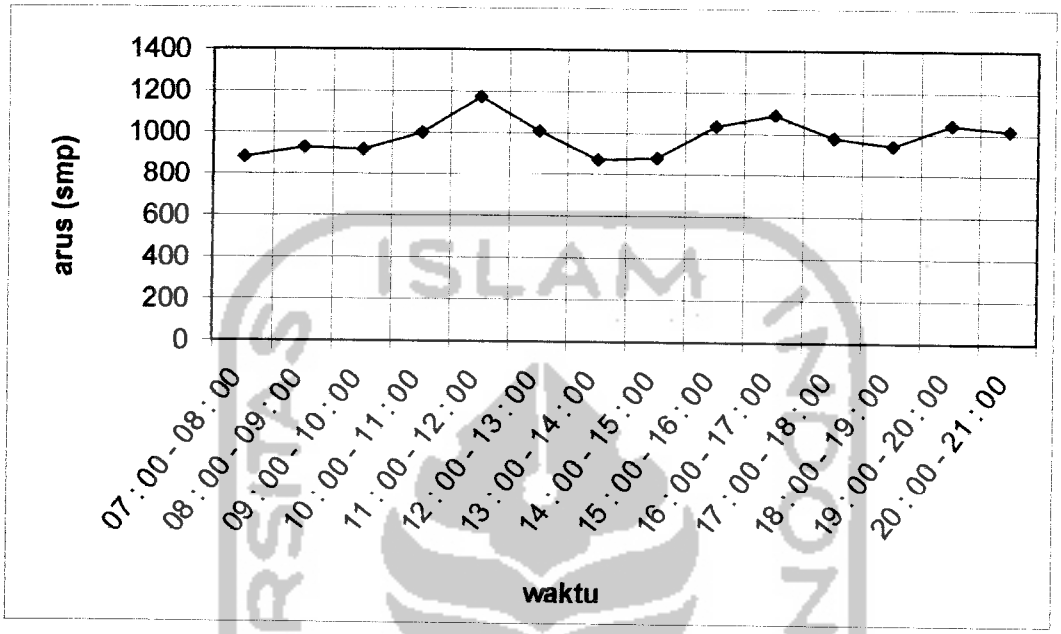
Tabel 5.22 Hasil analisis arus lalulintas hari Minggu, 4 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV (smp)	LV (smp)	MC (smp)	∑ smp	∑ smp/ 1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	1.3	157	88.4	246.7	884.4
2	07 : 15 – 07 : 30	1.3	68	110.8	180.1	
3	07 : 30 – 07 : 45	0	128	100.8	228.8	
4	07 : 45 – 08 : 00	0	106	122.8	228.8	
5	08 : 00 – 08 : 15	2.6	122	111.6	236.2	923.9
6	08 : 15 – 08 : 30	1.3	105	115.6	221.9	
7	08 : 30 – 08 : 45	1.3	113	109.6	223.9	
8	08 : 45 – 09 : 00	1.3	125	115.6	241.9	
9	09 : 00 – 09 : 15	1.3	117	118.8	237.1	919.5
10	09 : 15 – 09 : 30	0	127	118.4	245.4	
11	09 : 30 – 09 : 45	2.6	111	110	223.6	
12	09 : 45 – 10 : 00	0	107	106.4	213.4	
13	10 : 00 – 10 : 15	0	128	114.4	242.4	1002.4
14	10 : 15 – 10 : 30	0	106	124.8	230.8	
15	10 : 30 – 10 : 45	0	113	121.6	234.6	
16	10 : 45 – 11 : 00	0	179	115.6	294.6	
17	11 : 00 – 11 : 15	2.6	159	117.2	278.8	1177.1
18	11 : 15 – 11 : 30	1.3	166	134	301.3	
19	11 : 30 – 11 : 45	2.6	158	134	294.6	
20	11 : 45 – 12 : 00	2.6	185	114.8	302.4	

21	12 : 00 – 12 : 15	0	159	120	279	1010.4
22	12 : 15 – 12 : 30	1.3	155	124.4	280.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	104	135.2	239.2	
24	12 : 45 – 13 : 00	1.3	119	91.2	211.5	
25	13 : 00 – 13 : 15	0	143	80.8	223.8	872.9
26	13 : 15 – 13 : 30	0	104	99.2	203.2	
27	13 : 30 – 13 : 45	0	108	82.4	190.4	
28	13 : 45 – 14 :00	1.3	171	83.2	255.5	
29	14 : 00 – 14 : 15	0	107	106	213	880
30	14 : 15 – 14 : 30	2.6	109	108.8	220.4	
31	14 : 30 – 14 : 45	0	108	115.6	223.6	
32	14 : 45 – 15 : 00	0	103	120	223	
33	15 : 00 – 15 : 15	0	109	121.2	230.2	1036.5
34	15 : 15 – 15 : 30	1.3	185	110.4	296.7	
35	15 : 30 – 15 : 45	0	121	128	249	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	119	141.6	260.6	
37	16 : 00 – 16 : 15	1.3	107	147.6	255.9	1094.4
38	16 : 15 – 16 : 30	1.3	131	140.4	272.7	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	178	121.2	299.2	
40	16 : 45 – 17 : 00	2.6	124	140	266.6	
41	17 : 00 – 17 : 15	5.2	125	135.2	265.4	980.8
42	17 : 15 – 17 : 30	0	120	115.6	235.6	
43	17 : 30 – 17 : 45	0	118	125.6	243.6	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	117	119.2	236.2	
45	18 : 00 – 18 : 15	1.3	104	112.8	218.1	946.5
46	18 : 15 – 18 : 30	0	134	102.8	236.8	
47	18 : 30 – 18 : 45	0	122	108.8	230.8	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	144	116.8	260.8	
49	19 : 00 – 19 : 15	1.3	162	118.8	282.1	1042
50	19 : 15 – 19 : 30	0	112	139.6	251.6	
51	19 : 30 – 19 : 45	1.3	123	131.6	255.9	
52	19 : 45 – 20 : 00	0	116	136.4	252.4	
53	20 : 00 – 20 : 15	0	178	110.8	288.8	1021.4
54	20 : 15 – 20 : 30	0	112	128.8	240.8	
55	20 : 30 – 20 : 45	1.3	105	128	234.3	
56	20 : 45 – 21 : 00	1.3	111	145.2	257.5	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil analisis data arus lalulintas yang diperoleh maka dapat dilihat pola perubahan arus pada Gambar 5.26 berikut ini:



Gambar 5.26 Grafik Arus lalulintas Minggu, 4 Desember 2005

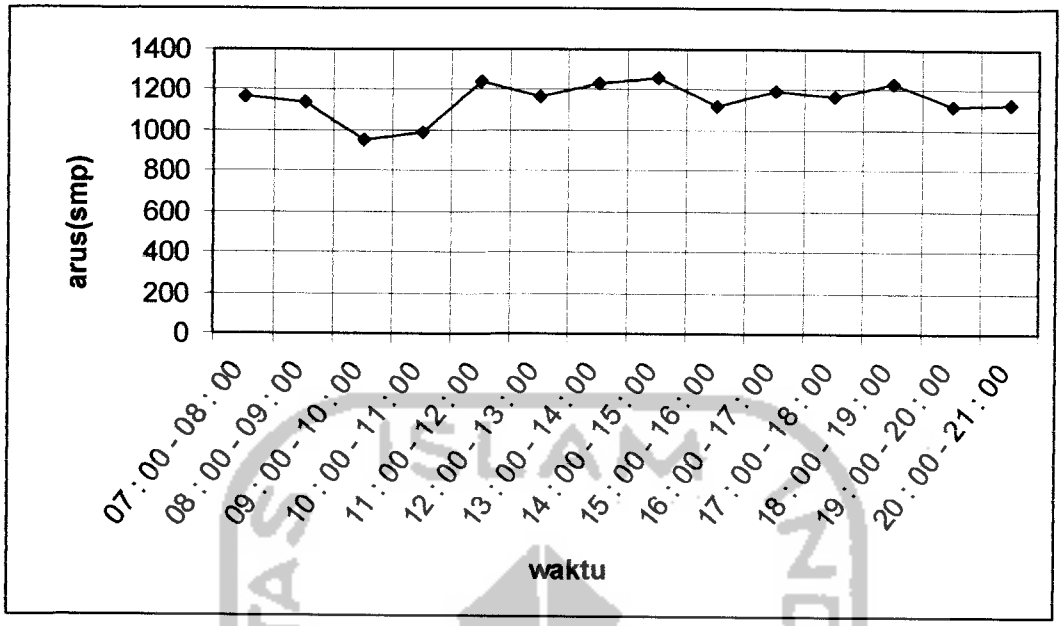
Tabel 5.23 Hasil analisis arus lalulintas hari Senin, 5 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV (smp)	LV (smp)	MC (smp)	∑ smp	∑ smp/ 1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	0	248	90.8	338.8	1165.5
2	07 : 15 – 07 : 30	1.3	142	112	255.3	
3	07 : 30 – 07 : 45	3.9	187	101.2	292.1	
4	07 : 45 – 08 : 00	1.3	154	124	279.3	
5	08 : 00 – 08 : 15	2.6	183	113.6	299.2	1135.7
6	08 : 15 – 08 : 30	0	160	118.8	278.8	
7	08 : 30 – 08 : 45	0	197	113.2	310.2	
8	08 : 45 – 09 : 00	1.3	129	117.2	247.5	
9	09 : 00 – 09 : 15	3.9	155	121.6	280.5	951.6
10	09 : 15 – 09 : 30	0	110	120.8	230.8	
11	09 : 30 – 09 : 45	1.3	107	112	220.3	
12	09 : 45 – 10 : 00	2.6	115	102.4	220	
13	10 : 00 – 10 : 15	0	124	116	240	992.5
14	10 : 15 – 10 : 30	3.9	100	126	229.9	
15	10 : 30 – 10 : 45	1.3	107	123.6	231.9	
16	10 : 45 – 11 : 00	3.9	168	118.8	290.7	
17	11 : 00 – 11 : 15	0	263	118.8	381.8	1241.5
18	11 : 15 – 11 : 30	1.3	104	134.8	240.1	
19	11 : 30 – 11 : 45	0	182	134.4	316.4	

20	11 : 45 – 12 : 00	0	186	117.2	303.2	
21	12 : 00 – 12 : 15	0	177	123.2	300.2	1163.6
22	12 : 15 – 12 : 30	0	138	128	266	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	153	136.8	289.8	
24	12 : 45 – 13 : 00	0	216	91.6	307.6	
25	13 : 00 – 13 : 15	2.6	238	81.6	322.2	1232
26	13 : 15 – 13 : 30	0	194	101.2	295.2	
27	13 : 30 – 13 : 45	1.3	203	122.8	327.1	
28	13 : 45 – 14 :00	1.3	173	113.2	287.5	
29	14 : 00 – 14 : 15	1.3	194	109.2	304.5	1255.5
30	14 : 15 – 14 : 30	0	244	121.6	365.6	
31	14 : 30 – 14 : 45	3.9	184	119.2	307.1	
32	14 : 45 – 15 : 00	1.3	155	122	278.3	
33	15 : 00 – 15 : 15	2.6	164	122.8	289.4	1121.3
34	15 : 15 – 15 : 30	0	209	115.6	324.6	
35	15 : 30 – 15 : 45	1.3	109	130	240.3	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	123	144	267	
37	16 : 00 – 16 : 15	2.6	163	150.4	316	1198.4
38	16 : 15 – 16 : 30	0	184	141.6	325.6	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	167	125.6	292.6	
40	16 : 45 – 17 : 00	0	123	141.2	264.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	1.3	138	137.2	276.5	1169.9
42	17 : 15 – 17 : 30	1.3	191	117.2	309.5	
43	17 : 30 – 17 : 45	1.3	154	129.2	284.5	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	179	120.4	299.4	
45	18 : 00 – 18 : 15	1.3	188	114.8	304.1	1235.9
46	18 : 15 – 18 : 30	2.6	212	106	320.6	
47	18 : 30 – 18 : 45	0	196	113.6	309.6	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	184	117.6	301.6	
49	19 : 00 – 19 : 15	0	179	120.8	299.8	1119.1
50	19 : 15 – 19 : 30	1.3	128	140.4	269.7	
51	19 : 30 – 19 : 45	0	147	134	281	
52	19 : 45 – 20 : 00	0	129	139.6	268.6	
53	20 : 00 – 20 : 15	0	192	113.6	305.6	1126.9
54	20 : 15 – 20 : 30	0	155	132.4	287.4	
55	20 : 30 – 20 : 45	1.3	150	132	283.3	
56	20 : 45 – 21 : 00	0	103	147.6	250.6	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil analisis data arus lalulintas yang diperoleh maka dapat dilihat pola perubahan arus pada Gambar 5.27 berikut ini:



Gambar 5.27 Grafik Arus lalulintas Senin, 5 Desember 2005

Contoh perhitungan, dari data arus lalulintas hari Senin, 5 Desember 2005 pada jam 14.00 – 15.00 WIB:

$Q = [\{emp_{LV} \times LV\} + \{emp_{HV} \times HV\} + \{emp_{MC} \times MC\}]$

$Q_1 = [\{1,0 \times 194\} + \{1,3 \times 1\} + \{0,4 \times 273\}]$

$= 304,5$ smp/jam

$Q_2 = [\{1,0 \times 244\} + \{1,3 \times 0\} + \{0,4 \times 304\}]$

$= 365,6$ smp/jam

$Q_3 = [\{1,0 \times 184\} + \{1,3 \times 3\} + \{0,4 \times 298\}]$

$= 307,1$ smp/jam

$Q_4 = [\{1,0 \times 155\} + \{1,3 \times 1\} + \{0,4 \times 205\}]$

$= 278,3$ smp/jam

$\sum Q = 304,5 + 365,5 + 307,1 + 278,3$

$= 1255,5$ smp/jam

5.2.3 Analisis dan pembahasan hambatan samping

Analisis dilakukan dengan mengalikan masing-masing jenis hambatan samping hasil pengamatan dilapangan dengan bobot masing-masing hambatan samping (lampiran 4). Dari jumlah faktor hambatan samping yang telah dikonversikan lalu dikelompokan menurut kelas hambatan sampingnya. Kelas hambatan samping yang digunakan dalam perhitungan faktor-faktor yang diperlukan dalam analisis, misalnya faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping jalan dengan kereb(FC_{sp}).

Tabel 5.24 Hasil analisis hambatan samping hari Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU	POS I / 200 meter		POS II / 200 meter		POS III / 200 meter	
		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot	
		15 menit	1 jam	15 menit	1 jam	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	81.5	402.9	53.7	249.6	54.4	253.9
2	07 : 15 – 07 : 30	98.6		61.3		58.1	
3	07 : 30 – 07 : 45	105.5		68.3		63.5	
4	07 : 45 – 08 : 00	117.3		66.3		77.9	
5	08 : 00 – 08 : 15	109.3	482.5	65.9	312.4	76.3	370.3
6	08 : 15 – 08 : 30	128		75.4		93.7	
7	08 : 30 – 08 : 45	117.5		82.5		104.3	
8	08 : 45 – 09 : 00	127.7		88.6		96	
9	09 : 00 – 09 : 15	141.7	591.1	91.6	329	114.1	446
10	09 : 15 – 09 : 30	159.3		76.4		106.8	
11	09 : 30 – 09 : 45	135.5		76.1		113.6	
12	09 : 45 – 10 : 00	154.6		84.9		111.5	
13	10 : 00 – 10 : 15	145.3	645.9	83.6	326.7	104.1	452.2
14	10 : 15 – 10 : 30	168.1		75.2		102.7	
15	10 : 30 – 10 : 45	171.6		92		125	
16	10 : 45 – 11 : 00	160.9		75.9		120.4	
17	11 : 00 – 11 : 15	173.4	697.9	89.5	311.6	117.9	453.2
18	11 : 15 – 11 : 30	170.2		77		122.3	
19	11 : 30 – 11 : 45	175.1		68.1		108.3	
20	11 : 45 – 12 : 00	179.2		77		104.7	
21	12 : 00 – 12 : 15	188.2	677.4	82.7	323.9	115.9	442.8
22	12 : 15 – 12 : 30	159.7		75.7		113.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	173.5		85.9		109.8	
24	12 : 45 – 13 : 00	156		79.6		103.4	
25	13 : 00 – 13 : 15	148.3	625.7	76.5	303	93.5	387.5
26	13 : 15 – 13 : 30	161.1		83.7		95.5	
27	13 : 30 – 13 : 45	145.4		67.4		98.8	

28	13 : 45 – 14 :00	170.9		75.4		99.7	
29	14 : 00 – 14 : 15	195.3	780.6	85.1	338.6	104.2	420.7
30	14 : 15 – 14 : 30	194.5		81.4		104.7	
31	14 : 30 – 14 : 45	203.3		84.9		103.5	
32	14 : 45 – 15 : 00	187.5		87.2		108.3	
33	15 : 00 – 15 : 15	190.8	701.4	83.8	352.8	105.7	427.4
34	15 : 15 – 15 : 30	190.3		93.7		108.9	
35	15 : 30 – 15 : 45	162		90.7		106.5	
36	15 : 45 – 16 : 00	158.3		84.6		106.3	
37	16 : 00 – 16 : 15	161.7	626	88	371.4	111.6	456.9
38	16 : 15 – 16 : 30	164.6		100.4		122.1	
39	16 : 30 – 16 : 45	147.8		91.8		113.2	
40	16 : 45 – 17 : 00	151.9		91.2		110	
41	17 : 00 – 17 : 15	175.7	647.9	101.9	350.2	133.9	502.9
42	17 : 15 – 17 : 30	165.2		78.8		126	
43	17 : 30 – 17 : 45	154		81.6		120.9	
44	17 : 45 – 18 : 00	153		87.9		122.1	
45	18 : 00 – 18 : 15	156	553.1	86.3	314.5	115.1	421.3
46	18 : 15 – 18 : 30	138.7		75.9		108.7	
47	18 : 30 – 18 : 45	136.4		80.7		101.4	
48	18 : 45 – 19 : 00	122		71.6		96.1	
49	19 : 00 – 19 : 15	111.9	435.1	65.5	246.6	89.6	352.2
50	19 : 15 – 19 : 30	109.7		65		92.5	
51	19 : 30 – 19 : 45	111.2		66.9		90.3	
52	19 : 45 – 20 : 00	102.3		49.2		79.8	
53	20 : 00 – 20 : 15	95.3	316.6	56.3	190.7	82.7	312.3
54	20 : 15 – 20 : 30	94.9		53.7		84	
55	20 : 30 – 20 : 45	73.5		42.4		77	
56	20 : 45 – 21 : 00	52.9		38.3		68.6	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil perhitungan didapatkan arus lalulintas paling maksimal yang digunakan untuk perhitungan Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5] pada hari Sabtu 3 desember 2005 yaitu arus lalulintas yang terjadi pada jam 20.00-21.00 sebesar 1274,2 smp/jam, sehingga digunakan data hambatan samping pada jam yang sama, yaitu

Pos I sebesar 316,6/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping sedang.

Pos II sebesar 190,7/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping rendah.

Pos III sebesar 312,3/jam 200 meter,menunjukan kelas hambatan samping sedang.

Tabel 5.25 Hasil analisis hambatan samping hari Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU	POS I / 200 meter		POS II / 200 meter		POS III / 200 meter	
		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot	
		15 menit	1 jam	15 menit	1 jam	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	61.5	269.4	51.3	245.9	41.1	189.3
2	07 : 15 – 07 : 30	64.3		53.4		47.7	
3	07 : 30 – 07 : 45	62.4		66.5		46.6	
4	07 : 45 – 08 : 00	81.2		74.7		53.9	
5	08 : 00 – 08 : 15	89.4	402.9	83.8	359.2	67.7	284
6	08 : 15 – 08 : 30	101.6		97.6		69.4	
7	08 : 30 – 08 : 45	108.1		89.7		76.8	
8	08 : 45 – 09 : 00	103.8		88.1		70.1	
9	09 : 00 – 09 : 15	122.7	608.6	103.7	429.3	88.4	378.5
10	09 : 15 – 09 : 30	145.6		110		97.1	
11	09 : 30 – 09 : 45	174.6		102.6		96.8	
12	09 : 45 – 10 : 00	165.7		113		96.2	
13	10 : 00 – 10 : 15	148.4	578.3	108.5	449.3	106	416.3
14	10 : 15 – 10 : 30	157		115		105.5	
15	10 : 30 – 10 : 45	159.1		113.4		104.2	
16	10 : 45 – 11 : 00	113.8		112.4		100.6	
17	11 : 00 – 11 : 15	119.8	512.4	113.4	407	120.9	479.1
18	11 : 15 – 11 : 30	142.1		93.6		128.1	
19	11 : 30 – 11 : 45	139.5		105.7		123	
20	11 : 45 – 12 : 00	111		94.3		107.1	
21	12 : 00 – 12 : 15	119.8	509.8	100.5	388.8	103.1	421.9
22	12 : 15 – 12 : 30	129.4		99.2		114.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	141.3		97.4		105.6	
24	12 : 45 – 13 : 00	119.3		91.7		98.5	
25	13 : 00 – 13 : 15	130.7	506.4	101.6	374.9	115.4	406
26	13 : 15 – 13 : 30	124.2		86.9		91.4	
27	13 : 30 – 13 : 45	119.7		101.6		108.9	
28	13 : 45 – 14 :00	131.8		84.8		90.3	
29	14 : 00 – 14 : 15	126.7	476.4	90.2	352.8	99.1	381.1
30	14 : 15 – 14 : 30	125.1		90.8		84.5	
31	14 : 30 – 14 : 45	118.7		78.9		93	
32	14 : 45 – 15 : 00	105.9		92.9		104.5	
33	15 : 00 – 15 : 15	123.7	539	85	371.5	92.3	396.9
34	15 : 15 – 15 : 30	137		94.9		104.1	
35	15 : 30 – 15 : 45	135.8		99.6		103.3	
36	15 : 45 – 16 : 00	142.5		92		97.2	
37	16 : 00 – 16 : 15	147.9	534.2	89.1	352.4	101.2	414.3
38	16 : 15 – 16 : 30	132.4		86.2		110.9	
39	16 : 30 – 16 : 45	126.6		92.3		102	
40	16 : 45 – 17 : 00	127.3		84.8		100.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	135.5	503.9	99.7	371.9	90.5	357.4
42	17 : 15 – 17 : 30	143.9		96.2		93.9	
43	17 : 30 – 17 : 45	116.4		98.3		93.9	
44	17 : 45 – 18 : 00	108.1		77.7		79.1	

45	18 : 00 – 18 : 15	99	313.4	58.9	209.7	83.7	320.3
46	18 : 15 – 18 : 30	74.3		52.1		79.5	
47	18 : 30 – 18 : 45	73.7		49.4		83.8	
48	18 : 45 – 19 : 00	66.4		49.3		73.3	
49	19 : 00 – 19 : 15	64.1	234.7	50.9	184	63.1	264.1
50	19 : 15 – 19 : 30	65		42.2		63.1	
51	19 : 30 – 19 : 45	57.5		43.9		67.7	
52	19 : 45 – 20 : 00	48.1		47		70.2	
53	20 : 00 – 20 : 15	41.7	140.8	35.7	126.5	42.4	152
54	20 : 15 – 20 : 30	39.9		33.6		39.6	
55	20 : 30 – 20 : 45	30.9		27.6		38.1	
56	20 : 45 – 21 : 00	28.3		29.6		31.9	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil perhitungan didapatkan arus lalulintas paling maksimal yang digunakan untuk perhitungan Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5] pada hari Minggu 4 desember 2005 yaitu arus lalulintas yang terjadi pada jam 11.00-12.00 sebesar 1177,1 smp/jam, sehingga digunakan data hambatan samping pada jam yang sama, yaitu

Pos I sebesar 512,4/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping tinggi.

Pos II sebesar 407/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping sedang

Pos III sebesar 479,1/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping sedang

Tabel 5.26 Hasil analisis hambatan samping hari Senin, 5 Desember

NO	WAKTU	POS I / 200 meter		POS II / 200 meter		POS III / 200 meter	
		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot		Frek. Berbobot	
		15 menit	1 jam	15 menit	1 jam	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	73.2	322.2	32.6	159.6	41.3	216.4
2	07 : 15 – 07 : 30	81.6		40.8		50.7	
3	07 : 30 – 07 : 45	79.4		43.5		60.1	
4	07 : 45 – 08 : 00	88		42.7		64.3	
5	08 : 00 – 08 : 15	109.6	521.9	69.9	324.2	63.6	348
6	08 : 15 – 08 : 30	117.6		84.8		84	
7	08 : 30 – 08 : 45	145.1		78.6		95.8	
8	08 : 45 – 09 : 00	149.6		90.9		104.6	
9	09 : 00 – 09 : 15	172.2	757.2	93.5	375.7	115.8	511.4
10	09 : 15 – 09 : 30	188.6		98.1		130.1	
11	09 : 30 – 09 : 45	195.7		89.3		138.4	
12	09 : 45 – 10 : 00	200.7		94.8		127.1	
13	10 : 00 – 10 : 15	206.8	831.4	81.2	342.3	126	523.7

14	10 : 15 – 10 : 30	211.6		89.8		129.4	
15	10 : 30 – 10 : 45	212.9		89.2		136.8	
16	10 : 45 – 11 : 00	200.1		82.1		131.5	
17	11 : 00 – 11 : 15	203.2	807	81.3	324.4	141.4	551.7
18	11 : 15 – 11 : 30	206.2		75.7		145.5	
19	11 : 30 – 11 : 45	202.6		84.3		126.7	
20	11 : 45 – 12 : 00	195		83.1		138.1	
21	12 : 00 – 12 : 15	176.3	641.1	78.1	328.9	127.7	551
22	12 : 15 – 12 : 30	147.7		80.9		142.6	
23	12 : 30 – 12 : 45	161.1		77.8		143.7	
24	12 : 45 – 13 : 00	156		92.1		137	
25	13 : 00 – 13 : 15	147.1	571.1	90.4	327.2	122.9	507.8
26	13 : 15 – 13 : 30	156		76.7		131.6	
27	13 : 30 – 13 : 45	123.8		68.3		127.2	
28	13 : 45 – 14 :00	144.2		91.8		126.1	
29	14 : 00 – 14 : 15	144.9	618.8	81.8	326.7	131	519.6
30	14 : 15 – 14 : 30	160		80.5		141.8	
31	14 : 30 – 14 : 45	148.9		81.4		136	
32	14 : 45 – 15 : 00	165		83		110.8	
33	15 : 00 – 15 : 15	153.6	559.2	78.4	331.1	115.1	506.4
34	15 : 15 – 15 : 30	137.5		81.4		126.6	
35	15 : 30 – 15 : 45	144.6		92.8		129	
36	15 : 45 – 16 : 00	123.5		78.5		135.7	
37	16 : 00 – 16 : 15	106.4	433.4	108.8	367.8	127.3	506.8
38	16 : 15 – 16 : 30	116		83.8		132.3	
39	16 : 30 – 16 : 45	107.4		82.6		126	
40	16 : 45 – 17 : 00	103.6		92.6		121.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	104.4	400.9	85	344.1	122.1	501.2
42	17 : 15 – 17 : 30	102.1		89.6		120	
43	17 : 30 – 17 : 45	89.5		83.3		129.8	
44	17 : 45 – 18 : 00	104.9		86.2		129.3	
45	18 : 00 – 18 : 15	92.4	391.4	90	325.4	108.8	440
46	18 : 15 – 18 : 30	107.2		80.5		122.4	
47	18 : 30 – 18 : 45	100.3		74.9		101.8	
48	18 : 45 – 19 : 00	91.5		80		107	
49	19 : 00 – 19 : 15	85.8	337.4	59.5	186.9	108.3	400.3
50	19 : 15 – 19 : 30	88.5		44		94.1	
51	19 : 30 – 19 : 45	85.7		44.8		108.8	
52	19 : 45 – 20 : 00	77.4		38.6		89.1	
53	20 : 00 – 20 : 15	73	222.2	34	118.8	80.5	285
54	20 : 15 – 20 : 30	64.6		32.4		80.6	
55	20 : 30 – 20 : 45	46.8		25		70.1	
56	20 : 45 – 21 : 00	37.8		27.4		53.8	

Sumber: Hasil analisis data

Dari hasil perhitungan didapatkan arus lalulintas paling maksimal yang digunakan untuk perhitungan Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5] pada hari Senin 5 desember 2005 yaitu arus lalulintas yang terjadi pada jam 14.00-15.00 sebesar 1255,5 smp/jam, sehingga digunakan data hambatan samping pada jam yang sama, yaitu

Pos I sebesar 618,8/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping tinggi

Pos II sebesar 326,7/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping sedang

Pos III sebesar 519,6/jam 200 meter, menunjukan kelas hambatan samping tinggi

Contoh perhitungan, dari data hambatan samping pos 1 hari Senin, 5 Desember 2005 pada jam 14.00 – 15.00 WIB:

Frekuensi berbobot = faktor bobot x frekuensi kejadian

= [(0,5 x PED) + (1 x PSV) + (0,7 x EEV) + (0,4 x SMV)]

Frekuensi berbobot 1 = [(0,5 x 53) + (1 x 32) + (0,7 x 64) + (0,4 x 104)]

= 144,9 /(15 menit 200 meter)

Frekuensi berbobot 2 = [(0,5 x 41) + (1 x 35) + (0,7 x 83) + (0,4 x 116)]

= 160 /(15 menit 200 meter)

Frekuensi berbobot 3 = [(0,5 x 57) + (1 x 32) + (0,7 x 64) + (0,4 x 109)]

= 148,9 /(15 menit 200 meter)

Frekuensi berbobot 4 = [(0,5 x 55) + (1 x 32) + (0,7 x 97) + (0,4 x 94)]

= 165 /(15 menit 200 meter)

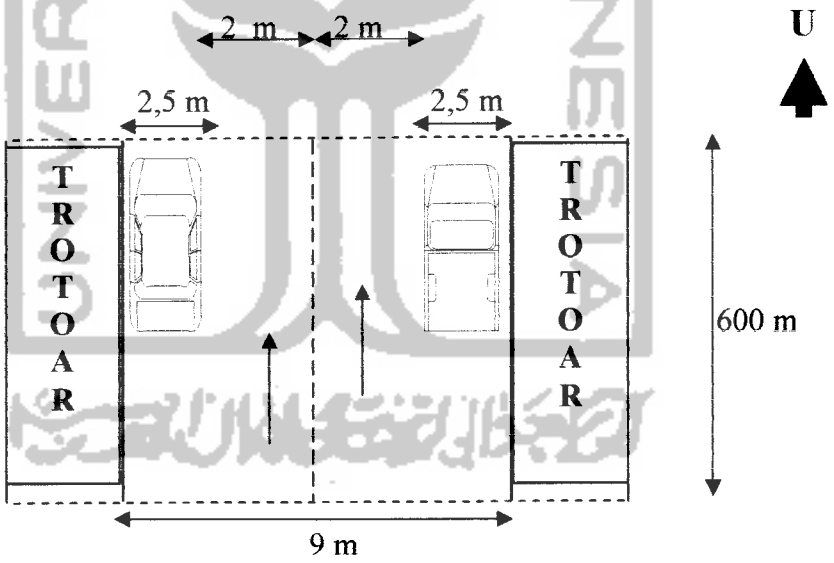
$\sum$ Frekuensi berbobot = 144,9 + 160 + 148,9 + 165

= 618,8 /(jam 200 meter)

Keterangan:

Dalam penelitian ini data hambatan samping berupa, jumlah pejalan kaki berjalan atau menyeberang sepanjang segmen jalan, jumlah kendaraan bermotor yang masuk dan keluar ke/dari lahan samping jalan dan jalan sisi, arus kendaraan yang bergerak lambat (seperti becak, sepeda, delman, pedati, traktor dan lain sebagainya) merupakan data tambahan yang diambil pada tanggal 18, 19, 20 Februari 2006 untuk melengkapi data faktor hambatan samping dengan mengasumsikan keadaan lalulintas dan cuaca sama dengan penelitian sebelumnya.

5.2.4 Analisis Kapasitas Jalan (C)



Gambar 2.28 Kondisi jalan dengan parkir pada dua sisi jalan

Langkah perhitungan mencari nilai kapasitas jalan (C) berdasarkan rumus Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5]:

1. Pada Tabel C-1:1 MKJI [5] diketahui tipe jalan 1(satu) arah diperoleh nilai kapasitas dasar (Co) = 1650 (smp/jam) perlajur, Dengan demikian pada tipe jalan ini (2 lajur) kapasitas dasarnya adalah 2 x 1650 =3300 (smp/jam)
2. Pada langkah C-2 MKJI [5] untuk tipe jalan satu arah diketahui lebar jalur lalulintas efektif (Wc) = 2 meter perlajur, sehingga nilai (FCw) = 0,76 (Nilai ini didapatkan dari extrapolasi dari Tabel C-2:1)
3. Pada langkah C-3 MKJI [5] untuk jalan terbagi dan jalan satu arah, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisah arah tidak dapat diterapkan dan nilai 1,0 sebaiknya digunakan.
4. Pada Tabel C-4:1 MKJI [5] diketahui tipe jalan 1(satu) arah dengan:

   kelas hambatan samping L (Rendah) dan Wk(kereb penghalang) = 1,50 maka didapat nilai (FC_{SF}) = 0,95

   kelas hambatan samping M (Sedang) dan Wk(kereb penghalang) = 1,50 maka didapat nilai (FC_{SF}) = 0,91

   Kelas hambatan samping H (Tinggi) dan Wk (kereb penghalang) = 1,50 maka didapat nilai (FC_{SF}) = 0,84
5. Pada Tabel C-5:1 MKJI [5] diketahui jumlah penduduk kota lebih dari 3 (tiga) juta penduduk maka didapat faktor penyesuaian untuk ukuran kota (FC_{CS}) = 1,04

Berdasarkan langkah perhitungan diatas, maka nilai kapasitas (C) dapat diketahui dengan menggunakan rumus :

$C = Co \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$

Tabel 5.27 Hasil analisis kapasitas jalan (C)

Hari, Tanggal	Pos (per 200 m)	kapasitas dasar Co (smp/jam)	faktor penyesuaian				Kapasitas C (smp/jam)
			lebar lajur FCw	Satu arah FCsp	hambatan samping FCsf	ukuran kota FCcs	(3)x(4)x(5)x(6)x(7)
(1).	(2).	(3).	(4).	(5).	(6).	(7).	(8).
Sabtu 3 Desember 2005	I	3300	0.76	1	0.91	1.04	2373.5712
	II	3300	0.76	1	0.95	1.04	2477.904
	III	3300	0.76	1	0.91	1.04	2373.5712
Minggu 4 Desember 2005	I	3300	0.76	1	0.84	1.04	2190.9888
	II	3300	0.76	1	0.91	1.04	2373.5712
	III	3300	0.76	1	0.91	1.04	2373.5712
Senin 5 Desember 2005	I	3300	0.76	1	0.84	1.04	2190.9888
	II	3300	0.76	1	0.91	1.04	2373.5712
	III	3300	0.76	1	0.84	1.04	2190.9888

Sumber: Hasil analisis data

Contoh perhitungan, kapasitas jalan (C) hari Sabtu 3 Desember 2005

pada pos I / 200 meter :

Co = 3300

FC_W = 0,76

FC_{sp} = 1

FC_{sf} = 0,91

FCc_s = 1,04

Sehingga, $C = Co \times FCw \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FCc_s$

$C = 3300 \times 0,76 \times 1 \times 0,91 \times 1,04 = 2373,57$ smp/jam

5.2.5 Analisis kinerja ruas jalan (Derajat Kejenuhan)

Analisis kinerja ruas jalan digambarkan dengan derajat kejenuhan (DS). Untuk perhitungan derajat kejenuhan (DS) digunakan rumus berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5]. Dalam hal ini analisis derajat kejenuhan (DS)

dengan parkir pada kedua sisi jalan pada arus lalulintas maksimum, seperti pada Tabel 5.28 berikut

Tabel 5.28 Analisis Derajat kejenuhan (DS)

Hari, Tanggal	Pos (per 200 m)	Kapasitas (smp/jam)	Q (smp/jam)	DS
Sabtu 3 Desember 2005	I	2373.5712	1274.2	0.5368282
	II	2477.904		0.5142249
	III	2373.5712		0.5368282
Minggu 4 Desember 2005	I	2190.9888	1177.1	0.537246
	II	2373.5712		0.4959194
	III	2373.5712		0.4959194
Senin 5 Desember 2005	I	2190.9888	1255.5	0.5730289
	II	2373.5712		0.5289498
	III	2190.9888		0.5730289

Sumber: Hasil analisis data

Contoh perhitungan, derajat kejenuhan (DS) hari Sabtu 3 Desember 2005 pada pos I / 200 meter :

Nilai arus lalulintas (Q) maksimum di peroleh pada jam 20.00 – 21.00 WIB dari Tabel 5.21 yaitu sebesar 1274,2 smp/jam.

Nilai kapasitas jalan (C) diperoleh dari Tabel 5.27 yaitu sebesar 2373,57 smp/jam.

Sehingga, $DS = \frac{Q}{C} = \frac{1274,2}{2373,57} = 0,536$

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia [5] apabila derajat kejenuhannya > 0,75 menandakan bahwa jalan tersebut bermasalah dengan kapasitas jalan. Sedangkan dari hasil analisis dan perhitungan dengan parkir di kedua sisi jalan pada arus maksimum menunjukan bahwa ruas Jalan Bhayangkara tidak mengalami masalah pada kapasitas jalannya, karena derajat kejenuhannya < 0,75.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan beberapa hal, yaitu :

1. Pada ruas Jalan Bhayangkara tingkat penggunaan area parkir tiap hari berbeda-beda sesuai dengan kondisi hari, yaitu pada hari kerja atau hari libur. Pada hari kerja tingkat penggunaan parkir akan lebih tinggi yaitu yang dipresentasikan pada hari Sabtu dan Senin, sedangkan untuk hari Minggu tingkat penggunaan parkir lebih rendah.
2. Akumulasi parkir kendaraan maksimum:
   a. Untuk ruas jalan sisi Timur jalan

      Hari Sabtu terjadi pada jam 11.00-12.00 WIB sebesar 31 kendaraan

      Hari Minggu terjadi pada jam 10.00-11.00 WIB sebesar 44 kendaraan

      Hari Senin terjadi pada jam 11.00-12.00 WIB sebesar 44 kendaraan

   b. Untuk ruas jalan sisi Barat jalan

      Hari Sabtu terjadi pada jam 10.00-11.00 WIB sebesar 38 kendaraan

      Hari Minggu terjadi pada jam 09.00-10.00 WIB sebesar 44 kendaraan

      Hari Senin terjadi pada jam 10.00-11.00 WIB sebesar 66 kendaraan

3. Volume parkir selama penelitian, untuk semua jenis kendaraan yang masuk sisi Barat jalan dan sisi Timur jalan sebesar 4206 kendaraan

4. Rata – rata kendaraan yang parkir di ruas jalan :

Hari Sabtu sebesar 115 kend /jam

Hari Minggu sebesar 80 kend /jam

Hari Senin sebesar 107 kend /jam

5. Kapasitas Statis Ruang Parkir (KS) untuk panjang jalan 600 meter dan lebar jalan sebesar 9 meter dengan Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah sebagai berikut:

a. Untuk arah panjang kendaraan

Kendaraan berat sebesar 48 kendaraan

Kendaraan ringan sebesar 120 kendaraan

Sepeda motor sebesar 300 kendaraan

b. Untuk arah lebar kendaraan

Kendaraan berat sebesar 176,47 kendaraan $\approx$ 177 kendaraan

Kendaraan ringan sebesar 240 kendaraan

Sepeda motor sebesar 800 kendaraan

6. Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan (Z) selama penelitian, untuk masing –masing jenis kendaraan adalah sebagai berikut :

Kendaraan berat sebesar 0,517 kendaraan, $\approx$ 1 kendaraan

Kendaraan ringan sebesar 34,857 kendaraan, $\approx$ 35 kendaraan

sepeda motor sebesar 39,678 kendaraan. $\approx$ 40 kendaraan

7. Kapasitas Dinamis (KD) untuk masing-masing jenis kendaraan adalah:

a. Untuk arah panjang kendaraan,

Kendaraan berat sebesar 37632 kendaraan.

Kendaraan ringan sebesar 94080 kendaraan.

Sepeda motor sebesar 235200 kendaraan.

b. Untuk arah lebar kendaraan,

Kendaraan berat sebesar 138352,94 kendaraan ≈ 138353 kendaraan

Kendaraan ringan sebesar 188160 kendaraan.

Sepeda motor sebesar 627200 kendaraan

8. Indeks Parkir (IP) kendaraan selama penelitian, berdasarkan jenis kendaraan adalah sebesar :

a. Untuk arah panjang kendaraan, sisi Timur :

Kendaraan berat sebesar 0,54 %

Kendaraan ringan sebesar 32,26 %

Sepeda motor sebesar 10,69 %

b. Untuk arah panjang kendaraan, sisi Barat :

Kendaraan berat sebesar 0,38 %

Kendaraan ringan sebesar 50,07 %

Sepeda motor sebesar 9,88 %

c. Untuk arah lebar kendaraan, sisi Timur :

Kendaraan berat sebesar 0,15 %

Kendaraan ringan sebesar 16,13 %

Sepeda motor sebesar 4,01 %

d. Untuk arah lebar kendaraan, sisi Timur

Kendaraan berat sebesar 0,1 %

Kendaraan ringan sebesar 25,03 %

Sepeda motor sebesar 3,71 %

Berdasarkan nilai Indeks Parkir terbesar yang ditunjukan oleh jenis kendaraan ringan sebesar 50,07 % pada ruas Jalan Bhayangkara, maka dapat diambil kesimpulan bahwa area parkir dengan karakteristik dan pola yang telah ada sekarang masih mampu menampung kebutuhan ruang parkir yang ada saat ini.

9. Jam puncak arus lalulintas kendaraan yang melewati ruas jalan :

a. Pada hari Sabtu terjadi pada malam jam 20.00 – 21.00 WIB

b. Pada hari Minggu terjadi pada siang jam 11.00 – 12.00 WIB

c. Pada hari Senin terjadi pada sore jam 14.00 – 15.00 WIB

10. Dari hasil perhitungan derajat kejenuhan(DS), yang terjadi pada arus lalulintas maksimum dengan hambatan samping parkir pada kedua sisi di badan jalan dapat disimpulkan bahwa ruas Jalan Bhayangkara memiliki nilai DS < 0.75, sehingga menunjukan ruas Jalan Bhayangkara kota Yogyakarta tidak mengalami masalah pada kapasitas jalannya karena derajat kejenuhannya masih sesuai standar MKJI 1997 yaitu, DS (< 0,75).

.

6.2 SARAN

Beberapa saran yang dapat diberikan selama 3 (tiga) hari penelitian, tanggal 3 – 5 Desember 2005 adalah sebagai berikut :

1. Pada ruas Jalan Bhayangkara perlu ditempatkan juru parkir dan pembuatan marka parkir untuk mengatur letak parkir kendaraan sehingga luas lahan yang ada dapat dimanfaatkan dengan baik dan area parkir lebih teratur seperti pada ruas jalan MataramYogyakarta.

2. Perlu adanya upaya untuk mensosialisasikan penerapan waktu parkir bertingkat dengan tujuan untuk menghindari terjadinya durasi parkir yang besar, yaitu melalui penambahan tarif parkir untuk setiap kelipatan satu jam yang diberlakukan untuk setiap kendaraan yang memasuki area parkir pada ruas Jalan Bhayangkara Yogyakarta. Selain itu untuk jangka waktu yang akan datang perlu ditinjau penggunaan sarana parkir yang memanfaatkan teknologi, seperti yang sudah diterapkan di negara Singapura yang menggunakan mesin meteran parkir dengan sistem memasukkan koin untuk parkir setiap jamnya.

3. Apabila dimungkinkan, perlu adanya satu kawasan parkir diluar badan jalan untuk meminimalkan hambatan samping khususnya parkir di badan jalan sehingga arus lalulintas dapat berjalan dengan lancar. Hal ini untuk mencegah terjadinya kemacetan lalulintas pada saat arus puncak terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

1. Ajis, A dan Nugroho,R., 2004, **Analisis Penggunaan Badan Jalan Sebagai Kawasan Parkir Pada Ruas Jalan C.Simanjuntak Yogyakarta,** Laporan tugas akhir tidak dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Islam Indonesia
2. Abubakar I., dkk, 1995, **Menuju Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Tertib**,Edisi Kedua Direktorat Perhubungan Darat, Jakarta.
3. Abubakar I., 1996, **Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir**, Departermen Perhubungan.
4. Anonim, **Studi Standarisasi Perencanaan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan**, Departermen Perhubungan.
5. Dirjen Bina Marga, Direktorat Bina Jalan Kota (Binkot)., 1997, **Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)**
6. Herdana, A dan Krisna A.W., 2003, **Optimalisasi Fasilitas Parkir di Luar Badan Jalan di Kawasan Pasar**. (Studi Kasus Kawasan Pasar Bringharjo), Laporan tugas akhir tidak dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Islam Indonesia
7. Hobbs, F.D., 1995, **Perencanaan dan Teknik Lalulintas**, Edisi Kedua, Gajah Mada Univerity Press, Yogyakarta.
8. LP-ITB.,1998a, **Kajian Manajemen Perparkiran di Wilayah DKI Jakarta**, KBK Rekayasa Transportasi, Jurusan Teknik Sipil, ITB

9. Malkhamah, S., 1996, **Survei, Lampu Lalulintas, dan Pengantar Manajemen Lalulintas (Edisi ketiga),** Biro Penerbit KMTS FT UGM, Yogyakarta.

10. Morlock, E.K., 1998, **Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi**, Erlangga, Jakarta.

11. Pignataro, L.J., 1973, **Traffic Engineering Theory and Practice**, Prentice Hall, Inc., Engelwoodcliffs, New Jersey.

12. Tamin, O.Z., 2003, **Perencanaan dan Pemodelan Transportasi**, Edisi ke satu, Penerbit ITB, Bandung.

13. Warpani, S. J., 1990, **Merencanakan Sistem Pengangkutan**, ITB.

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JL. KALIURANG KM 14,4 TELP.895042
E-MAIL : PTSP@UII.AC.ID JOGJAKARTA KODE POS 55584

UNTUK MAHASISWA

KARTU PESERTA TUGAS AKHIR

NO	NAMA	NO.MHS.	BID.STUDI
1.	FACHRI BAIHAQI	98 511 076	Teknik Sipil
2.	MUHAMMAD HASBIANNUR	98 511 204	Teknik Sipil

JUDUL TUGAS AKHIR

Evaluasi Pola Parkir Kendaraan Roda Empat Pada Ruas Jalan Bhayangkara

PERIODE KE : I (Sep 05 - Peb 06)
TAHUN : 2005 - 2006
Sampai akhir Pebruari 2006

No.	Kegiatan	Bulan Ke : SEP	OKT.	NOP.	DES.	JAN.	PEB
1.	Pendaftaran						
2.	Penentuan Dosen Pembimbing						
3.	Pembuatan Proposal						
4.	Seminar Proposal						
5.	Konsultasi Penyusunan TA.						
6.	Sidang - Sidang						
7.	Pendadaran						

Dosen Pembimbing I : Bachnas,Ir,H,MSc

Dosen Pembimbing II : Berlian Kushari,Ir,M.Eng

Jogjakarta , 26-Sep-05
a.n. Dekan

Ir.H.Munadhir, MS

Catatan :
Seminar :
Sidang :
Pendadaran :

CATATAN KONSULTASI TUGAS AKHIR

NO	TANGGAL	CATATAN KONSULTASI	TANDA TANGAN
	26/10-05.	- sebelum diperbaiki - lanjut dikonsultasikan pd Pemb. II.	
	8/11-05	- perbaiki sesuai yg disarankan - kemudian kembali ke saya, lalu ke Pemb I.	
	23/11-05	- Proposal dapat diseminarkan, namun konfirmasikan dgn. Pembimbing I terlebih dahulu.	
	22/11-05.	Persiapkan untuk Seminar	
	30/12-05	Tambahkan analisis pengaruh perparkiran thd. kinerja ruas jalan (spt disarankan Pemb. I)	
	01/06	Perbaiki sesuai yang disarankan	
	5/05/06	-Acc laporan TA -kemudian ke Pemb. I utk sidang	
	09/01-06	→ lengkapi intisari -"- yg diberi tanda.	
	-06	-Perbaiki- intisari - yg diberi tanda.	
	06	Acc dijadikan Sidang.	
	14-06	Acc perbaikan pendadaran	

LAMPIRAN

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS I)

Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	4	3	7	7	0	2	3	5	5
2	07 : 15 – 07 : 30	0	3	1	4	11	0	1	1	2	7
3	07 : 30 – 07 : 45	0	3	2	5	16	0	3	2	5	12
4	07 : 45 – 08 : 00	0	2	6	8	24	0	2	5	7	19
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	2	2	26	0	1	3	4	23
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	8	11	37	0	2	6	8	31
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	3	4	41	0	1	5	6	37
8	08 : 45 – 09 : 00	0	3	4	7	48	0	2	3	5	42
9	09 : 00 – 09 : 15	0	2	5	7	55	0	1	4	5	47
10	09 : 15 – 09 : 30	0	2	3	5	60	0	3	3	6	53
11	09 : 30 – 09 : 45	0	4	4	8	68	0	3	5	8	61
12	09 : 45 – 10 : 00	0	3	10	13	81	0	2	5	7	68
13	10 : 00 – 10 : 15	0	3	9	12	93	0	2	13	15	83
14	10 : 15 – 10 : 30	0	3	12	15	108	0	2	11	13	96
15	10 : 30 – 10 : 45	0	2	7	9	117	0	1	11	12	108
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	11	13	130	0	0	10	10	118
17	11 : 00 – 11 : 15	0	1	12	13	143	0	2	10	12	130
18	11 : 15 – 11 : 30	0	7	17	24	167	0	3	16	19	149
19	11 : 30 – 11 : 45	0	6	12	18	185	0	4	9	13	162
20	11 : 45 – 12 : 00	0	3	13	16	201	0	3	10	13	175
21	12 : 00 – 12 : 15	0	3	12	15	216	0	3	11	14	189
22	12 : 15 – 12 : 30	1	0	7	8	224	1	0	19	20	209
23	12 : 30 – 12 : 45	0	3	9	12	236	0	2	4	6	215
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	11	12	248	0	4	12	16	231
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	6	7	255	0	0	8	8	239
26	13 : 15 – 13 : 30	0	5	16	21	276	0	3	13	16	255
27	13 : 30 – 13 : 45	0	1	5	6	282	0	0	3	3	258
28	13 : 45 – 14 :00	0	3	9	12	294	0	2	8	10	268
29	14 : 00 – 14 : 15	0	3	11	14	308	0	2	8	10	278
30	14 : 15 – 14 : 30	1	2	13	16	324	0	2	11	13	291
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	12	13	337	1	1	8	10	301
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	5	5	342	0	3	7	10	311
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	11	11	353	0	0	10	10	321
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	9	9	362	0	0	12	12	333
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	7	8	370	0	2	14	16	349
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	5	5	375	0	2	4	6	355
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	9	10	385	0	3	8	11	366
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	2	3	388	0	1	5	6	372
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	3	5	393	0	2	3	5	377
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	4	6	399	0	3	3	6	383
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	7	9	408	0	2	2	4	387
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	2	3	411	0	1	3	4	391
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	2	4	415	0	3	2	5	396
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	2	2	417	0	1	1	2	398
45	18 : 00 – 18 : 15	0	2	2	4	421	0	1	5	6	404
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	0	1	422	0	3	2	5	409
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	3	4	426	0	2	2	4	413

48	18 : 45 – 19 : 00	0	2	2	4	430	0	2	3	5	418
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	3	5	435	0	2	3	5	423
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	1	2	437	0	1	2	3	426
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	2	3	440	0	3	2	5	431
52	19 : 45 – 20 : 00	0	2	1	3	443	0	1	1	2	433
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	2	3	446	0	3	2	5	438
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	2	3	449	0	1	3	4	442
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	2	2	451	0	1	1	2	444
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	2	3	454	0	2	4	6	450
	JUMLAH	2	107	345	454	512	2	104	344	450	512

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS II)

Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	1	2	3	3	0	1	1	2	2
2	07 : 15 – 07 : 30	0	2	1	3	6	0	1	1	2	4
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	2	3	9	0	1	3	4	8
4	07 : 45 – 08 : 00	0	2	1	3	12	0	2	1	3	11
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	2	4	16	0	2	1	3	14
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	1	3	19	0	3	2	5	19
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	2	3	22	0	1	1	2	21
8	08 : 45 – 09 : 00	0	2	1	3	25	0	2	3	5	26
9	09 : 00 – 09 : 15	0	1	3	4	29	0	1	0	1	27
10	09 : 15 – 09 : 30	0	2	0	2	31	0	3	0	3	30
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	0	2	33	0	2	0	2	32
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	1	3	36	0	2	1	3	35
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	3	3	39	0	1	3	4	39
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	4	4	43	0	2	4	6	45
15	10 : 30 – 10 : 45	0	3	2	5	48	0	0	1	1	46
16	10 : 45 – 11 : 00	0	3	2	5	53	0	2	3	5	51
17	11 : 00 – 11 : 15	0	0	4	4	57	0	2	4	6	57
18	11 : 15 – 11 : 30	0	1	1	2	59	0	1	1	2	59
19	11 : 30 – 11 : 45	0	1	0	1	60	0	1	0	1	60
20	11 : 45 – 12 : 00	0	1	2	3	63	0	2	2	4	64
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	0	2	65	0	1	0	1	65
22	12 : 15 – 12 : 30	1	1	0	2	67	0	1	0	1	66
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	4	5	72	0	5	4	9	75
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	2	2	74	1	1	2	4	79
25	13 : 00 – 13 : 15	0	3	2	5	79	0	0	2	2	81
26	13 : 15 – 13 : 30	0	3	1	4	83	0	3	0	3	84
27	13 : 30 – 13 : 45	0	2	0	2	85	0	1	1	2	86
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	85	0	2	0	2	88
29	14 : 00 – 14 : 15	0	1	0	1	86	0	0	0	0	88
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	0	2	88	0	2	0	2	90
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	1	1	89	0	1	1	2	92
32	14 : 45 – 15 : 00	0	3	0	3	92	0	2	0	2	94
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	1	3	95	0	2	0	2	96
34	15 : 15 – 15 : 30	0	2	0	2	97	0	2	1	3	99
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	2	2	99	0	2	0	2	101
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	0	2	101	0	1	2	3	104
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	2	3	104	0	1	0	1	105
38	16 : 15 – 16 : 30	0	2	2	4	108	0	1	1	2	107
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	1	1	109	0	1	2	3	110
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	0	1	110	0	1	0	1	111
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	1	1	111	0	3	1	4	115
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	111	0	1	0	1	116
43	17 : 30 – 17 : 45	0	1	0	1	112	0	2	1	3	119
44	17 : 45 – 18 : 00	0	1	1	2	114	0	0	2	2	121
45	18 : 00 – 18 : 15	0	2	1	3	117	0	0	1	1	122
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	117	0	1	1	2	124
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	0	1	118	0	0	0	0	124

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS III)

Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	2	3	5	5	0	1	2	3	3
2	07 : 15 – 07 : 30	0	3	0	3	8	0	2	1	3	6
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	1	2	10	0	3	0	3	9
4	07 : 45 – 08 : 00	0	2	1	3	13	0	2	1	3	12
5	08 : 00 – 08 : 15	0	1	2	3	16	0	1	2	3	15
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	3	6	22	0	2	2	4	19
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	5	7	29	0	3	1	4	23
8	08 : 45 – 09 : 00	0	3	3	6	35	0	4	5	9	32
9	09 : 00 – 09 : 15	0	1	2	3	38	0	1	2	3	35
10	09 : 15 – 09 : 30	0	4	5	9	47	0	3	3	6	41
11	09 : 30 – 09 : 45	0	3	3	6	53	0	5	5	10	51
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	2	4	57	0	2	5	7	58
13	10 : 00 – 10 : 15	0	5	0	5	62	0	2	2	4	62
14	10 : 15 – 10 : 30	0	3	3	6	68	0	2	2	4	66
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	3	4	72	0	1	3	4	70
16	10 : 45 – 11 : 00	0	4	3	7	79	0	1	2	3	73
17	11 : 00 – 11 : 15	0	3	3	6	85	0	3	0	3	76
18	11 : 15 – 11 : 30	0	7	0	7	92	0	5	3	8	84
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	1	4	96	0	3	0	3	87
20	11 : 45 – 12 : 00	0	5	2	7	103	0	6	4	10	97
21	12 : 00 – 12 : 15	1	2	3	6	109	0	3	1	4	101
22	12 : 15 – 12 : 30	0	4	2	6	115	0	3	0	3	104
23	12 : 30 – 12 : 45	0	3	2	5	120	1	3	1	5	109
24	12 : 45 – 13 : 00	0	4	5	9	129	0	5	7	12	121
25	13 : 00 – 13 : 15	0	2	2	4	133	0	6	5	11	132
26	13 : 15 – 13 : 30	0	3	2	5	138	0	3	2	5	137
27	13 : 30 – 13 : 45	0	6	1	7	145	0	3	5	8	145
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	4	5	150	0	4	3	7	152
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	3	5	155	0	4	2	6	158
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	1	3	158	0	2	3	5	163
31	14 : 30 – 14 : 45	0	3	1	4	162	0	3	1	4	167
32	14 : 45 – 15 : 00	1	2	2	5	167	0	1	2	3	170
33	15 : 00 – 15 : 15	0	4	2	6	173	0	3	2	5	175
34	15 : 15 – 15 : 30	0	2	3	5	178	1	1	3	5	180
35	15 : 30 – 15 : 45	1	4	5	10	188	1	2	2	5	185
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	5	7	195	0	2	2	4	189
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	3	3	198	0	1	1	2	191
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	3	4	202	0	3	4	7	198
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	5	7	209	0	1	4	5	203
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	4	5	214	0	1	5	6	209
41	17 : 00 – 17 : 15	1	3	2	6	220	0	1	2	3	212
42	17 : 15 – 17 : 30	0	2	3	5	225	1	2	1	4	216
43	17 : 30 – 17 : 45	0	3	3	6	231	0	1	3	4	220
44	17 : 45 – 18 : 00	0	2	2	4	235	0	2	5	7	227
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	1	1	236	0	2	1	3	230
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	3	4	240	0	1	5	6	236
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	2	3	243	0	3	2	5	241

48	18 : 45 – 19 : 00	0	2	3	5	248	0	2	2	4	245
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	3	5	253	0	2	2	4	249
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	3	4	257	0	1	3	4	253
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	2	3	260	0	2	1	3	256
52	19 : 45 – 20 : 00	0	2	3	5	265	0	1	4	5	261
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	1	2	267	0	2	3	5	266
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	2	3	270	0	1	2	3	269
55	20 : 30 – 20 : 45	0	2	2	4	274	0	2	2	4	273
56	20 : 45 – 21 : 00	0	2	2	4	278	0	2	2	4	277
	JUMLAH	4	134	140	278	278	4	133	140	277	277

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS I)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	7	3	10	10	0	2	2	4	4
2	07 : 15 – 07 : 30	0	2	1	3	13	0	1	2	3	7
3	07 : 30 – 07 : 45	0	3	1	4	17	0	2	1	3	10
4	07 : 45 – 08 : 00	0	5	3	8	25	0	2	2	4	14
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	1	3	28	0	1	1	2	16
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	2	5	33	0	2	3	5	21
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	2	3	36	0	1	2	3	24
8	08 : 45 – 09 : 00	0	2	1	3	39	0	3	1	4	28
9	09 : 00 – 09 : 15	0	5	1	6	45	0	1	1	2	30
10	09 : 15 – 09 : 30	0	4	0	4	49	0	2	0	2	32
11	09 : 30 – 09 : 45	0	7	1	8	57	0	1	0	1	33
12	09 : 45 – 10 : 00	0	4	2	6	63	0	6	2	8	41
13	10 : 00 – 10 : 15	0	1	2	3	66	0	5	2	7	48
14	10 : 15 – 10 : 30	0	5	3	8	74	0	7	2	9	57
15	10 : 30 – 10 : 45	0	5	1	6	80	0	4	3	7	64
16	10 : 45 – 11 : 00	0	3	3	6	86	0	1	0	1	65
17	11 : 00 – 11 : 15	1	7	2	10	96	1	8	3	12	77
18	11 : 15 – 11 : 30	0	5	2	7	103	0	5	4	9	86
19	11 : 30 – 11 : 45	1	2	4	7	110	0	3	3	6	92
20	11 : 45 – 12 : 00	0	1	0	1	111	1	5	3	9	101
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	1	1	112	0	0	0	0	101
22	12 : 15 – 12 : 30	0	4	2	6	118	0	3	0	3	104
23	12 : 30 – 12 : 45	0	3	1	4	122	0	3	2	5	109
24	12 : 45 – 13 : 00	0	5	6	11	133	0	3	6	9	118
25	13 : 00 – 13 : 15	0	2	0	2	135	0	0	2	2	120
26	13 : 15 – 13 : 30	0	1	3	4	139	0	1	2	3	123
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	1	1	140	0	1	2	3	126
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	4	5	145	0	1	1	2	128
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	1	3	148	0	2	1	3	131
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	1	3	151	0	1	3	4	135
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	2	3	154	0	2	2	4	139
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	0	1	155	0	2	1	3	142
33	15 : 00 – 15 : 15	0	3	3	6	161	0	0	2	2	144
34	15 : 15 – 15 : 30	0	2	2	4	165	0	1	1	2	146
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	2	3	168	0	1	1	2	148
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	3	4	172	0	1	4	5	153
37	16 : 00 – 16 : 15	0	2	2	4	176	0	3	0	3	156
38	16 : 15 – 16 : 30	0	4	1	5	181	0	2	1	3	159
39	16 : 30 – 16 : 45	1	2	2	5	186	1	3	2	6	165
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	0	2	188	0	1	0	1	166
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	2	3	191	0	2	1	3	169
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	2	3	194	0	1	1	2	171
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	3	5	199	0	3	2	5	176
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	1	1	200	0	4	4	8	184
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	2	3	203	0	1	2	3	187
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	2	4	207	0	4	2	6	193
47	18 : 30 – 18 : 45	0	2	1	3	210	0	2	1	3	196

48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	3	4	214	0	2	3	5	201
49	19 : 00 – 19 : 15	0	1	1	2	216	0	3	1	4	205
50	19 : 15 – 19 : 30	0	2	4	6	222	0	2	2	4	209
51	19 : 30 – 19 : 45	0	3	1	4	226	0	2	3	5	214
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	2	2	228	0	4	3	7	221
53	20 : 00 – 20 : 15	0	2	4	6	234	0	4	4	8	229
54	20 : 15 – 20 : 30	0	2	3	5	239	0	1	2	3	232
55	20 : 30 – 20 : 45	0	2	1	3	242	0	3	2	5	237
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	2	3	245	0	1	2	3	240
	JUMLAH	3	136	106	245	245	3	132	105	240	240

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS II)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	4	3	7	7	0	1	2	3	3
2	07 : 15 – 07 : 30	0	2	1	3	10	0	1	1	2	5
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	1	3	13	0	1	1	2	7
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	1	1	14	0	3	1	4	11
5	08 : 00 – 08 : 15	0	1	1	2	16	0	1	0	1	12
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	2	5	21	0	1	2	3	15
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	2	4	25	0	2	1	3	18
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	2	2	27	0	2	1	3	21
9	09 : 00 – 09 : 15	0	4	2	6	33	0	0	2	2	23
10	09 : 15 – 09 : 30	0	6	0	6	39	0	2	0	2	25
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	0	2	41	0	1	0	1	26
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	1	3	44	0	2	1	3	29
13	10 : 00 – 10 : 15	0	1	0	1	45	0	2	0	2	31
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	1	1	46	0	0	1	1	32
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	1	2	48	0	2	0	2	34
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	2	4	52	0	2	1	3	37
17	11 : 00 – 11 : 15	0	2	0	2	54	0	2	1	3	40
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	2	2	56	0	1	3	4	44
19	11 : 30 – 11 : 45	0	2	1	3	59	0	3	0	3	47
20	11 : 45 – 12 : 00	0	3	2	5	64	0	1	1	2	49
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	2	2	66	0	1	2	3	52
22	12 : 15 – 12 : 30	0	2	1	3	69	0	1	3	4	56
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	69	0	3	2	5	61
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	3	4	73	0	1	1	2	63
25	13 : 00 – 13 : 15	1	0	0	1	74	0	1	0	1	64
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	2	2	76	1	1	2	4	68
27	13 : 30 – 13 : 45	0	1	3	4	80	0	0	0	0	68
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	1	1	81	0	1	2	3	71
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	1	3	84	0	2	2	4	75
30	14 : 15 – 14 : 30	0	1	0	1	85	0	2	3	5	80
31	14 : 30 – 14 : 45	0	3	2	5	90	0	1	1	2	82
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	1	1	91	0	2	0	2	84
33	15 : 00 – 15 : 15	0	1	0	1	92	0	1	2	3	87
34	15 : 15 – 15 : 30	0	5	0	5	97	0	1	1	2	89
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	1	3	100	0	2	0	2	91
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	1	2	102	0	1	0	1	92
37	16 : 00 – 16 : 15	0	3	0	3	105	0	3	0	3	95
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	2	3	108	0	1	2	3	98
39	16 : 30 – 16 : 45	0	5	0	5	113	0	2	1	3	101
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	1	3	116	0	4	2	6	107
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	1	3	119	0	2	1	3	110
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	2	2	121	0	2	1	3	113
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	1	3	124	0	4	2	6	119
44	17 : 45 – 18 : 00	0	3	2	5	129	0	1	1	2	121
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	0	1	130	0	2	0	2	123
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	2	4	134	0	4	1	5	128
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	1	2	136	0	2	2	4	132

48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	1	2	138	0	1	1	2	134
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	2	4	142	0	4	1	5	139
50	19 : 15 – 19 : 30	0	3	1	4	146	0	1	1	2	141
51	19 : 30 – 19 : 45	0	2	1	3	149	0	2	1	3	144
52	19 : 45 – 20 : 00	0	4	1	5	154	0	1	2	3	147
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	1	2	156	0	3	1	4	151
54	20 : 15 – 20 : 30	0	2	2	4	160	0	2	1	3	154
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	1	2	162	0	2	1	3	157
56	20 : 45 – 21 : 00	0	2	3	5	167	0	1	3	4	161
	JUMLAH	1	98	68	167	163	1	95	65	161	161

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS III)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	3	3	6	6	0	1	2	3	3
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	2	2	8	0	2	3	5	8
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	1	1	9	0	3	1	4	12
4	07 : 45 – 08 : 00	0	2	2	4	13	0	1	2	3	15
5	08 : 00 – 08 : 15	0	1	3	4	17	0	3	1	4	19
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	1	4	21	0	2	3	5	24
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	1	3	24	0	3	1	4	28
8	08 : 45 – 09 : 00	0	3	3	6	30	0	3	3	6	34
9	09 : 00 – 09 : 15	0	2	5	7	37	0	3	3	6	40
10	09 : 15 – 09 : 30	0	1	3	4	41	0	0	4	4	44
11	09 : 30 – 09 : 45	0	3	3	6	47	0	0	0	0	44
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	3	5	52	0	0	5	5	49
13	10 : 00 – 10 : 15	0	2	5	7	59	0	1	3	4	53
14	10 : 15 – 10 : 30	0	2	8	10	69	0	2	6	8	61
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	8	9	78	0	2	6	8	69
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	6	8	86	0	1	8	9	78
17	11 : 00 – 11 : 15	0	2	10	12	98	0	0	6	6	84
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	6	6	104	0	1	5	6	90
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	8	8	112	0	1	6	7	97
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	1	1	113	0	0	5	5	102
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	4	6	119	0	1	4	5	107
22	12 : 15 – 12 : 30	0	4	1	5	124	0	2	2	4	111
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	3	3	127	0	2	2	4	115
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	1	2	129	0	2	1	3	118
25	13 : 00 – 13 : 15	2	0	5	7	136	1	1	2	4	122
26	13 : 15 – 13 : 30	0	2	3	5	141	1	2	5	8	130
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	2	2	143	0	1	1	2	132
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	1	2	145	0	3	3	6	138
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	145	0	1	1	2	140
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	3	5	150	0	0	2	2	142
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	6	6	156	0	1	5	6	148
32	14 : 45 – 15 : 00	0	2	2	4	160	0	2	3	5	153
33	15 : 00 – 15 : 15	0	1	1	2	162	0	1	1	2	155
34	15 : 15 – 15 : 30	0	3	0	3	165	0	2	2	4	159
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	1	2	167	0	1	2	3	162
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	4	6	173	0	0	1	1	163
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	6	7	180	0	1	5	6	169
38	16 : 15 – 16 : 30	0	2	3	5	185	0	2	3	5	174
39	16 : 30 – 16 : 45	0	1	2	3	188	0	1	3	4	178
40	16 : 45 – 17 : 00	1	2	2	5	193	1	2	2	5	183
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	2	4	197	0	1	2	3	186
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	1	2	199	0	2	1	3	189
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	3	5	204	0	1	2	3	192
44	17 : 45 – 18 : 00	0	5	2	7	211	0	2	2	4	196
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	3	4	215	0	1	3	4	200
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	3	5	220	0	3	1	4	204
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	4	5	225	0	2	2	4	208

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS I)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	3	1	4	4	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	1	2	3	7	0	1	2	3	4
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	2	4	11	0	2	2	4	8
4	07 : 45 – 08 : 00	0	1	4	5	16	0	1	4	5	13
5	08 : 00 – 08 : 15	0	1	6	7	23	0	1	3	4	17
6	08 : 15 – 08 : 30	0	1	5	6	29	0	1	5	6	23
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	7	9	38	0	2	5	7	30
8	08 : 45 – 09 : 00	0	1	6	7	45	0	1	5	6	36
9	09 : 00 – 09 : 15	0	2	4	6	51	0	2	3	5	41
10	09 : 15 – 09 : 30	0	3	7	10	61	0	1	4	5	46
11	09 : 30 – 09 : 45	0	4	5	9	70	0	3	3	6	52
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	8	10	80	0	2	4	6	58
13	10 : 00 – 10 : 15	0	4	7	11	91	0	2	9	11	69
14	10 : 15 – 10 : 30	0	2	6	8	99	0	2	4	6	75
15	10 : 30 – 10 : 45	0	2	8	10	109	0	4	7	11	86
16	10 : 45 – 11 : 00	0	4	7	11	120	0	5	4	9	95
17	11 : 00 – 11 : 15	0	3	12	15	135	0	4	14	18	113
18	11 : 15 – 11 : 30	0	3	15	18	153	0	2	12	14	127
19	11 : 30 – 11 : 45	0	4	13	17	170	0	1	9	10	137
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	15	17	187	0	1	19	20	157
21	12 : 00 – 12 : 15	0	1	9	10	197	0	1	12	13	170
22	12 : 15 – 12 : 30	0	1	8	9	206	0	3	13	16	186
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	13	14	220	0	1	12	13	199
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	17	18	238	0	1	14	15	214
25	13 : 00 – 13 : 15	1	3	14	18	256	1	4	11	16	230
26	13 : 15 – 13 : 30	0	3	15	18	274	0	1	15	16	246
27	13 : 30 – 13 : 45	0	2	18	20	294	0	3	23	26	272
28	13 : 45 – 14 :00	0	3	12	15	309	0	2	10	12	284
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	14	16	325	0	1	15	16	300
30	14 : 15 – 14 : 30	2	0	15	17	342	1	2	13	16	316
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	11	12	354	1	1	10	12	328
32	14 : 45 – 15 : 00	0	2	5	7	361	0	1	9	10	338
33	15 : 00 – 15 : 15	0	1	12	13	374	0	2	11	13	351
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	5	5	379	0	4	7	11	362
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	9	11	390	0	0	9	9	371
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	2	4	394	0	3	8	11	382
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	4	5	399	0	1	7	8	390
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	5	6	405	0	2	3	5	395
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	4	6	411	0	1	4	5	400
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	2	3	414	0	2	5	7	407
41	17 : 00 – 17 : 15	1	1	6	8	422	1	0	5	6	413
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	4	5	427	0	2	3	5	418
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	3	5	432	0	2	4	6	424
44	17 : 45 – 18 : 00	0	1	3	4	436	0	0	5	5	429
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	2	3	439	0	2	0	2	431

46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	2	4	443	0	2	2	4	435
47	18 : 30 – 18 : 45	0	2	3	5	448	0	2	2	4	439
48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	1	2	450	0	2	2	4	443
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	3	5	455	0	2	1	3	446
50	19 : 15 – 19 : 30	0	3	2	5	460	0	2	3	5	451
51	19 : 30 – 19 : 45	0	2	1	3	463	0	1	2	3	454
52	19 : 45 – 20 : 00	0	2	1	3	466	0	3	2	5	459
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	2	3	469	0	2	3	5	464
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	1	2	471	0	2	4	6	470
55	20 : 30 – 20 : 45	0	2	3	5	476	0	2	3	5	475
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	2	3	479	0	1	3	4	479
	JUMLAH	4	102	373	479	479	4	102	373	479	479

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS II)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	2	0	2	2	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	1	0	1	3	0	1	0	1	2
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	1	3	6	0	3	1	4	6
4	07 : 45 – 08 : 00	0	1	1	2	8	0	1	0	1	7
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	1	1	9	0	0	1	1	8
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	3	3	12	0	1	1	2	10
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	1	2	14	0	1	2	3	13
8	08 : 45 – 09 : 00	0	1	1	2	16	0	2	0	2	15
9	09 : 00 – 09 : 15	0	1	0	1	17	0	1	1	2	17
10	09 : 15 – 09 : 30	0	1	1	2	19	0	2	1	3	20
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	2	4	23	0	1	2	3	23
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	2	2	25	0	2	2	4	27
13	10 : 00 – 10 : 15	0	1	1	2	27	0	1	1	2	29
14	10 : 15 – 10 : 30	0	5	1	6	33	0	4	1	5	34
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	2	3	36	0	1	2	3	37
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	0	2	38	0	2	0	2	39
17	11 : 00 – 11 : 15	0	2	2	4	42	0	1	1	2	41
18	11 : 15 – 11 : 30	0	3	1	4	46	0	2	1	3	44
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	1	4	50	0	4	1	5	49
20	11 : 45 – 12 : 00	0	1	2	3	53	0	2	2	4	53
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	1	3	56	0	1	1	2	55
22	12 : 15 – 12 : 30	0	1	1	2	58	0	2	0	2	57
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	0	1	59	0	1	1	2	59
24	12 : 45 – 13 : 00	0	2	1	3	62	0	1	1	2	61
25	13 : 00 – 13 : 15	1	0	1	2	64	0	0	1	1	62
26	13 : 15 – 13 : 30	0	1	1	2	66	1	0	1	2	64
27	13 : 30 – 13 : 45	0	3	2	5	71	0	3	2	5	69
28	13 : 45 – 14 :00	0	2	0	2	73	0	2	0	2	71
29	14 : 00 – 14 : 15	0	3	1	4	77	0	3	1	4	75
30	14 : 15 – 14 : 30	0	1	0	1	78	0	1	2	3	78
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	78	0	1	1	2	80
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	1	2	80	0	1	1	2	82
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	80	0	0	1	1	83
34	15 : 15 – 15 : 30	0	1	1	2	82	0	0	1	1	84
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	0	2	84	0	1	0	1	85
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	0	1	85	0	1	0	1	86
37	16 : 00 – 16 : 15	0	2	1	3	88	0	1	0	1	87
38	16 : 15 – 16 : 30	0	2	1	3	91	0	0	1	1	88
39	16 : 30 – 16 : 45	0	1	0	1	92	0	1	0	1	89
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	1	1	93	0	0	1	1	90
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	1	3	96	0	0	1	1	91
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	96	0	1	1	2	93
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	1	1	97	0	1	0	1	94
44	17 : 45 – 18 : 00	0	1	0	1	98	0	0	0	0	94
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	98	0	1	1	2	96
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	1	3	101	0	1	1	2	98
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	101	0	0	0	0	98

48	18 : 45 – 19 : 00	0	2	0	2	103	0	2	0	2	100
49	19 : 00 – 19 : 15	0	1	1	2	105	0	1	1	2	102
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	105	0	1	0	1	103
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	1	2	107	0	0	1	1	104
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	107	0	1	0	1	105
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	1	2	109	0	1	1	2	107
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	2	2	111	0	0	0	0	107
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	0	1	112	0	2	1	3	110
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	1	2	114	0	1	1	2	112
	JUMLAH	1	68	45	114	114	1	66	45	112	112

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI TIMUR JALAN (POS III)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	3	3	6	6	0	2	1	3	3
2	07 : 15 – 07 : 30	0	1	1	2	8	0	1	1	2	5
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	1	2	10	0	2	1	3	8
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	2	2	12	0	0	1	1	9
5	08 : 00 – 08 : 15	0	1	2	3	15	0	1	3	4	13
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	4	6	21	0	1	4	5	18
7	08 : 30 – 08 : 45	0	3	5	8	29	0	1	5	6	24
8	08 : 45 – 09 : 00	0	5	3	8	37	0	5	3	8	32
9	09 : 00 – 09 : 15	0	1	3	4	41	0	2	2	4	36
10	09 : 15 – 09 : 30	0	3	1	4	45	0	3	1	4	40
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	1	3	48	0	4	1	5	45
12	09 : 45 – 10 : 00	1	6	3	10	58	0	2	2	4	49
13	10 : 00 – 10 : 15	0	5	3	8	66	1	4	2	7	56
14	10 : 15 – 10 : 30	0	2	3	5	71	0	2	3	5	61
15	10 : 30 – 10 : 45	0	3	1	4	75	0	5	1	6	67
16	10 : 45 – 11 : 00	0	6	1	7	82	0	4	1	5	72
17	11 : 00 – 11 : 15	0	4	4	8	90	0	5	4	9	81
18	11 : 15 – 11 : 30	0	5	8	13	103	0	2	7	9	90
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	5	8	111	0	3	6	9	99
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	6	8	119	0	2	4	6	105
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	7	9	128	0	1	8	9	114
22	12 : 15 – 12 : 30	0	2	5	7	135	0	3	4	7	121
23	12 : 30 – 12 : 45	0	2	6	8	143	0	2	6	8	129
24	12 : 45 – 13 : 00	0	2	3	5	148	0	2	8	10	139
25	13 : 00 – 13 : 15	0	3	5	8	156	0	3	5	8	147
26	13 : 15 – 13 : 30	0	2	8	10	166	0	2	8	10	157
27	13 : 30 – 13 : 45	0	2	2	4	170	0	2	5	7	164
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	3	4	174	0	4	1	5	169
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	1	3	177	0	2	3	5	174
30	14 : 15 – 14 : 30	1	2	6	9	186	0	1	4	5	179
31	14 : 30 – 14 : 45	0	2	1	3	189	1	1	5	7	186
32	14 : 45 – 15 : 00	0	3	1	4	193	0	4	2	6	192
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	3	5	198	0	2	2	4	196
34	15 : 15 – 15 : 30	0	3	5	8	206	0	0	4	4	200
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	2	4	210	0	1	1	2	202
36	15 : 45 – 16 : 00	0	4	8	12	222	0	5	6	11	213
37	16 : 00 – 16 : 15	0	5	1	6	228	0	5	1	6	219
38	16 : 15 – 16 : 30	0	2	5	7	235	0	2	3	5	224
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	2	4	239	0	2	2	4	228
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	3	4	243	0	1	4	5	233
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	2	3	246	0	3	2	5	238
42	17 : 15 – 17 : 30	0	2	1	3	249	0	1	3	4	242
43	17 : 30 – 17 : 45	0	1	3	4	253	0	2	2	4	246
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	1	1	254	0	0	1	1	247
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	4	5	259	0	0	2	2	249
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	2	2	261	0	2	4	6	255
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	1	2	263	0	1	1	2	257

48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	2	3	266	0	2	2	4	261
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	3	5	271	0	1	1	2	263
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	1	2	273	0	1	3	4	267
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	1	1	274	0	0	2	2	269
52	19 : 45 – 20 : 00	0	1	3	4	278	0	2	4	6	275
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	2	3	281	0	2	1	3	278
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	3	3	284	0	0	1	1	279
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	1	2	286	0	3	1	4	283
56	20 : 45 – 21 : 00	0	2	1	3	289	0	2	2	4	287
	JUMLAH	2	119	168	289	289	2	118	167	287	287

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS I)

Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	5	8	13	13	0	2	4	6	7
2	07 : 15 – 07 : 30	0	7	4	11	24	0	5	5	10	17
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	6	8	32	0	3	3	6	23
4	07 : 45 – 08 : 00	0	5	7	12	44	0	4	5	9	32
5	08 : 00 – 08 : 15	0	7	6	13	57	0	3	4	7	39
6	08 : 15 – 08 : 30	0	4	5	9	66	0	3	7	10	49
7	08 : 30 – 08 : 45	0	4	3	7	73	0	3	5	8	57
8	08 : 45 – 09 : 00	0	5	4	9	82	0	4	6	10	67
9	09 : 00 – 09 : 15	0	7	6	13	95	0	5	5	10	77
10	09 : 15 – 09 : 30	0	8	5	13	108	0	1	4	5	82
11	09 : 30 – 09 : 45	0	3	7	10	118	0	10	6	16	98
12	09 : 45 – 10 : 00	0	7	10	17	135	0	11	7	18	116
13	10 : 00 – 10 : 15	0	10	11	21	156	0	9	7	16	132
14	10 : 15 – 10 : 30	0	8	12	20	176	0	2	10	12	144
15	10 : 30 – 10 : 45	0	2	2	4	180	0	2	4	6	150
16	10 : 45 – 11 : 00	0	4	2	6	186	0	2	5	7	157
17	11 : 00 – 11 : 15	0	3	8	11	197	0	5	6	11	168
18	11 : 15 – 11 : 30	0	6	1	7	204	0	4	7	11	179
19	11 : 30 – 11 : 45	0	5	0	5	209	0	1	3	4	183
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	3	5	214	0	6	4	10	193
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	1	3	217	0	0	2	2	195
22	12 : 15 – 12 : 30	0	4	2	6	223	0	4	0	4	199
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	2	2	225	0	2	3	5	204
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	2	3	228	0	3	2	5	209
25	13 : 00 – 13 : 15	0	2	2	4	232	0	3	1	4	213
26	13 : 15 – 13 : 30	0	3	1	4	236	0	6	3	9	222
27	13 : 30 – 13 : 45	0	3	1	4	240	0	4	3	7	229
28	13 : 45 – 14 :00	0	4	7	11	251	0	2	2	4	233
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	5	7	258	0	1	4	5	238
30	14 : 15 – 14 : 30	1	0	0	0	258	0	0	3	3	241
31	14 : 30 – 14 : 45	0	2	0	2	260	1	1	1	2	243
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	2	3	263	0	1	2	3	246
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	6	8	271	0	3	6	9	255
34	15 : 15 – 15 : 30	0	5	1	6	277	0	0	3	3	258
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	0	2	279	0	6	0	6	264
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	4	4	283	0	1	2	3	267
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	2	2	285	0	0	2	2	269
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	4	4	289	0	3	1	4	273
39	16 : 30 – 16 : 45	0	1	2	3	292	0	1	4	5	278
40	16 : 45 – 17 : 00	0	4	5	9	301	0	1	6	7	285
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	2	4	305	0	1	0	1	286
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	1	2	307	0	1	1	2	288
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	307	0	3	0	3	291
44	17 : 45 – 18 : 00	0	2	2	4	311	0	5	1	6	297
45	18 : 00 – 18 : 15	0	3	0	3	314	0	1	0	1	298
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	3	3	317	0	3	1	4	302
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	317	0	0	1	1	303

48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	3	3	320	0	0	2	2	305
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	0	2	322	0	1	3	4	309
50	19 : 15 – 19 : 30	0	2	3	5	327	0	3	2	5	314
51	19 : 30 – 19 : 45	0	3	2	5	332	0	1	3	4	318
52	19 : 45 – 20 : 00	0	3	0	3	335	0	2	1	3	321
53	20 : 00 – 20 : 15	0	2	2	4	339	0	4	2	6	327
54	20 : 15 – 20 : 30	0	4	2	6	345	0	2	3	5	332
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	2	3	348	0	6	2	8	340
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	348	0	3	2	6	346
	JUMLAH	1	167	181	348	360	1	163	181	345	357

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS II)

Sabtu , 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	3	0	3	3	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	2	1	3	6	0	3	0	3	4
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	3	5	11	0	2	1	3	7
4	07 : 45 – 08 : 00	0	3	0	3	14	0	2	3	5	12
5	08 : 00 – 08 : 15	0	3	2	5	19	0	3	1	4	16
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	0	2	21	0	2	1	3	19
7	08 : 30 – 08 : 45	0	3	1	4	25	0	3	0	3	22
8	08 : 45 – 09 : 00	0	4	0	4	29	0	2	1	3	25
9	09 : 00 – 09 : 15	0	2	1	3	32	0	3	0	3	28
10	09 : 15 – 09 : 30	0	1	0	1	33	0	1	1	2	30
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	1	1	34	0	0	1	1	31
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	0	2	36	0	1	0	1	32
13	10 : 00 – 10 : 15	0	1	2	3	39	0	2	2	4	36
14	10 : 15 – 10 : 30	0	4	1	5	44	0	3	1	4	40
15	10 : 30 – 10 : 45	0	3	0	3	47	0	2	0	2	42
16	10 : 45 – 11 : 00	0	1	0	1	48	0	2	0	2	44
17	11 : 00 – 11 : 15	0	4	3	7	55	0	4	2	6	50
18	11 : 15 – 11 : 30	0	2	0	2	57	0	1	1	2	52
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	0	3	60	0	5	0	5	57
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	0	2	62	0	1	0	1	58
21	12 : 00 – 12 : 15	0	4	1	5	67	0	3	1	4	62
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	67	0	1	0	1	63
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	2	3	70	0	0	1	1	64
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	0	1	71	0	1	1	2	66
25	13 : 00 – 13 : 15	0	3	0	3	74	0	2	0	2	68
26	13 : 15 – 13 : 30	0	1	0	1	75	0	1	0	1	69
27	13 : 30 – 13 : 45	0	1	0	1	76	0	1	0	1	70
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	0	1	77	0	2	0	2	72
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	1	3	80	0	0	1	1	73
30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	0	0	80	0	1	0	1	74
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	0	1	81	0	1	0	1	75
32	14 : 45 – 15 : 00	0	4	0	4	85	0	2	0	2	77
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	0	2	87	0	3	0	3	80
34	15 : 15 – 15 : 30	0	2	2	4	91	0	2	1	3	83
35	15 : 30 – 15 : 45	0	4	1	5	96	0	3	2	5	88
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	0	2	98	0	0	0	0	88
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	0	1	99	0	3	0	3	91
38	16 : 15 – 16 : 30	0	4	0	4	103	0	4	0	4	95
39	16 : 30 – 16 : 45	0	3	1	4	107	0	4	1	5	100
40	16 : 45 – 17 : 00	0	5	1	6	113	0	3	1	4	104
41	17 : 00 – 17 : 15	0	6	1	7	120	0	7	1	8	112
42	17 : 15 – 17 : 30	0	2	0	2	122	0	2	0	2	114
43	17 : 30 – 17 : 45	0	1	2	3	125	0	1	1	2	116
44	17 : 45 – 18 : 00	0	3	2	5	130	0	2	3	5	121
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	1	1	131	0	1	0	1	122
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	0	1	132	0	1	1	2	124
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	3	4	136	0	3	1	4	128

48	18 : 45 – 19 : 00	0	4	4	8	144	0	4	3	7	135
49	19 : 00 – 19 : 15	0	5	0	5	149	0	3	0	3	138
50	19 : 15 – 19 : 30	0	2	2	4	153	0	4	3	7	145
51	19 : 30 – 19 : 45	0	3	4	7	160	0	5	2	7	152
52	19 : 45 – 20 : 00	0	2	0	2	162	0	3	2	5	157
53	20 : 00 – 20 : 15	0	3	2	5	167	0	4	2	6	163
54	20 : 15 – 20 : 30	0	4	1	5	172	0	3	2	5	168
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	0	1	173	0	3	1	4	172
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	1	2	175	0	1	1	2	174
	JUMLAH	0	128	47	175	175	0	127	47	174	174

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS III)

Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	3	0	3	3	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	2	2	4	7	0	4	1	5	6
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	0	1	8	0	1	1	2	8
4	07 : 45 – 08 : 00	0	2	1	3	11	0	1	0	1	9
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	3	5	16	0	2	2	4	13
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	0	2	18	0	1	1	2	15
7	08 : 30 – 08 : 45	0	3	1	4	22	0	3	1	4	19
8	08 : 45 – 09 : 00	0	3	0	3	25	0	3	1	4	23
9	09 : 00 – 09 : 15	0	3	1	4	29	0	2	1	3	26
10	09 : 15 – 09 : 30	0	2	2	4	33	0	3	1	4	30
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	2	4	37	0	2	2	4	34
12	09 : 45 – 10 : 00	0	3	3	6	43	0	3	3	6	40
13	10 : 00 – 10 : 15	0	2	2	4	47	0	2	2	4	44
14	10 : 15 – 10 : 30	0	3	3	6	53	0	2	4	6	50
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	2	3	56	0	2	2	4	54
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	3	5	61	0	1	2	3	57
17	11 : 00 – 11 : 15	0	2	2	4	65	0	1	2	3	60
18	11 : 15 – 11 : 30	0	3	1	4	69	0	4	1	5	65
19	11 : 30 – 11 : 45	0	1	0	1	70	0	0	1	1	66
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	1	1	71	0	1	1	2	68
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	1	3	74	0	0	0	0	68
22	12 : 15 – 12 : 30	0	5	2	7	81	0	3	1	4	72
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	81	0	3	0	3	75
24	12 : 45 – 13 : 00	0	3	1	4	85	0	2	1	3	78
25	13 : 00 – 13 : 15	0	2	1	3	88	0	4	1	5	83
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	3	3	91	0	0	1	1	84
27	13 : 30 – 13 : 45	0	4	4	8	99	0	3	2	5	89
28	13 : 45 – 14 :00	0	4	0	4	103	0	3	3	6	95
29	14 : 00 – 14 : 15	0	5	4	9	112	0	6	3	9	104
30	14 : 15 – 14 : 30	0	3	1	4	116	0	4	2	6	110
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	116	0	1	1	2	112
32	14 : 45 – 15 : 00	0	4	1	5	121	0	3	1	4	116
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	0	2	123	0	3	1	4	120
34	15 : 15 – 15 : 30	0	3	1	4	127	0	2	0	2	122
35	15 : 30 – 15 : 45	0	3	1	4	131	0	2	2	4	126
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	4	5	136	0	5	3	8	134
37	16 : 00 – 16 : 15	0	2	6	8	144	0	1	7	8	142
38	16 : 15 – 16 : 30	0	7	4	11	155	0	4	3	7	149
39	16 : 30 – 16 : 45	0	3	2	5	160	0	3	2	5	154
40	16 : 45 – 17 : 00	0	4	2	6	166	0	3	3	6	160
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	1	2	168	0	2	0	2	162
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	1	2	170	0	3	1	4	166
43	17 : 30 – 17 : 45	0	1	0	1	171	0	3	1	4	170
44	17 : 45 – 18 : 00	0	2	0	2	173	0	1	0	1	171
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	0	1	174	0	0	0	0	171
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	0	2	176	0	2	0	2	173
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	1	2	178	0	2	1	3	176

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS I)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	4	1	5	5	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	3	1	4	9	0	2	2	4	5
3	07 : 30 – 07 : 45	0	3	1	4	13	0	1	0	1	6
4	07 : 45 – 08 : 00	0	3	1	4	17	0	1	2	3	9
5	08 : 00 – 08 : 15	0	4	0	4	21	0	0	0	0	9
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	4	6	27	0	2	1	3	12
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	2	3	30	0	0	3	3	15
8	08 : 45 – 09 : 00	0	1	1	2	32	0	2	1	3	18
9	09 : 00 – 09 : 15	0	6	1	7	39	0	1	1	2	20
10	09 : 15 – 09 : 30	0	4	2	6	45	0	2	1	3	23
11	09 : 30 – 09 : 45	0	6	2	8	53	0	0	1	1	24
12	09 : 45 – 10 : 00	0	5	3	8	61	0	4	5	9	33
13	10 : 00 – 10 : 15	0	2	1	3	64	0	2	2	4	37
14	10 : 15 – 10 : 30	0	4	3	7	71	0	2	3	5	42
15	10 : 30 – 10 : 45	0	2	7	9	80	0	8	5	13	55
16	10 : 45 – 11 : 00	0	1	2	3	83	0	12	3	15	70
17	11 : 00 – 11 : 15	0	6	2	8	91	0	4	3	7	77
18	11 : 15 – 11 : 30	0	2	4	6	97	0	3	2	5	82
19	11 : 30 – 11 : 45	0	2	0	2	99	0	0	2	2	84
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	99	0	1	1	2	86
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	1	3	102	0	2	2	4	90
22	12 : 15 – 12 : 30	0	7	2	9	111	0	5	2	7	97
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	5	5	116	0	1	4	5	102
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	2	2	118	0	3	0	3	105
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	1	2	120	0	0	2	2	107
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	120	0	0	0	0	107
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	1	1	121	0	1	0	1	108
28	13 : 45 – 14 :00	0	2	0	2	123	0	0	1	1	109
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	1	1	124	0	0	1	1	110
30	14 : 15 – 14 : 30	1	0	0	0	124	0	1	0	1	111
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	2	3	127	1	2	1	3	114
32	14 : 45 – 15 : 00	0	2	0	2	129	0	1	1	2	116
33	15 : 00 – 15 : 15	0	6	1	7	136	0	4	1	5	121
34	15 : 15 – 15 : 30	0	5	0	5	141	0	5	0	5	126
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	2	3	144	0	1	1	2	128
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	0	2	146	0	2	1	3	131
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	3	4	150	0	1	1	2	133
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	0	1	151	0	1	2	3	136
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	1	3	154	0	1	1	2	138
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	1	3	157	0	5	1	6	144
41	17 : 00 – 17 : 15	0	3	0	3	160	0	1	1	2	146
42	17 : 15 – 17 : 30	0	1	1	2	162	0	2	0	2	148
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	162	0	3	1	4	152
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	162	0	7	0	7	159
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	1	1	163	0	4	1	5	164
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	0	2	165	0	0	0	0	164
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	165	0	1	0	1	165

48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	0	1	166	0	1	0	1	166
49	19 : 00 – 19 : 15	0	4	2	6	172	0	2	0	2	168
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	1	2	174	0	1	1	2	170
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	0	1	175	0	1	1	2	172
52	19 : 45 – 20 : 00	0	2	3	5	180	0	3	1	4	176
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	2	2	182	0	2	1	3	179
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	0	1	183	0	0	1	1	180
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	0	1	184	0	1	2	3	183
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	0	1	185	0	1	1	2	185
	JUMLAH	1	114	71	185	183	1	114	71	185	168

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS II)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	5	0	5	2	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	7	0	7	9	0	1	0	1	2
3	07 : 30 – 07 : 45	0	5	2	7	16	0	2	1	3	5
4	07 : 45 – 08 : 00	0	4	0	4	20	0	0	0	0	5
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	0	2	22	0	0	1	1	6
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	0	2	24	0	1	0	1	7
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	0	1	25	0	2	0	2	9
8	08 : 45 – 09 : 00	0	1	0	1	26	0	3	0	3	12
9	09 : 00 – 09 : 15	0	3	0	3	29	0	2	0	2	14
10	09 : 15 – 09 : 30	0	2	0	2	31	0	2	0	2	16
11	09 : 30 – 09 : 45	0	1	0	1	32	0	2	0	2	18
12	09 : 45 – 10 : 00	0	1	0	1	33	0	4	0	4	22
13	10 : 00 – 10 : 15	0	5	0	5	38	0	3	0	3	25
14	10 : 15 – 10 : 30	0	2	1	3	41	0	5	1	6	31
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	0	1	42	0	5	0	5	36
16	10 : 45 – 11 : 00	0	1	1	2	44	0	2	1	3	39
17	11 : 00 – 11 : 15	0	4	0	4	48	0	6	0	6	45
18	11 : 15 – 11 : 30	0	4	0	4	52	0	3	0	3	48
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	0	3	55	0	4	0	4	52
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	0	2	57	0	3	0	3	55
21	12 : 00 – 12 : 15	0	1	2	3	60	0	1	1	2	57
22	12 : 15 – 12 : 30	0	1	2	3	63	0	2	1	3	60
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	0	1	64	0	1	2	3	63
24	12 : 45 – 13 : 00	0	2	0	2	66	0	1	0	1	64
25	13 : 00 – 13 : 15	0	3	0	3	69	0	0	0	0	64
26	13 : 15 – 13 : 30	0	1	2	3	72	0	3	2	5	69
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	1	1	73	0	1	1	2	71
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	0	1	74	0	0	0	0	71
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	0	2	76	0	1	0	1	72
30	14 : 15 – 14 : 30	1	4	1	5	81	0	1	1	2	74
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	0	1	82	1	2	0	2	76
32	14 : 45 – 15 : 00	0	2	1	3	85	0	2	1	3	79
33	15 : 00 – 15 : 15	0	1	2	3	88	0	1	1	2	81
34	15 : 15 – 15 : 30	0	3	0	3	91	0	3	1	4	85
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	1	2	93	0	0	1	1	86
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	0	1	94	0	2	0	2	88
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	1	1	95	0	2	1	3	91
38	16 : 15 – 16 : 30	0	4	0	4	99	0	2	0	2	93
39	16 : 30 – 16 : 45	0	2	3	5	104	0	2	2	4	97
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	0	1	105	0	2	1	3	100
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	0	1	106	0	2	0	2	102
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	1	1	107	0	0	1	1	103
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	0	2	109	0	3	0	3	106
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	109	0	2	0	2	108
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	109	0	3	0	3	111
46	18 : 15 – 18 : 30	0	3	2	5	114	0	3	1	4	115
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	114	0	2	1	3	118

48	18 : 45 – 19 : 00	0	2	0	2	116	0	0	0	0	118
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	116	0	1	0	1	119
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	2	2	118	0	0	2	2	121
51	19 : 30 – 19 : 45	0	2	1	3	121	0	1	1	2	123
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	121	0	0	0	0	123
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	121	0	0	0	0	123
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	0	1	122	0	1	0	1	124
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	122	0	0	0	0	124
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	0	1	123	0	1	0	1	125
	JUMLAH	1	100	26	126	119	1	99	26	125	91

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS III)

Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	0	1	3	0	1	1	2	2
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	2	4	7	0	1	1	2	4
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	7	0	1	1	2	6
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	0	2	9	0	3	0	3	9
8	08 : 45 – 09 : 00	0	1	0	1	10	0	0	0	0	9
9	09 : 00 – 09 : 15	0	3	2	5	15	0	2	1	3	12
10	09 : 15 – 09 : 30	0	2	0	2	17	0	3	1	4	16
11	09 : 30 – 09 : 45	0	5	2	7	24	0	0	1	1	17
12	09 : 45 – 10 : 00	0	2	0	2	26	0	4	1	5	22
13	10 : 00 – 10 : 15	0	2	1	3	29	0	1	0	1	23
14	10 : 15 – 10 : 30	0	2	1	3	32	0	3	2	5	28
15	10 : 30 10 : 45	0	4	2	6	38	0	2	2	4	32
16	10 : 45 – 11 : 00	0	4	1	5	43	0	1	1	2	34
17	11 : 00 – 11 : 15	0	2	1	3	46	0	2	0	2	36
18	11 : 15 – 11 : 30	0	1	5	6	52	0	1	4	5	41
19	11 : 30 – 11 : 45	1	0	0	1	53	0	1	2	3	44
20	11 : 45 – 12 : 00	0	1	2	3	56	1	1	1	3	47
21	12 : 00 – 12 : 15	0	2	2	4	60	0	3	2	5	52
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	60	0	0	1	1	53
23	12 : 30 – 12 : 45	0	2	2	4	64	0	5	1	6	59
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	64	0	0	1	1	60
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	2	3	67	0	1	2	3	63
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	1	1	68	0	0	0	0	63
27	13 : 30 – 13 : 45	0	1	2	3	71	0	2	1	3	66
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	0	1	72	0	1	1	2	68
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	0	2	74	0	1	1	2	70
30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	1	1	75	0	0	1	1	71
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	2	3	78	0	1	1	2	73
32	14 : 45 – 15 : 00	1	1	0	2	80	0	1	1	2	75
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	1	3	83	1	1	0	2	77
34	15 : 15 – 15 : 30	0	1	2	3	86	0	2	1	3	80
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	2	3	89	0	1	3	4	84
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	1	3	92	0	1	1	2	86
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	1	2	94	0	3	0	3	89
38	16 : 15 – 16 : 30	0	2	0	2	96	0	1	1	2	91
39	16 : 30 – 16 : 45	0	1	1	2	98	0	2	1	3	94
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	1	3	101	0	1	1	2	96
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	0	1	102	0	2	0	2	98
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	3	3	105	0	0	1	1	99
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	0	2	107	0	1	1	2	101
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	107	0	1	1	2	103
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	107	0	1	0	1	104
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	0	2	109	0	0	0	0	104
47	18 : 30 – 18 : 45	0	2	1	3	112	0	1	0	1	105

48	18 : 45 – 19 : 00	0	2	0	2	114	0	0	1	1	106
49	19 : 00 – 19 : 15	0	1	0	1	115	0	0	0	0	106
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	1	1	116	0	3	0	3	109
51	19 : 30 – 19 : 45	0	2	2	4	120	0	0	1	1	110
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	1	1	121	0	1	2	3	113
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	121	0	1	0	1	114
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	1	2	123	0	0	1	1	115
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	0	1	124	0	1	2	3	118
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	124	0	2	0	2	120
	JUMLAH	2	72	50	124	115	2	68	50	120	115

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS I)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMU LATIF	KELUAR			JML	KOMU LATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	2	2	4	2	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	6	2	8	10	0	1	2	3	4
3	07 : 30 – 07 : 45	0	3	1	4	14	0	3	1	4	8
4	07 : 45 – 08 : 00	0	4	0	4	18	0	2	1	3	11
5	08 : 00 – 08 : 15	0	6	3	9	27	0	1	1	2	13
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	3	5	32	0	5	2	7	20
7	08 : 30 – 08 : 45	0	4	6	10	42	0	1	1	2	22
8	08 : 45 – 09 : 00	0	3	4	7	49	0	3	1	4	26
9	09 : 00 – 09 : 15	0	5	5	10	59	0	3	1	4	30
10	09 : 15 – 09 : 30	0	1	3	4	63	0	2	0	2	32
11	09 : 30 – 09 : 45	0	2	7	9	72	0	2	1	3	35
12	09 : 45 – 10 : 00	0	5	3	8	80	0	1	5	6	41
13	10 : 00 – 10 : 15	0	3	9	12	92	0	5	2	7	48
14	10 : 15 – 10 : 30	0	7	6	13	105	0	3	5	8	56
15	10 : 30 – 10 : 45	0	1	4	5	110	0	4	4	8	64
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	3	5	115	0	5	2	7	71
17	11 : 00 – 11 : 15	1	7	7	15	130	0	7	5	12	83
18	11 : 15 – 11 : 30	0	4	8	12	142	1	4	8	13	96
19	11 : 30 – 11 : 45	0	3	4	7	149	0	3	10	13	109
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	2	4	153	0	4	4	8	117
21	12 : 00 – 12 : 15	1	1	2	4	157	0	1	5	6	123
22	12 : 15 – 12 : 30	0	3	1	4	161	1	3	2	6	129
23	12 : 30 – 12 : 45	0	3	3	6	167	0	5	4	9	138
24	12 : 45 – 13 : 00	0	4	5	9	176	0	4	3	7	145
25	13 : 00 – 13 : 15	1	5	3	9	185	0	5	5	10	155
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	2	2	187	1	4	5	10	165
27	13 : 30 – 13 : 45	0	2	4	6	193	0	2	4	6	171
28	13 : 45 – 14 :00	0	4	6	10	203	0	1	3	4	175
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	6	6	209	0	3	6	9	184
30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	3	3	212	0	0	1	1	185
31	14 : 30 – 14 : 45	0	2	3	5	217	0	2	5	7	192
32	14 : 45 – 15 : 00	0	3	5	8	225	0	3	4	7	199
33	15 : 00 – 15 : 15	0	5	4	9	234	0	5	4	9	208
34	15 : 15 – 15 : 30	0	1	2	3	237	0	2	3	5	213
35	15 : 30 – 15 : 45	0	3	8	11	248	0	3	6	9	222
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	1	1	249	0	2	3	5	227
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	1	2	251	0	1	3	4	231
38	16 : 15 – 16 : 30	0	3	0	3	254	0	2	3	5	236
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	1	1	255	0	1	2	3	239
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	1	3	258	0	2	1	3	242
41	17 : 00 – 17 : 15	0	2	3	5	263	0	2	3	5	247
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	1	1	264	0	0	4	4	251
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	264	0	1	2	3	254
44	17 : 45 – 18 : 00	0	1	0	1	265	0	0	2	2	256
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	265	0	2	5	7	263
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	3	3	268	0	1	2	3	266
47	18 : 30 – 18 : 45	0	2	1	3	271	0	2	5	7	273

48	18 : 45 – 19 : 00	0	4	1	5	276	0	3	1	4	277
49	19 : 00 – 19 : 15	0	2	0	2	278	0	2	1	3	280
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	2	2	280	0	1	1	2	282
51	19 : 30 – 19 : 45	0	4	3	7	287	0	1	2	3	285
52	19 : 45 – 20 : 00	0	4	3	7	294	0	3	3	6	291
53	20 : 00 – 20 : 15	0	5	0	5	299	0	1	2	3	294
54	20 : 15 – 20 : 30	0	3	3	6	305	0	4	1	5	299
55	20 : 30 – 20 : 45	0	2	1	3	308	0	2	1	3	302
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	2	3	311	0	4	3	7	309
	JUMLAH	3	144	166	313	203	3	140	166	309	203

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS II)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		A	B	C			A	B	C		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	2	0	2	2	0	1	0	1	2
2	07 : 15 – 07 : 30	0	1	2	3	5	0	4	1	5	7
3	07 : 30 – 07 : 45	0	1	0	1	6	0	3	1	4	11
4	07 : 45 – 08 : 00	0	4	1	5	11	0	2	1	3	14
5	08 : 00 – 08 : 15	0	3	0	3	14	0	2	0	2	16
6	08 : 15 – 08 : 30	0	2	2	4	18	0	1	1	2	18
7	08 : 30 – 08 : 45	0	1	0	1	19	0	1	1	2	20
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	19	0	1	0	1	21
9	09 : 00 – 09 : 15	0	2	0	2	21	0	1	0	1	22
10	09 : 15 – 09 : 30	0	1	0	1	22	0	0	0	0	22
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	1	1	23	0	2	1	3	25
12	09 : 45 – 10 : 00	0	4	0	4	27	0	0	0	0	25
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	27	0	1	0	1	26
14	10 : 15 – 10 : 30	0	1	1	2	29	0	1	0	1	27
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	1	1	30	0	1	0	1	28
16	10 : 45 – 11 : 00	0	3	0	3	33	0	1	0	1	29
17	11 : 00 – 11 : 15	0	0	0	0	33	0	2	0	2	31
18	11 : 15 – 11 : 30	0	1	1	2	35	0	1	0	1	32
19	11 : 30 – 11 : 45	0	1	0	1	36	0	1	1	2	34
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	1	3	39	0	1	0	1	35
21	12 : 00 – 12 : 15	0	1	0	1	40	0	0	0	0	35
22	12 : 15 – 12 : 30	0	3	2	5	45	0	2	1	3	38
23	12 : 30 – 12 : 45	0	2	0	2	47	0	2	1	3	41
24	12 : 45 – 13 : 00	0	1	0	1	48	0	1	0	1	42
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	0	1	49	0	0	0	0	42
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	49	0	2	0	2	44
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	49	0	1	0	1	45
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	0	1	50	0	0	0	0	45
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	50	0	1	0	1	46
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	0	2	52	0	1	0	1	47
31	14 : 30 – 14 : 45	0	1	1	2	54	0	0	0	0	47
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	0	1	55	0	0	1	1	48
33	15 : 00 – 15 : 15	0	1	0	1	56	0	1	0	1	49
34	15 : 15 – 15 : 30	0	1	0	1	57	0	1	0	1	50
35	15 : 30 – 15 : 45	0	2	0	2	59	0	0	0	0	50
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	1	1	60	0	2	0	2	52
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	0	1	61	0	1	1	2	54
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	1	1	62	0	0	0	0	54
39	16 : 30 – 16 : 45	0	3	0	3	65	0	2	0	2	56
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	0	1	66	0	1	0	1	57
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	0	1	67	0	2	0	2	59
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	2	2	69	0	1	1	2	61
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	0	2	71	0	1	1	2	63
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	71	0	1	2	3	66
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	1	1	72	0	2	1	3	69
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	0	1	73	0	0	1	1	70
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	0	1	74	0	2	0	2	72

48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	1	1	75	0	0	0	0	72
49	19 : 00 – 19 : 15	0	1	0	1	76	0	0	1	1	73
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	0	1	77	0	1	0	1	74
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	2	3	80	0	2	1	3	77
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	80	0	1	0	1	78
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	1	2	82	0	1	1	2	80
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	1	1	83	0	1	0	1	81
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	0	1	84	0	0	1	1	82
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	84	0	1	2	3	85
	JUMLAH	0	61	23	84	78	0	61	23	84	78

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

TABEL KENDARAAN
DATA PARKIR UNTUK SISI BARAT JALAN (POS III)

Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK			JML	KOMULATIF	KELUAR			JML	KOMULATIF
		HV	LV	MC			HV	LV	MC		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1
2	07 : 15 – 07 : 30	0	4	3	7	8	0	1	1	2	3
3	07 : 30 – 07 : 45	0	2	1	3	11	0	1	3	4	7
4	07 : 45 – 08 : 00	0	3	2	5	16	0	1	1	2	9
5	08 : 00 – 08 : 15	0	6	1	7	23	0	3	1	4	13
6	08 : 15 – 08 : 30	0	3	4	7	30	0	2	2	4	17
7	08 : 30 – 08 : 45	0	2	0	2	32	0	1	1	2	19
8	08 : 45 – 09 : 00	0	4	2	6	38	0	2	2	4	23
9	09 : 00 – 09 : 15	0	3	0	3	41	0	1	1	2	25
10	09 : 15 – 09 : 30	0	3	3	6	47	0	2	0	2	27
11	09 : 30 – 09 : 45	0	4	0	4	51	0	5	2	7	34
12	09 : 45 – 10 : 00	0	4	0	4	55	0	3	1	4	38
13	10 : 00 – 10 : 15	0	3	2	5	60	0	4	2	6	44
14	10 : 15 – 10 : 30	0	4	0	4	64	0	5	1	6	50
15	10 : 30 – 10 : 45	0	5	3	8	72	0	3	1	4	54
16	10 : 45 – 11 : 00	0	2	0	2	74	0	2	3	5	59
17	11 : 00 – 11 : 15	1	5	4	10	84	0	4	1	5	64
18	11 : 15 – 11 : 30	0	3	1	4	88	0	2	3	5	69
19	11 : 30 – 11 : 45	0	1	1	2	90	1	5	4	10	79
20	11 : 45 – 12 : 00	0	1	0	1	91	0	1	2	3	82
21	12 : 00 – 12 : 15	0	3	5	8	99	0	2	2	4	86
22	12 : 15 – 12 : 30	0	2	8	10	109	0	1	5	6	92
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	5	6	115	0	3	1	4	96
24	12 : 45 – 13 : 00	0	5	6	11	126	0	6	4	10	106
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	0	1	127	0	0	2	2	108
26	13 : 15 – 13 : 30	0	4	2	6	133	0	3	8	11	119
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	9	9	142	0	2	5	7	126
28	13 : 45 – 14 :00	0	1	5	6	148	0	1	4	5	131
29	14 : 00 – 14 : 15	1	2	3	6	154	0	3	2	5	136
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	2	4	158	1	2	1	4	140
31	14 : 30 – 14 : 45	0	2	0	2	160	0	1	4	5	145
32	14 : 45 – 15 : 00	0	2	5	7	167	0	3	3	6	151
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	4	6	173	0	2	0	2	153
34	15 : 15 – 15 : 30	0	1	1	2	175	0	2	0	2	155
35	15 : 30 – 15 : 45	0	4	0	4	179	0	2	1	3	158
36	15 : 45 – 16 : 00	0	1	2	3	182	0	2	1	3	161
37	16 : 00 – 16 : 15	0	2	1	3	185	0	2	3	5	166
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	5	5	190	0	0	1	1	167
39	16 : 30 – 16 : 45	0	1	0	1	191	0	3	2	5	172
40	16 : 45 – 17 : 00	0	2	1	3	194	0	1	0	1	173
41	17 : 00 – 17 : 15	0	1	0	1	195	0	1	1	2	175
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	2	2	197	0	2	0	2	177
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	0	2	199	0	3	2	5	182
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	199	0	1	0	1	183
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	199	0	0	3	3	186
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	0	2	201	0	1	1	2	188
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	3	3	204	0	1	1	2	190

48	18 : 45 – 19 : 00	0	1	0	1	205	0	1	0	1	191
49	19 : 00 – 19 : 15	0	1	1	2	207	0	0	1	1	192
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	207	0	2	0	2	194
51	19 : 30 – 19 : 45	0	2	0	2	209	0	1	1	2	196
52	19 : 45 – 20 : 00	0	1	1	2	211	0	1	4	5	201
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	211	0	2	1	3	204
54	20 : 15 – 20 : 30	0	1	1	2	213	0	3	3	6	210
55	20 : 30 – 20 : 45	0	2	0	2	215	0	2	0	2	212
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	2	2	217	0	2	2	4	216
	JUMLAH	2	114	101	217	213	2	113	101	216	213

Keterangan :

HV = Kendaraan Berat
LV = Kendaraan Ringan
MC = Sepeda Motor

JML = HV + LV + MC

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	4	1	2	7	2	1	1	4	3
2	07 : 15 – 07 : 30	3	2	3	8	1	1	2	4	7
3	07 : 30 – 07 : 45	3	1	1	5	3	1	3	7	5
4	07 : 45 – 08 : 00	2	2	2	6	2	2	2	6	5
5	08 : 00 – 08 : 15	0	2	1	3	1	2	1	4	4
6	08 : 15 – 08 : 30	3	2	3	8	2	3	2	7	5
7	08 : 30 – 08 : 45	1	1	2	4	1	1	3	5	4
8	08 : 45 – 09 : 00	3	2	3	8	2	2	4	8	4
9	09 : 00 – 09 : 15	2	1	1	4	1	1	1	3	5
10	09 : 15 – 09 : 30	2	2	4	8	3	3	3	9	4
11	09 : 30 – 09 : 45	4	2	3	9	3	2	5	10	3
12	09 : 45 – 10 : 00	3	2	2	7	2	2	2	6	4
13	10 : 00 – 10 : 15	3	0	5	8	2	1	2	5	7
14	10 : 15 – 10 : 30	3	0	3	6	2	2	2	6	7
15	10 : 30 – 10 : 45	2	3	1	6	1	0	1	2	11
16	10 : 45 – 11 : 00	2	3	4	9	0	2	1	3	17
17	11 : 00 – 11 : 15	1	0	3	4	2	2	3	7	14
18	11 : 15 – 11 : 30	7	1	7	15	3	1	5	9	20
19	11 : 30 – 11 : 45	6	1	3	10	4	1	3	8	22
20	11 : 45 – 12 : 00	3	1	5	9	3	2	6	11	20
21	12 : 00 – 12 : 15	3	2	2	7	3	1	3	7	20
22	12 : 15 – 12 : 30	0	1	4	5	0	1	3	4	21
23	12 : 30 – 12 : 45	3	1	3	7	2	5	3	10	18
24	12 : 45 – 13 . 00	1	0	4	5	4	1	5	10	13
25	13 : 00 – 13 : 15	1	3	2	6	0	0	6	6	13
26	13 : 15 – 13 : 30	5	3	3	11	3	3	3	9	15

27	13 : 30 – 13 : 45	1	2	6	9	0	1	3	4	20
28	13 : 45 – 14 :00	3	0	1	4	2	2	4	8	16
29	14 : 00 – 14 : 15	3	1	2	6	2	0	4	6	16
30	14 : 15 – 14 : 30	2	2	2	6	2	2	2	6	16
31	14 : 30 – 14 : 45	1	0	3	4	1	1	3	5	15
32	14 : 45 – 15 : 00	0	3	2	5	3	2	1	6	14
33	15 : 00 – 15 : 15	0	2	4	6	0	2	3	5	15
34	15 : 15 – 15 : 30	0	2	2	4	0	2	1	3	16
35	15 : 30 – 15 : 45	1	0	4	5	2	2	2	6	15
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	2	4	2	1	2	5	14
37	16 : 00 – 16 : 15	1	1	0	2	3	1	1	5	11
38	16 : 15 – 16 : 30	1	2	1	4	1	1	3	5	10
39	16 : 30 – 16 : 45	2	0	2	4	2	1	1	4	10
40	16 : 45 – 17 : 00	2	1	1	4	3	1	1	5	9
41	17 : 00 – 17 : 15	2	0	3	5	2	3	1	6	8
42	17 : 15 – 17 : 30	1	0	2	3	1	1	2	4	7
43	17 : 30 – 17 : 45	2	1	3	6	3	2	1	6	7
44	17 : 45 – 18 : 00	0	1	2	3	1	0	2	3	7
45	18 : 00 – 18 : 15	2	2	0	4	1	0	2	3	8
46	18 : 15 – 18 : 30	1	0	1	2	3	1	1	5	5
47	18 : 30 – 18 : 45	1	1	1	3	2	0	3	5	3
48	18 : 45 – 19 : 00	2	0	2	4	2	1	2	5	2
49	19 : 00 – 19 : 15	2	2	2	6	2	0	2	4	4
50	19 : 15 – 19 : 30	1	1	1	3	1	1	1	3	4
51	19 : 30 – 19 : 45	1	3	1	5	3	1	2	6	3
52	19 : 45 – 20 : 00	2	1	2	5	1	1	1	3	5
53	20 : 00 – 20 : 15	1	1	1	3	3	0	2	5	3
54	20 : 15 – 20 : 30	1	2	1	4	1	0	1	2	5
55	20 : 30 – 20 : 45	0	1	2	3	1	1	2	4	4
56	20 : 45 – 21 : 00	1	2	2	5	2	1	2	5	4
Jumlah		107	75	134	316	104	75	133	312	547
Akumulasi rata-rata		9.767857143								
Akumulasi maksimum		22								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(MC) SEPEDA MOTOR			JML	(MC) SEPEDA MOTOR			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	3	2	3	8	3	1	2	6	2
2	07 : 15 – 07 : 30	1	1	0	2	1	1	1	3	1
3	07 : 30 – 07 : 45	2	2	1	5	2	3	0	5	1
4	07 : 45 – 08 : 00	6	1	1	8	5	1	1	7	2
5	08 : 00 – 08 : 15	2	2	2	6	3	1	2	6	2
6	08 : 15 – 08 : 30	8	1	3	12	6	2	2	10	4
7	08 : 30 – 08 : 45	3	2	5	10	5	1	1	7	7
8	08 : 45 – 09 : 00	4	1	3	8	3	3	5	11	4
9	09 : 00 – 09 : 15	5	3	2	10	4	0	2	6	8
10	09 : 15 – 09 : 30	3	0	5	8	3	0	3	6	10
11	09 : 30 – 09 : 45	4	0	3	7	5	0	5	10	7
12	09 : 45 – 10 : 00	10	1	2	13	5	1	5	11	9
13	10 : 00 – 10 : 15	9	3	0	12	13	3	2	18	3
14	10 : 15 – 10 : 30	12	4	3	19	11	4	2	17	5
15	10 : 30 – 10 : 45	7	2	3	12	11	1	3	15	2
16	10 : 45 – 11 : 00	11	2	3	16	10	3	2	15	3
17	11 : 00 – 11 : 15	12	4	3	19	10	4	0	14	8
18	11 : 15 – 11 : 30	17	1	0	18	16	1	3	20	6
19	11 : 30 – 11 : 45	12	0	1	13	9	0	0	9	10
20	11 : 45 – 12 : 00	13	2	2	17	10	2	4	16	11
21	12 : 00 – 12 : 15	12	0	3	15	11	0	1	12	14
22	12 : 15 – 12 : 30	7	0	2	9	19	0	0	19	4
23	12 : 30 – 12 : 45	9	4	2	15	4	4	1	9	10
24	12 : 45 – 13 : 00	11	2	5	18	12	2	7	21	7
25	13 : 00 – 13 : 15	6	2	2	10	8	2	5	15	2
26	13 : 15 – 13 : 30	16	1	2	19	13	0	2	15	6

Lampiran 2.a

27	13 : 30 – 13 : 45	5	0	1	6	3	1	5	9	3
28	13 : 45 – 14 :00	9	0	4	13	8	0	3	11	5
29	14 : 00 – 14 : 15	11	0	3	14	8	0	2	10	9
30	14 : 15 – 14 : 30	13	0	1	14	11	0	3	14	9
31	14 : 30 – 14 : 45	12	1	1	14	8	1	1	10	13
32	14 : 45 – 15 : 00	5	0	2	7	7	0	2	9	11
33	15 : 00 – 15 : 15	11	1	2	14	10	0	2	12	13
34	15 : 15 – 15 : 30	9	0	3	12	12	1	3	16	9
35	15 : 30 – 15 : 45	7	2	5	14	14	0	2	16	7
36	15 : 45 – 16 : 00	5	0	5	10	4	2	2	8	9
37	16 : 00 – 16 : 15	9	2	3	14	8	0	1	9	14
38	16 : 15 – 16 : 30	2	2	3	7	5	1	4	10	11
39	16 : 30 – 16 : 45	3	1	5	9	3	2	4	9	11
40	16 : 45 – 17 : 00	4	0	4	8	3	0	5	8	11
41	17 : 00 – 17 : 15	7	1	2	10	2	1	2	5	16
42	17 : 15 – 17 : 30	2	0	3	5	3	0	1	4	17
43	17 : 30 – 17 : 45	2	0	3	5	2	1	3	6	16
44	17 : 45 – 18 : 00	2	1	2	5	1	2	5	8	13
45	18 : 00 – 18 : 15	2	1	1	4	5	1	1	7	10
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	3	3	2	1	5	8	5
47	18 : 30 – 18 : 45	3	0	2	5	2	0	2	4	6
48	18 : 45 – 19 : 00	2	1	3	6	3	1	2	6	6
49	19 : 00 – 19 : 15	3	0	3	6	3	1	2	6	6
50	19 : 15 – 19 : 30	1	0	3	4	2	0	3	5	5
51	19 : 30 – 19 : 45	2	1	2	5	2	1	1	4	6
52	19 : 45 – 20 : 00	1	2	3	6	1	1	4	6	6
53	20 : 00 – 20 : 15	2	1	1	4	2	2	3	7	3
54	20 : 15 – 20 : 30	2	1	2	5	3	1	2	6	2
55	20 : 30 – 20 : 45	2	3	2	7	1	3	2	6	3
56	20 : 45 – 21 : 00	2	1	2	5	4	1	2	7	1
Jumlah		345	65	140	550	344	65	140	549	404
Akumulasi rata-rata		7.214285714								
Akumulasi maksimum		17								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(HV) KENDARAAN BERAT			JML	(HV) KENDARAAN BERAT			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	08 : 30 – 08 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	09 : 00 – 09 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	10 : 45 – 11 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	11 : 00 – 11 : 15	1	0	0	1	1	0	0	1	0
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	11 : 30 – 11 : 45	1	0	0	1	0	0	0	0	1
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	1	0	0	1	0
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	13 : 00 – 13 : 15	0	1	2	3	0	0	1	1	2
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	0	1	1	2	0

Lampiran 2.a

27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	16 : 30 – 16 : 45	1	0	0	1	1	0	0	1	0
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	1	1	0	0	1	1	0
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	1	1	0	0	1	1	0
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		3	1	4	8	3	1	4	8	3
Akumulasi rata-rata		0.053571429								
Akumulasi maksimum		2								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	7	4	3	14	2	1	1	4	10
2	07 : 15 – 07 : 30	2	2	0	4	1	1	2	4	10
3	07 : 30 – 07 : 45	3	2	0	5	2	1	3	6	9
4	07 : 45 – 08 : 00	5	0	2	7	2	3	1	6	10
5	08 : 00 – 08 : 15	2	1	1	4	1	1	3	5	9
6	08 : 15 – 08 : 30	3	3	3	9	2	1	2	5	13
7	08 : 30 – 08 : 45	1	2	2	5	1	2	3	6	12
8	08 : 45 – 09 : 00	2	0	3	5	3	2	3	8	9
9	09 : 00 – 09 : 15	5	4	2	11	1	0	3	4	16
10	09 : 15 – 09 : 30	4	6	1	11	2	2	0	4	23
11	09 : 30 – 09 : 45	7	2	3	12	1	1	0	2	33
12	09 : 45 – 10 : 00	4	2	2	8	6	2	0	8	33
13	10 : 00 – 10 : 15	1	1	2	4	5	2	1	8	29
14	10 : 15 – 10 : 30	5	0	2	7	7	0	2	9	27
15	10 : 30 – 10 : 45	5	1	1	7	4	2	2	8	26
16	10 : 45 – 11 : 00	3	2	2	7	1	2	1	4	29
17	11 : 00 – 11 : 15	7	2	2	11	8	2	0	10	30
18	11 : 15 – 11 : 30	5	0	0	5	5	1	1	7	28
19	11 : 30 – 11 : 45	2	2	0	4	3	3	1	7	25
20	11 : 45 – 12 : 00	1	3	0	4	5	1	0	6	23
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	2	2	0	1	1	2	23
22	12 : 15 – 12 : 30	4	2	4	10	3	1	2	6	27
23	12 : 30 – 12 : 45	3	0	0	3	3	3	2	8	22
24	12 : 45 – 13 : 00	5	1	1	7	3	1	2	6	23
25	13 : 00 – 13 : 15	2	0	0	2	0	1	1	2	23
26	13 : 15 – 13 : 30	1	0	2	3	1	1	2	4	22

Lampiran 2.a

27	13 : 30 – 13 : 45	0	1	0	1	1	0	1	2	21
28	13 : 45 – 14 :00	1	0	1	2	1	1	3	5	18
29	14 : 00 – 14 : 15	2	2	0	4	2	2	1	5	17
30	14 : 15 – 14 : 30	2	1	2	5	1	2	0	3	19
31	14 : 30 – 14 : 45	1	3	0	4	2	1	1	4	19
32	14 : 45 – 15 : 00	1	0	2	3	2	2	2	6	16
33	15 : 00 – 15 : 15	3	1	1	5	0	1	1	2	19
34	15 : 15 – 15 : 30	2	5	3	10	1	1	2	4	25
35	15 : 30 – 15 : 45	1	2	1	4	1	2	1	4	25
36	15 : 45 – 16 : 00	1	1	2	4	1	1	0	2	27
37	16 : 00 – 16 : 15	2	3	1	6	3	3	1	7	26
38	16 : 15 – 16 : 30	4	1	2	7	2	1	2	5	28
39	16 : 30 – 16 : 45	2	5	1	8	3	2	1	6	30
40	16 : 45 – 17 : 00	2	2	2	6	1	4	2	7	29
41	17 : 00 – 17 : 15	1	2	2	5	2	2	1	5	29
42	17 : 15 – 17 : 30	1	0	1	2	1	2	2	5	26
43	17 : 30 – 17 : 45	2	2	2	6	3	4	1	8	24
44	17 : 45 – 18 : 00	0	3	5	8	4	1	2	7	25
45	18 : 00 – 18 : 15	1	1	1	3	1	2	1	4	24
46	18 : 15 – 18 : 30	2	2	2	6	4	4	3	11	19
47	18 : 30 – 18 : 45	2	1	1	4	2	2	2	6	17
48	18 : 45 – 19 : 00	1	1	2	4	2	1	2	5	16
49	19 : 00 – 19 : 15	1	2	1	4	3	4	1	8	12
50	19 : 15 – 19 : 30	2	3	2	7	2	1	2	5	14
51	19 : 30 – 19 : 45	3	2	3	8	2	2	3	7	15
52	19 : 45 – 20 : 00	0	4	5	9	4	1	5	10	14
53	20 : 00 – 20 : 15	2	1	3	6	4	3	2	9	11
54	20 : 15 – 20 : 30	2	2	1	5	1	2	2	5	11
55	20 : 30 – 20 : 45	2	1	1	4	3	2	1	6	9
56	20 : 45 – 21 : 00	1	2	1	4	1	1	1	3	10
Jumlah		136	98	91	325	132	95	88	315	1139
Akumulasi rata-rata		20.33928571								
Akumulasi maksimum		33								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(MC) SEPEDA MOTOR			JML	(MC) SEPEDA MOTOR			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	3	3	3	9	2	2	2	6	3
2	07 : 15 – 07 : 30	1	1	2	4	2	1	3	6	1
3	07 : 30 – 07 : 45	1	1	1	3	1	1	1	3	1
4	07 : 45 – 08 : 00	3	1	2	6	2	1	2	5	2
5	08 : 00 – 08 : 15	1	1	3	5	1	0	1	2	5
6	08 : 15 – 08 : 30	2	2	1	5	3	2	3	8	2
7	08 : 30 – 08 : 45	2	2	1	5	2	1	1	4	3
8	08 : 45 – 09 : 00	1	2	3	6	1	1	3	5	4
9	09 : 00 – 09 : 15	1	2	5	8	1	2	3	6	6
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	3	3	0	0	4	4	5
11	09 : 30 – 09 : 45	1	0	3	4	0	0	0	0	9
12	09 : 45 – 10 : 00	2	1	3	6	2	1	5	8	7
13	10 : 00 – 10 : 15	2	0	5	7	2	0	3	5	9
14	10 : 15 – 10 : 30	3	1	8	12	2	1	6	9	12
15	10 : 30 – 10 : 45	1	1	8	10	3	0	6	9	13
16	10 : 45 – 11 : 00	3	2	6	11	0	1	8	9	15
17	11 : 00 – 11 : 15	2	0	10	12	3	1	6	10	17
18	11 : 15 – 11 : 30	2	2	6	10	4	3	5	12	15
19	11 : 30 – 11 : 45	4	1	8	13	3	0	6	9	19
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	1	3	3	1	5	9	13
21	12 : 00 – 12 : 15	1	2	4	7	0	2	4	6	14
22	12 : 15 – 12 : 30	2	1	1	4	0	3	2	5	13
23	12 : 30 – 12 : 45	1	0	3	4	2	2	2	6	11
24	12 : 45 – 13 : 00	6	3	1	10	6	1	1	8	13
25	13 : 00 – 13 : 15	0	0	5	5	2	0	2	4	14
26	13 : 15 – 13 : 30	3	2	3	8	2	2	5	9	13

27	13 : 30 – 13 : 45	1	3	2	6	2	0	1	3	16
28	13 : 45 – 14 :00	4	1	1	6	1	2	3	6	16
29	14 : 00 – 14 : 15	1	1	0	2	1	2	1	4	14
30	14 : 15 – 14 : 30	1	0	3	4	3	3	2	8	10
31	14 : 30 – 14 : 45	2	2	6	10	2	1	5	8	12
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	2	3	1	0	3	4	11
33	15 : 00 – 15 : 15	3	0	1	4	2	2	1	5	10
34	15 : 15 – 15 : 30	2	0	0	2	1	1	2	4	8
35	15 : 30 – 15 : 45	2	1	1	4	1	0	2	3	9
36	15 : 45 – 16 : 00	3	1	4	8	4	0	1	5	12
37	16 : 00 – 16 : 15	2	0	6	8	0	0	5	5	15
38	16 : 15 – 16 : 30	1	2	3	6	1	2	3	6	15
39	16 : 30 – 16 : 45	2	0	2	4	2	1	3	6	13
40	16 : 45 – 17 : 00	0	1	2	3	0	2	2	4	12
41	17 : 00 – 17 : 15	2	1	2	5	1	1	2	4	13
42	17 : 15 – 17 : 30	2	2	1	5	1	1	1	3	15
43	17 : 30 – 17 : 45	3	1	3	7	2	2	2	6	16
44	17 : 45 – 18 : 00	1	2	2	5	4	1	2	7	14
45	18 : 00 – 18 : 15	2	0	3	5	2	0	3	5	14
46	18 : 15 – 18 : 30	2	2	3	7	2	1	1	4	17
47	18 : 30 – 18 : 45	1	1	4	6	1	2	2	5	18
48	18 : 45 – 19 : 00	3	1	2	6	3	1	3	7	17
49	19 : 00 – 19 : 15	1	2	2	5	1	1	2	4	18
50	19 : 15 – 19 : 30	4	1	1	6	2	1	4	7	17
51	19 : 30 – 19 : 45	1	1	1	3	3	1	3	7	13
52	19 : 45 – 20 : 00	2	1	1	4	3	2	7	12	5
53	20 : 00 – 20 : 15	4	1	1	6	4	1	2	7	4
54	20 : 15 – 20 : 30	3	2	5	10	2	1	4	7	7
55	20 : 30 – 20 : 45	1	1	2	4	2	1	1	4	7
56	20 : 45 – 21 : 00	2	3	2	7	2	3	2	7	7
Jumlah		106	68	167	341	105	65	164	334	614
Akumulasi rata-rata		i0.96428571								
Akumulasi maksimum		19								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(HV) KENDARAAN BERAT				(HV) KENDARAAN BERAT				
		POS 1	POS 2	POS 3	JML	POS 1	POS 2	POS 3	JML	
1	07 : 00 – 07 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	08 : 30 – 08 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	09 : 00 – 09 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	1	1	0	0	0	0	1
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	0	0	1	1	0
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	10 : 45 – 11 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	11 : 00 – 11 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	13 : 00 – 13 : 15	1	1	0	2	1	0	0	1	1
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	0	1	0	1	0

Lampiran 2.a

27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	14 : 15 – 14 : 30	2	0	1	3	1	0	0	1	2
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	1	0	1	2	0
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	17 : 00 – 17 : 15	1	0	0	1	1	0	0	1	0
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		4	1	2	7	4	1	2	7	4
Akumulasi rata-rata		0.071428571								
Akumulasi maksimum		2								

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	3	2	3	8	1	1	2	4	4
2	07 : 15 – 07 : 30	1	1	1	3	1	1	1	3	4
3	07 : 30 – 07 : 45	2	2	1	5	2	3	2	7	2
4	07 : 45 – 08 : 00	1	1	0	2	1	1	0	2	2
5	08 : 00 – 08 : 15	1	0	1	2	1	0	1	2	2
6	08 : 15 – 08 : 30	1	0	2	3	1	1	1	3	2
7	08 : 30 – 08 : 45	2	1	3	6	2	1	1	4	4
8	08 : 45 – 09 : 00	1	1	5	7	1	2	5	8	3
9	09 : 00 – 09 : 15	2	1	1	4	2	1	2	5	2
10	09 : 15 – 09 : 30	3	1	3	7	1	2	3	6	3
11	09 : 30 – 09 : 45	4	2	2	8	3	1	4	8	3
12	09 : 45 – 10 : 00	2	0	6	8	2	2	2	6	5
13	10 : 00 – 10 : 15	4	1	5	10	2	1	4	7	8
14	10 : 15 – 10 : 30	2	5	2	9	2	4	2	8	9
15	10 : 30 – 10 : 45	2	1	3	6	4	1	5	10	5
16	10 : 45 – 11 : 00	4	2	6	12	5	2	4	11	6
17	11 : 00 – 11 : 15	3	2	4	9	4	1	5	10	5
18	11 : 15 – 11 : 30	3	3	5	11	2	2	2	6	10
19	11 : 30 – 11 : 45	4	3	3	10	1	4	3	8	12
20	11 : 45 – 12 : 00	2	1	2	5	1	2	2	5	12
21	12 : 00 – 12 : 15	1	2	2	5	1	1	1	3	14
22	12 : 15 – 12 : 30	1	1	2	4	3	2	3	8	10
23	12 : 30 – 12 : 45	1	1	2	4	1	1	2	4	10
24	12 : 45 – 13 : 00	1	2	2	5	1	1	2	4	11
25	13 : 00 – 13 : 15	3	0	3	6	4	0	3	7	10
26	13 : 15 – 13 : 30	3	1	2	6	1	0	2	3	13

Lampiran 2.a

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Timur Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(MC) SEPEDA MOTOR			JML	(MC) SEPEDA MOTOR			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	1	0	3	4	0	0	1	1	3
2	07 : 15 – 07 : 30	2	0	1	3	2	0	1	3	3
3	07 : 30 – 07 : 45	2	1	1	4	2	1	1	4	3
4	07 : 45 – 08 : 00	4	1	2	7	4	0	1	5	5
5	08 : 00 - 08 : 15	6	1	2	9	3	1	3	7	7
6	08 : 15 – 08 : 30	5	3	4	12	5	1	4	10	9
7	08 : 30 – 08 : 45	7	1	5	13	5	2	5	12	10
8	08 : 45 – 09 : 00	6	1	3	10	5	0	3	8	12
9	09 : 00 – 09 : 15	4	0	3	7	3	1	2	6	13
10	09 : 15 – 09 : 30	7	1	1	9	4	1	1	6	16
11	09 : 30 – 09 : 45	5	2	1	8	3	2	1	6	18
12	09 : 45 – 10 : 00	8	2	3	13	4	2	2	8	23
13	10 : 00 – 10 : 15	7	1	3	11	9	1	2	12	22
14	10 : 15 – 10 : 30	6	1	3	10	4	1	3	8	24
15	10 : 30 – 10 : 45	8	2	1	11	7	2	1	10	25
16	10 : 45 – 11 : 00	7	0	1	8	4	0	1	5	28
17	11 : 00 – 11 : 15	12	2	4	18	14	1	4	19	27
18	11 : 15 – 11 : 30	15	1	8	24	12	1	7	20	31
19	11 : 30 – 11 : 45	13	1	5	19	9	1	6	16	34
20	11 : 45 – 12 : 00	15	2	6	23	19	2	4	25	32
21	12 : 00 – 12 : 15	9	1	7	17	12	1	8	21	28
22	12 : 15 – 12 : 30	8	1	5	14	13	0	4	17	25
23	12 : 30 – 12 : 45	13	0	6	19	12	1	6	19	25
24	12 : 45 – 13 : 00	17	1	3	21	14	1	8	23	23
25	13 : 00 – 13 : 15	14	1	5	20	11	1	5	17	26
26	13 : 15 – 13 : 30	15	1	8	24	15	1	8	24	26

Lampiran 2.a

27	13 : 30 – 13 : 45	18	2	2	22	23	2	5	30	18
28	13 : 45 – 14 :00	12	0	3	15	10	0	1	11	22
29	14 : 00 – 14 : 15	14	1	1	16	15	1	3	19	19
30	14 : 15 – 14 : 30	15	0	6	21	13	2	4	19	21
31	14 : 30 – 14 : 45	11	0	1	12	10	1	5	16	17
32	14 : 45 – 15 : 00	5	1	1	7	9	1	2	12	12
33	15 : 00 – 15 : 15	12	0	3	15	11	1	2	14	13
34	15 : 15 – 15 : 30	5	1	5	11	7	1	4	12	12
35	15 : 30 – 15 : 45	9	0	2	11	9	0	1	10	13
36	15 : 45 – 16 : 00	2	0	8	10	8	0	6	14	9
37	16 : 00 – 16 : 15	4	1	1	6	7	0	1	8	7
38	16 : 15 – 16 : 30	5	1	5	11	3	1	3	7	11
39	16 : 30 – 16 : 45	4	0	2	6	4	0	2	6	11
40	16 : 45 – 17 : 00	2	1	3	6	5	1	4	10	7
41	17 : 00 – 17 : 15	6	1	2	9	5	1	2	8	8
42	17 : 15 – 17 : 30	4	0	1	5	3	1	3	7	5
43	17 : 30 – 17 : 45	3	1	3	7	4	0	2	6	7
44	17 : 45 – 18 : 00	3	0	1	4	5	0	1	6	5
45	18 : 00 – 18 : 15	2	0	4	6	0	1	2	3	8
46	18 : 15 – 18 : 30	2	1	2	5	2	1	4	7	6
47	18 : 30 – 18 : 45	3	0	1	4	2	0	1	3	7
48	18 : 45 – 19 : 00	1	0	2	3	2	0	2	4	6
49	19 : 00 – 19 : 15	3	1	3	7	1	1	1	3	10
50	19 : 15 – 19 : 30	2	0	1	3	3	0	3	6	7
51	19 : 30 – 19 : 45	1	1	1	3	2	1	2	5	5
52	19 : 45 – 20 : 00	1	0	3	4	2	0	4	6	3
53	20 : 00 – 20 : 15	2	1	2	5	3	1	1	5	3
54	20 : 15 – 20 : 30	1	2	3	6	4	0	1	5	4
55	20 : 30 – 20 : 45	3	0	1	4	3	1	1	5	3
56	20 : 45 – 21 : 00	2	1	1	4	3	1	2	6	1
Jumlah		373	45	168	586	373	45	167	585	779
Akumulasi rata-rata		13.91071429								
Akumulasi maksimum		34								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(HV) KENDARAAN BERAT			JML	(HV) KENDARAAN BERAT			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	08 : 30 – 08 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	09 : 00 – 09 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	10 : 45 – 11 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	11 : 00 – 11 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	13 : 00 – 13 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0

30	14 : 15 – 14 : 30	1	0	0	1	0	0	0	0	1
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	1	0	0	1	0
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		1	0	0	1	1	0	0	1	1
Akumulasi rata-rata		0.017857143								
Akumulasi maksimum		1								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	5	3	3	11	2	1	1	4	7
2	07 : 15 – 07 : 30	7	2	2	11	5	3	4	12	6
3	07 : 30 – 07 : 45	2	2	1	5	3	2	1	6	5
4	07 : 45 – 08 : 00	5	3	2	10	4	2	1	7	8
5	08 : 00 – 08 : 15	7	3	2	12	3	3	2	8	12
6	08 : 15 – 08 : 30	4	2	2	8	3	2	1	6	14
7	08 : 30 – 08 : 45	4	3	3	10	3	3	3	9	15
8	08 : 45 – 09 : 00	5	4	3	12	4	2	3	9	18
9	09 : 00 – 09 : 15	7	2	3	12	5	3	2	10	20
10	09 : 15 – 09 : 30	8	1	2	11	1	1	3	5	26
11	09 : 30 - 09 : 45	3	0	2	5	10	0	2	12	19
12	09 : 45 – 10 : 00	7	2	3	12	11	1	3	15	16
13	10 : 00 – 10 : 15	10	1	2	13	9	2	2	13	16
14	10 : 15 – 10 : 30	8	4	3	15	2	3	2	7	24
15	10 : 30 – 10 : 45	2	3	1	6	2	2	2	6	24
16	10 : 45 – 11 : 00	4	1	2	7	2	2	1	5	26
17	11 : 00 – 11 : 15	3	4	2	9	5	4	1	10	25
18	11 : 15 – 11 : 30	6	2	3	11	4	1	4	9	27
19	11 : 30 – 11 : 45	5	3	1	9	1	5	0	6	30
20	11 : 45 – 12 : 00	2	2	0	4	6	1	1	8	26
21	12 : 00 – 12 : 15	2	4	2	8	0	3	0	3	31
22	12 : 15 – 12 : 30	4	0	5	9	4	1	3	8	32
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	0	1	2	0	3	5	28
24	12 : 45 – 13 : 00	1	1	3	5	3	1	2	6	27
25	13 : 00 – 13 : 15	2	3	2	7	3	2	4	9	25
26	13 : 15 – 13 : 30	3	1	0	4	6	1	0	7	22
27	13 : 30 – 13 : 45	3	1	4	8	4	1	3	8	22
28	13 : 45 – 14 :00	4	1	4	9	2	2	3	7	24
29	14 : 00 – 14 : 15	2	2	5	9	1	0	6	7	26

30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	3	3	0	1	4	5	24
31	14 : 30 – 14 : 45	2	1	0	3	1	1	1	3	24
32	14 : 45 – 15 : 00	1	4	4	9	1	2	3	6	27
33	15 : 00 – 15 : 15	2	2	2	6	3	3	3	9	24
34	15 : 15 – 15 : 30	5	2	3	10	0	2	2	4	30
35	15 : 30 – 15 : 45	2	4	3	9	6	3	2	11	28
36	15 : 45 – 16 : 00	0	2	1	3	1	0	5	6	25
37	16 : 00 – 16 : 15	0	1	2	3	0	3	1	4	24
38	16 : 15 – 16 : 30	0	4	7	11	3	4	4	11	24
39	16 : 30 – 16 : 45	1	3	3	7	1	4	3	8	23
40	16 : 45 – 17 : 00	4	5	4	13	1	3	3	7	29
41	17 : 00 – 17 : 15	2	6	1	9	1	7	2	10	28
42	17 : 15 – 17 : 30	1	2	1	4	1	2	3	6	26
43	17 : 30 – 17 : 45	0	1	1	2	3	1	3	7	21
44	17 : 45 – 18 : 00	2	3	2	7	5	2	1	8	20
45	18 : 00 – 18 : 15	3	0	1	4	1	1	0	6	18
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	2	3	3	1	2	2	19
47	18 : 30 – 18 : 45	0	1	1	2	0	3	2	5	16
48	18 : 45 – 19 : 00	0	4	2	6	0	4	1	5	17
49	19 : 00 – 19 : 15	2	5	2	9	1	3	3	7	19
50	19 : 15 – 19 : 30	2	2	3	7	3	4	2	9	17
51	19 : 30 – 19 : 45	3	3	0	6	1	5	2	8	15
52	19 : 45 – 20 : 00	3	2	2	7	2	3	2	7	15
53	20 : 00 – 20 : 15	2	3	2	7	4	4	1	9	13
54	20 : 15 – 20 : 30	4	4	2	10	2	3	1	6	17
55	20 : 30 – 20 : 45	1	1	1	3	6	3	2	11	9
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	0	1	3	1	1	5	5
Jumlah		167	128	122	417	163	127	122	412	1158
Akumulasi rata-rata		20.67857143								
Akumulasi maksimum		32								

Lampiran 2.b

30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	1	1	3	0	2	5	6
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	1	0	1	2	4
32	14 : 45 – 15 : 00	2	0	1	3	2	0	1	3	4
33	15 : 00 – 15 : 15	6	0	0	6	6	0	1	7	3
34	15 : 15 – 15 : 30	1	2	1	4	3	1	0	4	3
35	15 : 30 – 15 : 45	0	1	1	2	0	2	2	4	1
36	15 : 45 – 16 : 00	4	0	4	8	2	0	3	5	4
37	16 : 00 – 16 : 15	2	0	6	8	2	0	7	9	3
38	16 : 15 – 16 : 30	4	0	4	8	1	0	3	4	7
39	16 : 30 – 16 : 45	2	1	2	5	4	1	2	7	5
40	16 : 45 – 17 : 00	5	1	2	8	6	1	3	10	3
41	17 : 00 – 17 : 15	2	1	1	4	0	1	0	1	6
42	17 : 15 – 17 : 30	1	0	1	2	1	0	1	2	6
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	0	2	0	1	1	2	6
44	17 : 45 – 18 : 00	2	2	0	4	1	3	0	4	6
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	0	1	0	0	0	0	7
46	18 : 15 – 18 : 30	3	0	0	3	1	1	0	2	8
47	18 : 30 – 18 : 45	0	3	1	4	1	1	1	3	9
48	18 : 45 – 19 : 00	3	4	1	8	2	3	2	7	10
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	2	2	3	0	1	4	8
50	19 : 15 – 19 : 30	3	2	0	5	2	3	1	6	7
51	19 : 30 – 19 : 45	2	4	0	6	3	2	0	5	8
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	2	2	1	2	1	4	6
53	20 : 00 – 20 : 15	2	2	2	6	2	2	2	6	6
54	20 : 15 – 20 : 30	2	1	3	6	3	2	2	7	5
55	20 : 30 – 20 : 45	2	0	0	2	2	1	2	5	2
56	20 : 45 – 21 : 00	0	1	0	1	2	1	0	3	0
Jumlah		181	47	80	308	181	47	80	308	379
Akumulasi rata-rata		6.767857143								
Akumulasi maksimum		16								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(HV) KENDARAAN BERAT			JML	(HV) KENDARAAN BERAT			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	08 : 30 – 08 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	09 : 00 – 09 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	10 : 45 – 11 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	11 : 00 – 11 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	1	1	0	0	0	0	1
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	0	0	1	1	0
21	12 : 00 – 12 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	13 : 00 – 13 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Lampiran 2.b

27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	14 : 15 – 14 : 30	1	1	0	2	0	0	0	0	0
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	1	1	0	2	0
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	1	1	0	0	0	0	1
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	0	0	1	1	0
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		1	1	2	4	1	1	2	4	4
Akumlasi rata-rata		0.071428571								
Akumulasi maksimum		2								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	4	5	1	10	1	1	0	2	8
2	07 : 15 – 07 : 30	3	7	0	10	2	1	0	3	15
3	07 : 30 – 07 : 45	3	5	1	9	1	2	1	4	20
4	07 : 45 – 08 : 00	3	4	0	7	1	0	0	1	26
5	08 : 00 – 08 : 15	4	2	2	8	0	0	1	1	33
6	08 : 15 – 08 : 30	2	2	0	4	2	1	1	4	33
7	08 : 30 – 08 : 45	1	1	2	4	0	2	3	5	32
8	08 : 45 – 09 : 00	1	1	1	3	2	3	0	5	30
9	09 : 00 – 09 : 15	6	3	3	12	1	2	2	7	35
10	09 : 15 – 09 : 30	4	2	2	8	2	2	3	7	36
11	09 : 30 – 09 : 45	6	1	5	12	0	2	0	2	46
12	09 : 45 – 10 : 00	5	1	2	8	4	4	4	12	42
13	10 : 00 – 10 : 15	2	5	2	9	2	3	1	9	42
14	10 : 15 – 10 : 30	4	2	2	8	2	5	3	10	40
15	10 : 30 – 10 : 45	2	1	4	7	8	5	2	15	32
16	10 : 45 – 11 : 00	1	1	4	6	12	2	1	9	29
17	11 : 00 – 11 : 15	6	4	2	12	4	6	2	12	29
18	11 : 15 – 11 : 30	2	4	1	7	3	3	1	8	28
19	11 : 30 – 11 : 45	2	3	0	5	0	4	1	6	27
20	11 : 45 – 12 : 00	0	2	1	3	1	3	1	8	22
21	12 : 00 – 12 : 15	2	1	2	5	2	1	3	6	21
22	12 : 15 – 12 : 30	7	1	0	8	5	2	0	7	22
23	12 : 30 – 12 : 45	0	1	2	3	1	1	5	7	18
24	12 : 45 – 13 : 00	0	2	0	2	3	1	0	4	16
25	13 : 00 – 13 : 15	1	3	1	5	0	0	1	1	20
26	13 : 15 – 13 : 30	0	1	0	1	0	3	0	3	18

Lampiran 2.b

27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	1	1	1	1	2	5	14
28	13 : 45 – 14 :00	2	1	1	4	0	0	1	3	15
29	14 : 00 – 14 : 15	0	2	2	4	0	1	1	3	16
30	14 : 15 – 14 : 30	0	4	0	4	1	1	0	2	18
31	14 : 30 – 14 : 45	1	1	1	3	2	2	1	5	16
32	14 : 45 – 15 : 00	2	2	1	5	1	2	1	4	17
33	15 : 00 – 15 : 15	6	1	2	9	4	1	1	6	20
34	15 : 15 – 15 : 30	5	3	1	9	5	3	2	10	19
35	15 : 30 – 15 : 45	1	1	1	3	1	0	1	5	17
36	15 : 45 – 16 : 00	2	1	2	5	2	2	1	5	17
37	16 : 00 – 16 : 15	1	0	1	2	1	2	3	6	13
38	16 : 15 – 16 : 30	1	4	2	7	1	2	1	6	14
39	16 : 30 – 16 : 45	2	2	1	5	1	2	2	5	14
40	16 : 45 – 17 : 00	2	1	2	5	5	2	1	7	12
41	17 : 00 – 17 : 15	3	1	1	5	1	2	2	6	11
42	17 : 15 – 17 : 30	1	0	0	1	2	0	0	2	10
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	2	4	3	3	1	4	10
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	7	2	1	5	5
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	4	3	1	4	1
46	18 : 15 – 18 : 30	2	3	2	7	0	3	0	3	5
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	2	2	1	2	1	4	3
48	18 : 45 – 19 : 00	1	2	2	5	1	0	0	1	7
49	19 : 00 – 19 : 15	4	0	1	5	2	1	0	3	9
50	19 : 15 – 19 : 30	1	0	0	1	1	0	3	4	6
51	19 : 30 – 19 : 45	1	2	2	5	1	1	0	2	9
52	19 : 45 – 20 : 00	2	0	0	2	3	0	1	4	7
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	2	0	1	3	4
54	20 : 15 – 20 : 30	1	1	1	3	0	1	0	1	6
55	20 : 30 – 20 : 45	1	0	1	2	1	0	1	2	6
56	20 : 45 – 21 : 00	1	1	0	2	1	1	2	4	4
Jumlah		114	100	72	286	114	99	68	282	1045
Akumulasi rata-rata		18.66071429								
Akumulasi maksimum		46								

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(MC) SEPEDA MOTOR			JML	(MC) SEPEDA MOTOR			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	1	0	0	1	0	0	0	0	1
2	07 : 15 – 07 : 30	1	0	1	2	2	0	0	2	1
3	07 : 30 – 07 : 45	1	2	0	3	0	1	1	2	2
4	07 : 45 – 08 : 00	1	0	0	1	2	0	0	2	1
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	2	2	0	1	1	2	1
6	08 : 15 – 08 : 30	4	0	0	4	1	0	1	2	3
7	08 : 30 – 08 : 45	2	0	0	2	3	0	0	3	2
8	08 : 45 – 09 : 00	1	0	0	1	1	0	0	1	2
9	09 : 00 – 09 : 15	1	0	2	3	1	0	1	2	3
10	09 : 15 – 09 : 30	2	0	0	2	1	0	1	2	3
11	09 : 30 – 09 : 45	2	0	2	4	1	0	1	2	5
12	09 : 45 – 10 : 00	3	0	0	3	5	0	1	6	2
13	10 : 00 – 10 : 15	1	0	1	2	2	0	0	2	2
14	10 : 15 – 10 : 30	3	1	1	5	3	1	2	6	1
15	10 : 30 – 10 : 45	7	0	2	9	5	0	2	7	3
16	10 : 45 – 11 : 00	2	1	1	4	3	1	1	5	2
17	11 : 00 – 11 : 15	2	0	1	3	3	0	0	3	2
18	11 : 15 – 11 : 30	4	0	5	9	2	0	4	6	5
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	0	0	2	0	2	4	1
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	2	2	1	0	1	2	1
21	12 : 00 – 12 : 15	1	2	2	5	2	1	2	5	1
22	12 : 15 – 12 : 30	2	2	0	4	2	1	1	4	1
23	12 : 30 – 12 : 45	5	0	2	7	4	2	1	7	1
24	12 : 45 – 13 : 00	2	0	0	2	0	0	1	1	2
25	13 : 00 – 13 : 15	1	0	2	3	2	0	2	4	1
26	13 : 15 – 13 : 30	0	2	1	3	0	2	0	2	2

Lampiran 2.b

27	13 : 30 – 13 : 45	1	1	2	4	0	1	1	2	4
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	1	0	1	2	2
29	14 : 00 – 14 : 15	1	0	0	1	1	0	1	2	1
30	14 : 15 – 14 : 30	0	1	1	2	0	1	1	2	1
31	14 : 30 – 14 : 45	2	0	2	4	1	0	1	2	3
32	14 : 45 – 15 : 00	0	1	0	1	1	1	1	3	1
33	15 : 00 – 15 : 15	1	2	1	4	1	1	0	2	3
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	2	2	0	1	1	2	3
35	15 : 30 – 15 : 45	2	1	2	5	1	1	3	5	3
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	1	1	1	0	1	2	2
37	16 : 00 – 16 : 15	3	1	1	5	1	1	0	2	5
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	2	0	1	3	2
39	16 : 30 – 16 : 45	1	3	1	5	1	2	1	4	3
40	16 : 45 – 17 : 00	1	0	1	2	1	1	1	3	2
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	0	0	1	0	0	1	1
42	17 : 15 – 17 : 30	1	1	3	5	0	1	1	2	4
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	1	0	1	2	2
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	1	1	1
45	18 : 00 – 18 : 15	1	0	0	1	1	0	0	1	1
46	18 : 15 – 18 : 30	0	2	0	2	0	1	0	1	2
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	1	1	0	1	0	1	2
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	1	1	1
49	19 : 00 – 19 : 15	2	0	0	2	0	0	0	0	3
50	19 : 15 – 19 : 30	1	2	1	4	1	2	0	3	4
51	19 : 30 – 19 : 45	0	1	2	3	1	1	1	3	4
52	19 : 45 – 20 : 00	3	0	1	4	1	0	2	3	5
53	20 : 00 – 20 : 15	2	0	0	2	1	0	0	1	6
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	1	1	1	0	1	2	5
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	2	0	2	4	1
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Jumlah		71	26	50	147	71	26	50	147	128
Akumulasi rata-rata		2.285714286								
Akumulasi maksimum		6								

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(HV) KENDARAAN BERAT				(HV) KENDARAAN BERAT				
		POS 1	POS 2	POS 3	JML	POS 1	POS 2	POS 3	JML	
1	07 : 00 – 07 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	07 : 15 – 07 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	07 : 30 – 07 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	07 : 45 – 08 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	08 : 00 – 08 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	08 : 15 – 08 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	08 : 30 – 08 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	08 : 45 – 09 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	09 : 00 – 09 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	09 : 15 – 09 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	09 : 30 – 09 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	09 : 45 – 10 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	10 : 00 – 10 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	10 : 15 – 10 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	10 : 30 – 10 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	10 : 45 – 11 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	11 : 00 – 11 : 15	1	0	1	2	0	0	0	0	2
18	11 : 15 – 11 : 30	0	0	0	0	1	0	0	1	1
19	11 : 30 – 11 : 45	0	0	0	0	0	0	1	1	0
20	11 : 45 – 12 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	12 : 00 – 12 : 15	1	0	0	1	0	0	0	0	1
22	12 : 15 – 12 : 30	0	0	0	0	1	0	0	1	0
23	12 : 30 – 12 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	12 : 45 – 13 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	13 : 00 – 13 : 15	1	0	0	1	0	0	0	0	1
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	0	0	1	0	0	1	0

27	13 : 30 – 13 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	13 : 45 – 14 :00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	1	1	0	0	0	0	1
30	14 : 15 – 14 : 30	0	0	0	0	0	0	1	1	0
31	14 : 30 – 14 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	14 : 45 – 15 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	15 : 00 – 15 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	15 : 15 – 15 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	15 : 30 – 15 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	16 : 00 – 16 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	16 : 15 – 16 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	16 : 30 – 16 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	16 : 45 – 17 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	17 : 00 – 17 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	18 : 15 – 18 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	18 : 30 – 18 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	18 : 45 – 19 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	19 : 15 – 19 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	19 : 30 – 19 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	19 : 45 – 20 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53	20 : 00 – 20 : 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	20 : 15 – 20 : 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
55	20 : 30 – 20 : 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20 : 45 – 21 : 00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		3	0	2	5	3	0	2	5	6
Akumulasi rata-rata		0.107142857								
Akumulasi maksimum		2								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	(LV) KENDARAAN RINGAN			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	2	2	1	5	1	1	1	3	2
2	07 : 15 – 07 : 30	6	1	4	11	1	4	1	6	7
3	07 : 30 – 07 : 45	3	1	2	6	3	3	1	7	6
4	07 : 45 – 08 : 00	4	4	3	11	2	2	1	5	12
5	08 : 00 – 08 : 15	6	3	6	15	1	2	3	6	21
6	08 : 15 – 08 : 30	2	2	3	7	5	1	2	8	20
7	08 : 30 - 08 : 45	4	1	2	7	1	1	1	3	24
8	08 : 45 – 09 : 00	3	0	4	7	3	1	2	6	25
9	09 : 00 - 09 : 15	5	2	3	10	3	1	1	5	30
10	09 : 15 – 09 : 30	1	1	3	5	2	0	2	4	31
11	09 : 30 – 09 : 45	2	0	4	6	2	2	5	9	28
12	09 : 45 – 10 : 00	5	4	4	13	1	0	3	4	37
13	10 : 00 – 10 : 15	3	0	3	6	5	1	4	10	33
14	10 : 15 – 10 : 30	7	1	4	12	3	1	5	9	36
15	10 : 30 – 10 : 45	1	0	5	6	4	1	3	8	34
16	10 : 45 – 11 : 00	2	3	2	7	5	1	2	8	33
17	11 : 00 – 11 : 15	7	0	5	12	7	2	4	13	32
18	11 : 15 – 11 : 30	4	1	3	8	4	1	2	7	33
19	11 : 30 – 11 : 45	3	1	1	5	3	1	5	9	29
20	11 : 45 – 12 : 00	2	2	1	5	4	1	1	6	28
21	12 : 00 – 12 : 15	1	1	3	5	1	0	2	3	30
22	12 : 15 – 12 : 30	3	3	2	8	3	2	1	6	32
23	12 : 30 – 12 : 45	3	2	1	6	5	2	3	10	28
24	12 : 45 – 13 : 00	4	1	5	10	4	1	6	11	27
25	13 : 00 – 13 : 15	5	1	1	7	5	0	0	5	29
26	13 : 15 – 13 : 30	0	0	4	4	4	2	3	9	24

Lampiran 2.b

27	13 : 30 – 13 : 45	2	0	0	2	2	1	2	5	21
28	13 : 45 – 14 :00	4	1	1	6	1	0	1	2	25
29	14 : 00 – 14 : 15	0	0	2	2	3	1	3	7	20
30	14 : 15 – 14 : 30	0	2	2	4	0	1	2	3	21
31	14 : 30 – 14 : 45	2	1	2	5	2	0	1	3	23
32	14 : 45 – 15 : 00	3	1	2	6	3	0	3	6	23
33	15 : 00 – 15 : 15	5	1	2	8	5	1	2	8	23
34	15 : 15 – 15 : 30	1	1	1	3	2	1	2	5	21
35	15 : 30 – 15 : 45	3	2	4	9	3	0	2	5	25
36	15 : 45 – 16 : 00	0	0	1	1	2	2	2	6	20
37	16 : 00 – 16 : 15	1	1	2	4	1	1	2	4	20
38	16 : 15 – 16 : 30	3	0	0	3	2	0	0	2	21
39	16 : 30 – 16 : 45	0	3	1	4	1	2	3	6	19
40	16 : 45 – 17 : 00	2	1	2	5	2	1	1	4	20
41	17 : 00 – 17 : 15	2	1	1	4	2	2	1	5	19
42	17 : 15 – 17 : 30	0	0	0	0	0	1	2	3	16
43	17 : 30 – 17 : 45	0	2	2	4	1	1	3	5	15
44	17 : 45 – 18 : 00	1	0	0	1	0	1	1	2	14
45	18 : 00 – 18 : 15	0	0	0	0	2	2	0	4	10
46	18 : 15 – 18 : 30	0	1	2	3	1	0	1	2	11
47	18 : 30 – 18 : 45	2	1	0	3	2	2	1	5	9
48	18 : 45 – 19 : 00	4	0	1	5	3	0	1	4	10
49	19 : 00 – 19 : 15	2	1	1	4	2	0	0	2	12
50	19 : 15 – 19 : 30	0	1	0	1	1	1	2	4	9
51	19 : 30 – 19 : 45	4	1	2	7	1	2	1	4	12
52	19 : 45 – 20 : 00	4	0	1	5	3	1	1	5	12
53	20 : 00 – 20 : 15	5	1	0	6	1	1	2	4	14
54	20 : 15 – 20 : 30	3	0	1	4	4	1	3	8	10
55	20 : 30 – 20 : 45	2	1	2	5	2	0	2	4	11
56	20 : 45 – 21 : 00	1	0	0	1	4	1	2	7	5
Jumlah		144	61	114	319	140	61	113	314	1162
Akumulasi rata-rata		20.75								
Akumulasi maksimum		37								

Lampiran 2.b

Rekapitulasi Akumulasi Parkir Sisi Barat Jalan
Lokasi : Jalan Bhayangkara, Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU PENGAMATAN	MASUK				KELUAR				AKUMULASI
		(MC) SEPEDA MOTOR			JML	(MC) SEPEDA MOTOR			JML	
		POS 1	POS 2	POS 3		POS 1	POS 2	POS 3		
1	07 : 00 – 07 : 15	2	0	0	2	0	0	0	0	2
2	07 : 15 – 07 : 30	2	2	3	7	2	1	1	4	5
3	07 : 30 – 07 : 45	1	0	1	2	1	1	3	5	2
4	07 : 45 – 08 : 00	0	1	2	3	1	1	1	3	2
5	08 : 00 – 08 : 15	3	0	1	4	1	0	1	2	4
6	08 : 15 – 08 : 30	3	2	4	9	2	1	2	5	8
7	08 : 30 – 08 : 45	6	0	0	6	1	1	1	3	11
8	08 : 45 – 09 : 00	4	0	2	6	1	0	2	3	14
9	09 : 00 – 09 : 15	5	0	0	5	1	0	1	2	17
10	09 : 15 – 09 : 30	3	0	3	6	0	0	0	0	23
11	09 : 30 – 09 : 45	7	1	0	8	1	1	2	4	27
12	09 : 45 – 10 : 00	3	0	0	3	5	0	1	6	24
13	10 : 00 – 10 : 15	9	0	2	11	2	0	2	4	31
14	10 : 15 – 10 : 30	6	1	0	7	5	0	1	6	32
15	10 : 30 – 10 : 45	4	1	3	8	4	0	1	5	35
16	10 : 45 – 11 : 00	3	0	0	3	2	0	3	5	33
17	11 : 00 – 11 : 15	7	0	4	11	5	0	1	6	38
18	11 : 15 – 11 : 30	8	1	1	10	8	0	3	11	37
19	11 : 30 – 11 : 45	4	0	1	5	10	1	4	15	27
20	11 : 45 – 12 : 00	2	1	0	3	4	0	2	6	24
21	12 : 00 – 12 : 15	2	0	5	7	5	0	2	7	24
22	12 : 15 – 12 : 30	1	2	8	11	2	1	5	8	27
23	12 : 30 – 12 : 45	3	0	5	8	4	1	1	6	29
24	12 : 45 – 13 : 00	5	0	6	11	3	0	4	7	33
25	13 : 00 – 13 : 15	3	0	0	3	5	0	2	7	29
26	13 : 15 – 13 : 30	2	0	2	4	5	0	8	13	20

Lampiran 2.b

27	13 : 30 – 13 : 45	4	0	9	13	4	0	5	9	24
28	13 : 45 – 14 :00	6	0	5	11	3	0	4	7	28
29	14 : 00 – 14 : 15	6	0	3	9	6	0	2	8	29
30	14 : 15 – 14 : 30	3	0	2	5	1	0	1	2	32
31	14 : 30 – 14 : 45	3	1	0	4	5	0	4	9	27
32	14 : 45 – 15 : 00	5	0	5	10	4	1	3	8	29
33	15 : 00 – 15 : 15	4	0	4	8	4	0	0	4	33
34	15 : 15 – 15 : 30	2	0	1	3	3	0	0	3	33
35	15 : 30 – 15 : 45	8	0	0	8	6	0	1	7	34
36	15 : 45 – 16 : 00	1	1	2	4	3	0	1	4	34
37	16 : 00 – 16 : 15	1	0	1	2	3	1	3	7	29
38	16 : 15 – 16 : 30	0	1	5	6	3	0	1	4	31
39	16 : 30 - 16 : 45	1	0	0	1	2	0	2	4	28
40	16 : 45 – 17 : 00	1	0	1	2	1	0	0	1	29
41	17 : 00 – 17 : 15	3	0	0	3	3	0	1	4	28
42	17 : 15 – 17 : 30	1	2	2	5	4	1	0	5	28
43	17 : 30 – 17 : 45	0	0	0	0	2	1	2	5	23
44	17 : 45 – 18 : 00	0	0	0	0	2	2	0	4	19
45	18 : 00 – 18 : 15	0	1	0	1	5	1	3	9	11
46	18 : 15 – 18 : 30	3	0	0	3	2	1	1	4	10
47	18 : 30 – 18 : 45	1	0	3	4	5	0	1	6	8
48	18 : 45 – 19 : 00	1	1	0	2	1	0	0	1	9
49	19 : 00 – 19 : 15	0	0	1	1	1	1	1	3	7
50	19 : 15 – 19 : 30	2	0	0	2	1	0	0	1	8
51	19 : 30 – 19 : 45	3	2	0	5	2	1	1	4	9
52	19 : 45 – 20 : 00	3	0	1	4	3	0	4	7	6
53	20 : 00 – 20 : 15	0	1	0	1	2	1	1	4	3
54	20 : 15 – 20 : 30	3	1	1	5	1	0	3	4	4
55	20 : 30 – 20 : 45	1	0	0	1	1	1	0	2	3
56	20 : 45 – 21 : 00	2	0	2	4	3	2	2	7	6
Jumlah		166	23	101	290	166	23	101	290	1154
Akumulasi rata-rata		20.60714286								
Akumulasi maksimum		38								

DATA ARUS KENDARAAN DI JALAN BHAYANGKARA

Sabtu,3 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV(kend)	LV(kend)	MC(kend)	Q (kend/0.25 jam)	Q (kend / jam)
1	07 : 00 – 07 : 15	0	130	216	346	1514
2	07 : 15 – 07 : 30	0	105	273	378	
3	07 : 30 – 07 : 45	0	106	245	351	
4	07 : 45 – 08 : 00	1	139	299	439	
5	08 : 00 – 08 : 15	3	118	275	396	1707
6	08 : 15 – 08 : 30	0	126	343	469	
7	08 : 30 – 08 : 45	0	135	285	420	
8	08 : 45 – 09 : 00	3	123	296	422	
9	09 : 00 – 09 : 15	1	163	352	516	1885
10	09 : 15 – 09 : 30	0	114	337	451	
11	09 : 30 – 09 : 45	2	137	321	460	
12	09 : 45 – 10 : 00	1	149	308	458	
13	10 : 00 – 10 : 15	1	217	312	530	1927
14	10 : 15 – 10 : 30	0	147	305	452	
15	10 : 30 – 10 : 45	1	111	332	444	
16	10 : 45 – 11 : 00	1	105	395	501	
17	11 : 00 – 11 : 15	2	145	292	439	1861
18	11 : 15 – 11 : 30	0	197	265	462	
19	11 : 30 – 11 : 45	0	173	301	474	
20	11 : 45 – 12 : 00	1	207	278	486	
21	12 : 00 – 12 : 15	1	201	298	500	1897
22	12 : 15 – 12 : 30	0	187	306	493	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	126	334	460	
24	12 : 45 – 13 : 00	0	118	326	444	
25	13 : 00 – 13 : 15	0	171	356	527	1919
26	13 : 15 – 13 : 30	1	102	354	457	
27	13 : 30 – 13 : 45	1	149	322	472	
28	13 : 45 – 14 :00	1	120	342	463	
29	14 : 00 – 14 : 15	0	119	387	506	1803
30	14 : 15 – 14 : 30	2	134	267	403	
31	14 : 30 – 14 : 45	1	188	282	471	
32	14 : 45 – 15 : 00	1	126	296	423	
33	15 : 00 – 15 : 15	3	178	298	479	1942
34	15 : 15 – 15 : 30	1	195	269	465	
35	15 : 30 – 15 : 45	0	132	315	447	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	206	345	551	
37	16 : 00 – 16 : 15	1	123	362	486	1933
38	16 : 15 – 16 : 30	0	131	347	478	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	183	298	481	
40	16 : 45 – 17 : 00	3	146	339	488	
41	17 : 00 – 17 : 15	0	151	331	482	1937
42	17 : 15 – 17 : 30	0	177	308	485	
43	17 : 30 – 17 : 45	0	185	305	490	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	188	292	480	
45	18 : 00 – 18 : 15	2	173	301	476	1911
46	18 : 15 – 18 : 30	0	223	254	477	
47	18 : 30 – 18 : 45	1	213	266	480	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	191	287	478	

49	19 : 00 – 19 : 15	2	214	287	503	2048
50	19 : 15 – 19 : 30	0	149	364	513	
51	19 : 30 – 19 : 45	2	133	376	511	
52	19 : 45 – 20 : 00	1	179	341	521	
53	20 : 00 – 20 : 15	0	172	396	568	2125
54	20 : 15 – 20 : 30	0	194	352	546	
55	20 : 30 – 20 : 45	0	188	324	512	
56	20 : 45 – 21 : 00	0	153	346	499	
Jumlah		41	8765	17603	26409	

DATA ARUS KENDARAAN DI JALAN BHAYANGKARA

Minggu,4 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV(kend)	LV(kend)	MC(kend)	Q (kend/0.25 jam)	Q (kend / jam)
1	07 : 00 – 07 : 15	1	157	221	379	1518
2	07 : 15 – 07 : 30	1	68	277	346	
3	07 : 30 – 07 : 45	0	128	252	380	
4	07 : 45 – 08 : 00	0	106	307	413	
5	08 : 00 – 08 : 15	2	122	279	403	1601
6	08 : 15 – 08 : 30	1	105	289	395	
7	08 : 30 – 08 : 45	1	113	274	388	
8	08 : 45 – 09 : 00	1	125	289	415	
9	09 : 00 – 09 : 15	1	117	297	415	1599
10	09 : 15 – 09 : 30	0	127	296	423	
11	09 : 30 – 09 : 45	2	111	275	388	
12	09 : 45 – 10 : 00	0	107	266	373	
13	10 : 00 – 10 : 15	0	128	286	414	1717
14	10 : 15 – 10 : 30	0	106	312	418	
15	10 : 30 – 10 : 45	0	113	304	417	
16	10 : 45 – 11 : 00	0	179	289	468	
17	11 : 00 – 11 : 15	2	159	293	454	1925
18	11 : 15 – 11 : 30	1	166	335	502	
19	11 : 30 – 11 : 45	2	158	335	495	
20	11 : 45 – 12 : 00	2	185	287	474	
21	12 : 00 – 12 : 15	0	159	300	459	1716
22	12 : 15 – 12 : 30	1	155	311	467	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	104	338	442	
24	12 : 45 – 13 : 00	1	119	228	348	
25	13 : 00 – 13 : 15	0	143	202	345	1391
26	13 : 15 – 13 : 30	0	104	248	352	
27	13 : 30 – 13 : 45	0	108	206	314	
28	13 : 45 - 14 :00	1	171	208	380	
29	14 : 00 – 14 : 15	0	107	265	372	1555
30	14 : 15 – 14 : 30	2	109	272	383	
31	14 : 30 – 14 : 45	0	108	289	397	
32	14 : 45 – 15 : 00	0	103	300	403	
33	15 : 00 – 15 : 15	0	109	303	412	1788
34	15 : 15 – 15 : 30	1	185	276	462	
35	15 : 30 – 15 : 45	0	121	320	441	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	119	354	473	
37	16 : 00 – 16 : 15	1	107	369	477	1917
38	16 : 15 – 16 : 30	1	131	351	483	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	178	303	481	
40	16 : 45 – 17 : 00	2	124	350	476	
41	17 : 00 – 17 : 15	4	125	338	467	1723
42	17 : 15 – 17 : 30	0	120	289	409	
43	17 : 30 – 17 : 45	0	118	314	432	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	117	298	415	
45	18 : 00 – 18 : 15	1	104	282	387	1608
46	18 : 15 – 18 : 30	0	134	257	391	
47	18 : 30 – 18 : 45	0	122	272	394	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	144	292	436	

49	19 : 00 – 19 : 15	1	162	297	460	1831
50	19 : 15 – 19 : 30	0	112	349	461	
51	19 : 30 – 19 : 45	1	123	329	453	
52	19 : 45 – 20 : 00	0	116	341	457	
53	20 : 00 – 20 : 15	0	178	277	455	1790
54	20 : 15 – 20 : 30	0	112	322	434	
55	20 : 30 – 20 : 45	1	105	320	426	
56	20 : 45 – 21 : 00	1	111	363	475	
Jumlah		36	7147	16496	23679	

DATA ARUS LALULINTAS DI JALAN BHAYANGKARA

Senin,5 Desember 2005

No	Waktu Pengamatan	HV(kend)	LV(kend)	MC(kend)	Q (kend/0.25 jam)	Q (kend / jam)
1	07 : 00 – 07 : 15	0	248	227	475	1806
2	07 : 15 – 07 : 30	1	142	280	423	
3	07 : 30 – 07 : 45	3	187	253	443	
4	07 : 45 – 08 : 00	1	154	310	465	
5	08 : 00 – 08 : 15	2	183	284	469	1829
6	08 : 15 – 08 : 30	0	160	297	457	
7	08 : 30 – 08 : 45	0	197	283	480	
8	08 : 45 – 09 : 00	1	129	293	423	
9	09 : 00 – 09 : 15	3	155	304	462	1635
10	09 : 15 – 09 : 30	0	110	302	412	
11	09 : 30 – 09 : 45	1	107	280	388	
12	09 : 45 – 10 : 00	2	115	256	373	
13	10 : 00 – 10 : 15	0	124	290	414	1717
14	10 : 15 – 10 : 30	3	100	315	418	
15	10 : 30 – 10 : 45	1	107	309	417	
16	10 : 45 – 11 : 00	3	168	297	468	
17	11 : 00 – 11 : 15	0	263	297	560	1999
18	11 : 15 – 11 : 30	1	104	337	442	
19	11 : 30 – 11 : 45	0	182	336	518	
20	11 : 45 – 12 : 00	0	186	293	479	
21	12 : 00 – 12 : 15	0	177	308	485	1883
22	12 : 15 – 12 : 30	0	138	320	458	
23	12 : 30 – 12 : 45	0	153	342	495	
24	12 : 45 – 13 : 00	0	216	229	445	
25	13 : 00 – 13 : 15	2	238	204	444	1859
26	13 : 15 – 13 : 30	0	194	253	447	
27	13 : 30 – 13 : 45	1	203	307	511	
28	13 : 45 – 14 :00	1	173	283	457	
29	14 : 00 – 14 : 15	1	194	273	468	1962
30	14 : 15 – 14 : 30	0	244	304	548	
31	14 : 30 – 14 : 45	3	184	298	485	
32	14 : 45 – 15 : 00	1	155	305	461	
33	15 : 00 – 15 : 15	2	164	307	473	1889
34	15 : 15 – 15 : 30	0	209	289	498	
35	15 : 30 – 15 : 45	1	109	325	435	
36	15 : 45 – 16 : 00	0	123	360	483	
37	16 : 00 – 16 : 15	2	163	376	541	2036
38	16 : 15 – 16 : 30	0	184	354	538	
39	16 : 30 – 16 : 45	0	167	314	481	
40	16 : 45 – 17 : 00	0	123	353	476	
41	17 : 00 – 17 : 15	1	138	343	482	1925
42	17 : 15 – 17 : 30	1	191	293	485	
43	17 : 30 – 17 : 45	1	154	323	478	
44	17 : 45 – 18 : 00	0	179	301	480	
45	18 : 00 – 18 : 15	1	188	287	476	1913
46	18 : 15 – 18 : 30	2	212	265	479	
47	18 : 30 – 18 : 45	0	196	284	480	
48	18 : 45 – 19 : 00	0	184	294	478	

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos I Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	39	11	38	61	19.5	11	26.6	24.4	81.5	402.9
2	07 : 15 – 07 : 30	36	14	54	72	18	14	37.8	28.8	98.6	
3	07 : 30 – 07 : 45	41	16	58	71	20.5	16	40.6	28.4	105.5	
4	07 : 45 – 08 : 00	47	20	62	76	23.5	20	43.4	30.4	117.3	
5	08 : 00 – 08 : 15	53	24	48	63	26.5	24	33.6	25.2	109.3	482.5
6	08 : 15 – 08 : 30	68	26	52	79	34	26	36.4	31.6	128	
7	08 : 30 – 08 : 45	51	23	46	92	25.5	23	32.2	36.8	117.5	
8	08 : 45 – 09 : 00	67	24	54	81	33.5	24	37.8	32.4	127.7	
9	09 : 00 – 09 : 15	69	29	62	87	34.5	29	43.4	34.8	141.7	591.1
10	09 : 15 – 09 : 30	71	36	86	69	35.5	36	60.2	27.6	159.3	
11	09 : 30 – 09 : 45	65	30	62	74	32.5	30	43.4	29.6	135.5	
12	09 : 45 – 10 : 00	57	35	77	93	28.5	35	53.9	37.2	154.6	
13	10 : 00 – 10 : 15	59	37	64	85	29.5	37	44.8	34	145.3	645.9
14	10 : 15 – 10 : 30	53	47	94	72	26.5	47	65.8	28.8	168.1	
15	10 : 30 – 10 : 45	56	42	84	107	28	42	58.8	42.8	171.6	
16	10 : 45 – 11 : 00	49	44	88	77	24.5	44	61.6	30.8	160.9	
17	11 : 00 – 11 : 15	51	45	91	98	25.5	45	63.7	39.2	173.4	697.9
18	11 : 15 – 11 : 30	55	46	93	79	27.5	46	65.1	31.6	170.2	
19	11 : 30 – 11 : 45	47	52	104	67	23.5	52	72.8	26.8	175.1	
20	11 : 45 – 12 : 00	61	50	105	63	30.5	50	73.5	25.2	179.2	
21	12 : 00 – 12 : 15	58	52	104	86	29	52	72.8	34.4	188.2	677.4
22	12 : 15 – 12 : 30	57	42	84	76	28.5	42	58.8	30.4	159.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	66	45	97	69	33	45	67.9	27.6	173.5	
24	12 : 45 – 13 : 00	60	39	78	81	30	39	54.6	32.4	156	
25	13 : 00 – 13 : 15	55	38	76	74	27.5	38	53.2	29.6	148.3	625.7
26	13 : 15 – 13 : 30	63	38	84	82	31.5	38	58.8	32.8	161.1	
27	13 : 30 – 13 : 45	58	38	76	63	29	38	53.2	25.2	145.4	
28	13 : 45 – 14 :00	61	47	94	69	30.5	47	65.8	27.6	170.9	

29	14 : 00 – 14 : 15	53	53	106	104	26.5	53	74.2	41.6	195.3	780.6
30	14 : 15 – 14 : 30	41	53	110	110	20.5	53	77	44	194.5	
31	14 : 30 – 14 : 45	57	56	112	101	28.5	56	78.4	40.4	203.3	
32	14 : 45 – 15 : 00	55	51	102	94	27.5	51	71.4	37.6	187.5	
33	15 : 00 – 15 : 15	53	51	111	89	26.5	51	77.7	35.6	190.8	701.4
34	15 : 15 – 15 : 30	63	51	102	91	31.5	51	71.4	36.4	190.3	
35	15 : 30 – 15 : 45	49	39	83	101	24.5	39	58.1	40.4	162	
36	15 : 45 – 16 : 00	51	39	78	98	25.5	39	54.6	39.2	158.3	
37	16 : 00 – 16 : 15	57	38	76	105	28.5	38	53.2	42	161.7	626
38	16 : 15 – 16 : 30	61	35	77	113	30.5	35	53.9	45.2	164.6	
39	16 : 30 – 16 : 45	50	33	66	109	25	33	46.2	43.6	147.8	
40	16 : 45 – 17 : 00	47	35	70	111	23.5	35	49	44.4	151.9	
41	17 : 00 – 17 : 15	53	43	86	115	26.5	43	60.2	46	175.7	647.9
42	17 : 15 – 17 : 30	56	42	84	91	28	42	58.8	36.4	165.2	
43	17 : 30 – 17 : 45	48	38	76	97	24	38	53.2	38.8	154	
44	17 : 45 – 18 : 00	62	36	72	89	31	36	50.4	35.6	153	
45	18 : 00 – 18 : 15	60	36	72	99	30	36	50.4	39.6	156	553.1
46	18 : 15 – 18 : 30	59	31	62	87	29.5	31	43.4	34.8	138.7	
47	18 : 30 – 18 : 45	64	30	60	81	32	30	42	32.4	136.4	
48	18 : 45 – 19 : 00	48	30	60	65	24	30	42	26	122	
49	19 : 00 – 19 : 15	39	28	56	63	19.5	28	39.2	25.2	111.9	435.1
50	19 : 15 – 19 : 30	41	27	54	61	20.5	27	37.8	24.4	109.7	
51	19 : 30 – 19 : 45	40	26	56	65	20	26	39.2	26	111.2	
52	19 : 45 – 20 : 00	31	27	54	55	15.5	27	37.8	22	102.3	
53	20 : 00 – 20 : 15	35	23	48	53	17.5	23	33.6	21.2	95.3	316.6
54	20 : 15 – 20 : 30	29	23	46	63	14.5	23	32.2	25.2	94.9	
55	20 : 30 – 20 : 45	25	18	38	41	12.5	18	26.6	16.4	73.5	
56	20 : 45 – 21 : 00	21	9	22	45	10.5	9	15.4	18	52.9	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos II Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	36	3	9	66	18	3	6.3	26.4	53.7	249.6
2	07 : 15 – 07 : 30	40	4	11	74	20	4	7.7	29.6	61.3	
3	07 : 30 – 07 : 45	48	5	15	72	24	5	10.5	28.8	68.3	
4	07 : 45 – 08 : 00	42	4	15	77	21	4	10.5	30.8	66.3	
5	08 : 00 – 08 : 15	47	6	16	63	23.5	6	11.2	25.2	65.9	312.4
6	08 : 15 – 08 : 30	60	4	14	79	30	4	9.8	31.6	75.4	
7	08 : 30 – 08 : 45	55	8	14	93	27.5	8	9.8	37.2	82.5	
8	08 : 45 – 09 : 00	75	7	15	84	37.5	7	10.5	33.6	88.6	
9	09 : 00 – 09 : 15	75	10	11	91	37.5	10	7.7	36.4	91.6	329
10	09 : 15 – 09 : 30	72	8	8	67	36	8	5.6	26.8	76.4	
11	09 : 30 – 09 : 45	67	8	6	76	33.5	8	4.2	30.4	76.1	
12	09 : 45 – 10 : 00	64	9	9	94	32	9	6.3	37.6	84.9	
13	10 : 00 – 10 : 15	68	7	14	82	34	7	9.8	32.8	83.6	326.7
14	10 : 15 – 10 : 30	55	6	19	71	27.5	6	13.3	28.4	75.2	
15	10 : 30 – 10 : 45	61	11	11	107	30.5	11	7.7	42.8	92	
16	10 : 45 – 11 : 00	52	10	13	77	26	10	9.1	30.8	75.9	
17	11 : 00 – 11 : 15	52	9	23	96	26	9	16.1	38.4	89.5	311.6
18	11 : 15 – 11 : 30	60	9	8	81	30	9	5.6	32.4	77	
19	11 : 30 – 11 : 45	53	7	10	69	26.5	7	7	27.6	68.1	
20	11 : 45 – 12 : 00	68	9	12	64	34	9	8.4	25.6	77	
21	12 : 00 – 12 : 15	51	13	14	86	25.5	13	9.8	34.4	82.7	323.9
22	12 : 15 – 12 : 30	59	13	4	76	29.5	13	2.8	30.4	75.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	67	11	18	72	33.5	11	12.6	28.8	85.9	
24	12 : 45 – 13 : 00	65	8	9	82	32.5	8	6.3	32.8	79.6	
25	13 : 00 – 13 : 15	49	12	12	79	24.5	12	8.4	31.6	76.5	303
26	13 : 15 – 13 : 30	67	12	10	78	33.5	12	7	31.2	83.7	
27	13 : 30 – 13 : 45	56	12	6	58	28	12	4.2	23.2	67.4	
28	13 : 45 – 14 :00	69	9	5	71	34.5	9	3.5	28.4	75.4	

29	14 : 00 – 14 : 15	56	12	5	104	28	12	3.5	41.6	85.1	338.6
30	14 : 15 – 14 : 30	45	11	5	111	22.5	11	3.5	44.4	81.4	
31	14 : 30 – 14 : 45	62	10	5	101	31	10	3.5	40.4	84.9	
32	14 : 45 – 15 : 00	57	13	11	95	28.5	13	7.7	38	87.2	
33	15 : 00 – 15 : 15	54	13	10	92	27	13	7	36.8	83.8	352.8
34	15 : 15 – 15 : 30	71	13	12	92	35.5	13	8.4	36.8	93.7	
35	15 : 30 – 15 : 45	55	13	14	101	27.5	13	9.8	40.4	90.7	
36	15 : 45 – 16 : 00	53	14	7	98	26.5	14	4.9	39.2	84.6	
37	16 : 00 – 16 : 15	58	12	10	100	29	12	7	40	88	371.4
38	16 : 15 – 16 : 30	65	13	15	111	32.5	13	10.5	44.4	100.4	
39	16 : 30 – 16 : 45	56	11	12	111	28	11	8.4	44.4	91.8	
40	16 : 45 – 17 : 00	49	12	13	114	24.5	12	9.1	45.6	91.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	56	11	23	117	28	11	16.1	46.8	101.9	350.2
42	17 : 15 – 17 : 30	57	10	5	92	28.5	10	3.5	36.8	78.8	
43	17 : 30 – 17 : 45	55	9	9	97	27.5	9	6.3	38.8	81.6	
44	17 : 45 – 18 : 00	67	9	14	89	33.5	9	9.8	35.6	87.9	
45	18 : 00 – 18 : 15	63	11	6	99	31.5	11	4.2	39.6	86.3	314.5
46	18 : 15 – 18 : 30	60	8	5	86	30	8	3.5	34.4	75.9	
47	18 : 30 – 18 : 45	66	9	9	81	33	9	6.3	32.4	80.7	
48	18 : 45 – 19 : 00	48	9	18	65	24	9	12.6	26	71.6	
49	19 : 00 – 19 : 15	42	12	11	62	21	12	7.7	24.8	65.5	246.6
50	19 : 15 – 19 : 30	45	9	13	61	22.5	9	9.1	24.4	65	
51	19 : 30 – 19 : 45	33	9	22	65	16.5	9	15.4	26	66.9	
52	19 : 45 – 20 : 00	26	7	12	52	13	7	8.4	20.8	49.2	
53	20 : 00 – 20 : 15	38	6	15	52	19	6	10.5	20.8	56.3	190.7
54	20 : 15 – 20 : 30	33	6	16	50	16.5	6	11.2	20	53.7	
55	20 : 30 – 20 : 45	27	3	13	42	13.5	3	9.1	16.8	42.4	
56	20 : 45 – 21 : 00	22	2	11	44	11	2	7.7	17.6	38.3	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos III Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Sabtu, 3 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	41	4	5	66	20.5	4	3.5	26.4	54.4	253.9
2	07 : 15 – 07 : 30	44	3	5	74	22	3	3.5	29.6	58.1	
3	07 : 30 – 07 : 45	44	6	9	73	22	6	6.3	29.2	63.5	
4	07 : 45 – 08 : 00	53	10	14	79	26.5	10	9.8	31.6	77.9	
5	08 : 00 – 08 : 15	57	11	16	64	28.5	11	11.2	25.6	76.3	370.3
6	08 : 15 – 08 : 30	70	13	19	81	35	13	13.3	32.4	93.7	
7	08 : 30 – 08 : 45	59	19	26	94	29.5	19	18.2	37.6	104.3	
8	08 : 45 – 09 : 00	61	15	23	86	30.5	15	16.1	34.4	96	
9	09 : 00 – 09 : 15	74	20	29	92	37	20	20.3	36.8	114.1	446
10	09 : 15 – 09 : 30	62	24	34	70	31	24	23.8	28	106.8	
11	09 : 30 – 09 : 45	67	24	35	79	33.5	24	24.5	31.6	113.6	
12	09 : 45 – 10 : 00	58	21	33	96	29	21	23.1	38.4	111.5	
13	10 : 00 – 10 : 15	52	22	35	79	26	22	24.5	31.6	104.1	452.2
14	10 : 15 – 10 : 30	49	24	38	69	24.5	24	26.6	27.6	102.7	
15	10 : 30 – 10 : 45	66	23	38	106	33	23	26.6	42.4	125	
16	10 : 45 – 11 : 00	65	27	43	77	32.5	27	30.1	30.8	120.4	
17	11 : 00 – 11 : 15	40	28	45	96	20	28	31.5	38.4	117.9	453.2
18	11 : 15 – 11 : 30	67	26	44	80	33.5	26	30.8	32	122.3	
19	11 : 30 – 11 : 45	55	23	42	71	27.5	23	29.4	28.4	108.3	
20	11 : 45 – 12 : 00	64	19	39	66	32	19	27.3	26.4	104.7	
21	12 : 00 – 12 : 15	59	21	42	90	29.5	21	29.4	36	115.9	442.8
22	12 : 15 – 12 : 30	57	22	44	81	28.5	22	30.8	32.4	113.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	71	18	41	69	35.5	18	28.7	27.6	109.8	
24	12 : 45 – 13 : 00	54	16	40	81	27	16	28	32.4	103.4	
25	13 : 00 – 13 : 15	60	8	33	81	30	8	23.1	32.4	93.5	387.5
26	13 : 15 – 13 : 30	54	11	37	79	27	11	25.9	31.6	95.5	
27	13 : 30 – 13 : 45	60	15	42	61	30	15	29.4	24.4	98.8	
28	13 : 45 – 14 :00	55	14	42	72	27.5	14	29.4	28.8	99.7	

29	14 : 00 – 14 : 15	42	13	42	102	21	13	29.4	40.8	104.2	420.7
30	14 : 15 – 14 : 30	48	9	39	111	24	9	27.3	44.4	104.7	
31	14 : 30 – 14 : 45	59	7	38	101	29.5	7	26.6	40.4	103.5	
32	14 : 45 – 15 : 00	61	10	42	96	30.5	10	29.4	38.4	108.3	
33	15 : 00 – 15 : 15	61	9	42	92	30.5	9	29.4	36.8	105.7	427.4
34	15 : 15 – 15 : 30	67	8	42	95	33.5	8	29.4	38	108.9	
35	15 : 30 – 15 : 45	43	13	48	96	21.5	13	33.6	38.4	106.5	
36	15 : 45 – 16 : 00	42	13	49	95	21	13	34.3	38	106.3	
37	16 : 00 – 16 : 15	59	10	47	98	29.5	10	32.9	39.2	111.6	456.9
38	16 : 15 – 16 : 30	64	11	49	112	32	11	34.3	44.8	122.1	
39	16 : 30 – 16 : 45	38	13	52	112	19	13	36.4	44.8	113.2	
40	16 : 45 – 17 : 00	32	12	52	114	16	12	36.4	45.6	110	
41	17 : 00 – 17 : 15	65	15	56	118	32.5	15	39.2	47.2	133.9	502.9
42	17 : 15 – 17 : 30	72	14	56	92	36	14	39.2	36.8	126	
43	17 : 30 – 17 : 45	59	13	56	98	29.5	13	39.2	39.2	120.9	
44	17 : 45 – 18 : 00	74	11	55	89	37	11	38.5	35.6	122.1	
45	18 : 00 – 18 : 15	54	10	55	99	27	10	38.5	39.6	115.1	421.3
46	18 : 15 – 18 : 30	57	8	54	86	28.5	8	37.8	34.4	108.7	
47	18 : 30 – 18 : 45	56	5	52	80	28	5	36.4	32	101.4	
48	18 : 45 – 19 : 00	56	5	53	65	28	5	37.1	26	96.1	
49	19 : 00 – 19 : 15	48	5	54	57	24	5	37.8	22.8	89.6	352.2
50	19 : 15 – 19 : 30	45	6	56	62	22.5	6	39.2	24.8	92.5	
51	19 : 30 – 19 : 45	46	4	55	62	23	4	38.5	24.8	90.3	
52	19 : 45 – 20 : 00	23	7	59	50	11.5	7	41.3	20	79.8	
53	20 : 00 – 20 : 15	30	6	59	51	15	6	41.3	20.4	82.7	312.3
54	20 : 15 – 20 : 30	26	8	62	49	13	8	43.4	19.6	84	
55	20 : 30 – 20 : 45	23	6	61	42	11.5	6	42.7	16.8	77	
56	20 : 45 – 21 : 00	10	4	60	44	5	4	42	17.6	68.6	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos I Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0.5 x PED*	*1 x PSV*	*0.7 x EEV*	*0.4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	21	10	38	36	10.5	10	26.6	14.4	61.5	269.4
2	07 : 15 – 07 : 30	26	10	35	42	13	10	24.5	16.8	64.3	
3	07 : 30 – 07 : 45	22	14	30	41	11	14	21	16.4	62.4	
4	07 : 45 – 08 : 00	32	19	38	49	16	19	26.6	19.6	81.2	
5	08 : 00 – 08 : 15	35	24	49	34	17.5	24	34.3	13.6	89.4	402.9
6	08 : 15 – 08 : 30	39	27	57	38	19.5	27	39.9	15.2	101.6	
7	08 : 30 – 08 : 45	49	27	54	47	24.5	27	37.8	18.8	108.1	
8	08 : 45 – 09 : 00	44	25	56	44	22	25	39.2	17.6	103.8	
9	09 : 00 – 09 : 15	43	34	68	49	21.5	34	47.6	19.6	122.7	608.6
10	09 : 15 – 09 : 30	52	39	78	65	26	39	54.6	26	145.6	
11	09 : 30 – 09 : 45	53	51	105	59	26.5	51	73.5	23.6	174.6	
12	09 : 45 – 10 : 00	57	48	96	55	28.5	48	67.2	22	165.7	
13	10 : 00 – 10 : 15	52	43	86	48	26	43	60.2	19.2	148.4	578.3
14	10 : 15 – 10 : 30	56	44	102	34	28	44	71.4	13.6	157	
15	10 : 30 – 10 : 45	55	39	78	95	27.5	39	54.6	38	159.1	
16	10 : 45 – 11 : 00	59	35	27	76	29.5	35	18.9	30.4	113.8	
17	11 : 00 – 11 : 15	63	34	69	15	31.5	34	48.3	6	119.8	512.4
18	11 : 15 – 11 : 30	65	33	66	76	32.5	33	46.2	30.4	142.1	
19	11 : 30 – 11 : 45	63	34	68	66	31.5	34	47.6	26.4	139.5	
20	11 : 45 – 12 : 00	62	24	48	56	31	24	33.6	22.4	111	
21	12 : 00 – 12 : 15	63	24	53	68	31.5	24	37.1	27.2	119.8	509.8
22	12 : 15 – 12 : 30	66	29	58	67	33	29	40.6	26.8	129.4	
23	12 : 30 – 12 : 45	54	28	61	84	37	28	42.7	33.6	141.3	
24	12 : 45 – 13 : 00	61	29	42	76	30.5	29	29.4	30.4	119.3	
25	13 : 00 – 13 : 15	71	27	58	69	35.5	27	40.6	27.6	130.7	506.4
26	13 : 15 – 13 : 30	62	27	54	71	31	27	37.8	28.4	124.2	
27	13 : 30 – 13 : 45	58	25	47	82	29	25	32.9	32.8	119.7	
28	13 : 45 – 14 :00	66	28	56	79	33	28	39.2	31.6	131.8	

29	14 : 00 – 14 : 15	63	28	56	70	31.5	28	39.2	28	126.7	476.4
30	14 : 15 – 14 : 30	75	26	52	63	37.5	26	36.4	25.2	125.1	
31	14 : 30 – 14 : 45	71	25	50	58	35.5	25	35	23.2	118.7	
32	14 : 45 – 15 : 00	51	23	46	63	25.5	23	32.2	25.2	105.9	
33	15 : 00 – 15 : 15	61	29	58	59	30.5	29	40.6	23.6	123.7	539
34	15 : 15 – 15 : 30	66	31	62	74	33	31	43.4	29.6	137	
35	15 : 30 – 15 : 45	72	33	56	69	36	33	39.2	27.6	135.8	
36	15 : 45 – 16 : 00	69	31	62	84	34.5	31	43.4	33.6	142.5	
37	16 : 00 – 16 : 15	63	34	68	87	31.5	34	47.6	34.8	147.9	534.2
38	16 : 15 – 16 : 30	56	34	64	64	28	34	44.8	25.6	132.4	
39	16 : 30 – 16 : 45	54	34	68	45	27	34	47.6	18	126.6	
40	16 : 45 – 17 : 00	65	31	62	51	32.5	31	43.4	20.4	127.3	
41	17 : 00 – 17 : 15	67	32	64	63	33.5	32	44.8	25.2	135.5	503.9
42	17 : 15 – 17 : 30	75	33	66	68	37.5	33	46.2	27.2	143.9	
43	17 : 30 – 17 : 45	61	29	55	46	30.5	29	38.5	18.4	116.4	
44	17 : 45 – 18 : 00	69	21	42	58	34.5	21	29.4	23.2	108.1	
45	18 : 00 – 18 : 15	74	18	36	47	37	18	25.2	18.8	99	313.4
46	18 : 15 – 18 : 30	55	18	36	9	27.5	18	25.2	3.6	74.3	
47	18 : 30 – 18 : 45	57	17	34	11	28.5	17	23.8	4.4	73.7	
48	18 : 45 – 19 : 00	44	16	32	15	22	16	22.4	6	66.4	
49	19 : 00 – 19 : 15	41	16	32	13	20.5	16	22.4	5.2	64.1	234.7
50	19 : 15 – 19 : 30	38	18	36	7	19	18	25.2	2.8	65	
51	19 : 30 – 19 : 45	26	16	31	17	13	16	21.7	6.8	57.5	
52	19 : 45 – 20 : 00	29	12	24	12	14.5	12	16.8	4.8	48.1	
53	20 : 00 – 20 : 15	20	9	29	6	10	9	20.3	2.4	41.7	140.8
54	20 : 15 – 20 : 30	23	11	22	5	11.5	11	15.4	2	39.9	
55	20 : 30 – 20 : 45	21	7	18	2	10.5	7	12.6	0.8	30.9	
56	20 : 45 – 21 : 00	19	6	16	4	9.5	6	11.2	1.6	28.3	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos II Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0.5 x PED*	*1 x PSV*	*0.7 x EEV*	*0.4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	27	8	26	29	13.5	8	18.2	11.6	51.3	245.9
2	07 : 15 – 07 : 30	19	15	23	32	9.5	15	16.1	12.8	53.4	
3	07 : 30 – 07 : 45	30	20	25	35	15	20	17.5	14	66.5	
4	07 : 45 – 08 : 00	42	21	29	31	21	21	20.3	12.4	74.7	
5	08 : 00 – 08 : 15	54	23	26	39	27	23	18.2	15.6	83.8	359.2
6	08 : 15 – 08 : 30	63	26	31	46	31.5	26	21.7	18.4	97.6	
7	08 : 30 – 08 : 45	47	26	30	48	23.5	26	21	19.2	89.7	
8	08 : 45 – 09 : 00	52	23	29	47	26	23	20.3	18.8	88.1	
9	09 : 00 – 09 : 15	65	28	32	52	32.5	28	22.4	20.8	103.7	429.3
10	09 : 15 – 09 : 30	74	32	22	64	37	32	15.4	25.6	110	
11	09 : 30 – 09 : 45	64	32	26	51	32	32	18.2	20.4	102.6	
12	09 : 45 – 10 : 00	73	29	41	47	36.5	29	28.7	18.8	113	
13	10 : 00 – 10 : 15	69	30	32	54	34.5	30	22.4	21.6	108.5	449.3
14	10 : 15 – 10 : 30	71	27	43	56	35.5	27	30.1	22.4	115	
15	10 : 30 – 10 : 45	76	23	40	61	38	23	28	24.4	113.4	
16	10 : 45 – 11 : 00	63	23	53	52	31.5	23	37.1	20.8	112.4	
17	11 : 00 – 11 : 15	75	20	53	47	37.5	20	37.1	18.8	113.4	407
18	11 : 15 – 11 : 30	73	19	23	55	36.5	19	16.1	22	93.6	
19	11 : 30 – 11 : 45	85	18	32	57	42.5	18	22.4	22.8	105.7	
20	11 : 45 – 12 : 00	64	20	37	41	32	20	25.9	16.4	94.3	
21	12 : 00 – 12 : 15	79	20	30	50	39.5	20	21	20	100.5	388.8
22	12 : 15 – 12 : 30	67	19	33	59	33.5	19	23.1	23.6	99.2	
23	12 : 30 – 12 : 45	65	12	39	64	32.5	12	27.3	25.6	97.4	
24	12 : 45 – 13 : 00	76	15	29	46	38	15	20.3	18.4	91.7	
25	13 : 00 – 13 : 15	71	18	35	59	35.5	18	24.5	23.6	101.6	374.9
26	13 : 15 – 13 : 30	55	14	34	54	27.5	14	23.8	21.6	86.9	
27	13 : 30 – 13 : 45	63	17	37	68	31.5	17	25.9	27.2	101.6	
28	13 : 45 – 14 :00	43	16	35	57	21.5	16	24.5	22.8	84.8	

29	14 : 00 – 14 : 15	64	16	30	53	32	16	21	21.2	90.2	352.8
30	14 : 15 – 14 : 30	51	15	33	68	25.5	15	23.1	27.2	90.8	
31	14 : 30 – 14 : 45	37	17	30	56	18.5	17	21	22.4	78.9	
32	14 : 45 – 15 : 00	56	16	39	54	28	16	27.3	21.6	92.9	
33	15 : 00 – 15 : 15	49	15	29	63	24.5	15	20.3	25.2	85	371.5
34	15 : 15 – 15 : 30	53	17	34	69	26.5	17	23.8	27.6	94.9	
35	15 : 30 – 15 : 45	64	19	38	55	32	19	26.6	22	99.6	
36	15 : 45 – 16 : 00	46	19	36	62	23	19	25.2	24.8	92	
37	16 : 00 – 16 : 15	55	17	30	59	27.5	17	21	23.6	89.1	352.4
38	16 : 15 – 16 : 30	44	19	32	57	22	19	22.4	22.8	86.2	
39	16 : 30 – 16 : 45	36	22	37	66	18	22	25.9	26.4	92.3	
40	16 : 45 – 17 : 00	29	17	43	58	14.5	17	30.1	23.2	84.8	
41	17 : 00 – 17 : 15	64	16	39	61	32	16	27.3	24.4	99.7	371.9
42	17 : 15 – 17 : 30	51	15	47	57	25.5	15	32.9	22.8	95.2	
43	17 : 30 – 17 : 45	69	11	44	55	34.5	11	30.8	22	98.3	
44	17 : 45 – 18 : 00	44	12	39	41	22	12	27.3	16.4	77.7	
45	18 : 00 – 18 : 15	25	8	36	33	12.5	8	25.2	13.2	58.9	209.7
46	18 : 15 – 18 : 30	27	10	26	26	13.5	10	18.2	10.4	52.1	
47	18 : 30 – 18 : 45	29	5	29	24	14.5	5	20.3	9.6	49.4	
48	18 : 45 – 19 : 00	37	7	26	14	18.5	7	18.2	5.6	49.3	
49	19 : 00 – 19 : 15	44	5	25	16	22	5	17.5	6.4	50.9	184
50	19 : 15 – 19 : 30	33	7	21	10	16.5	7	14.7	4	42.2	
51	19 : 30 – 19 : 45	29	8	22	15	14.5	8	15.4	6	43.9	
52	19 : 45 – 20 : 00	21	11	29	13	10.5	11	20.3	5.2	47	
53	20 : 00 – 20 : 15	17	9	18	14	8.5	9	12.6	5.6	35.7	126.5
54	20 : 15 – 20 : 30	14	9	20	9	7	9	14	3.6	33.6	
55	20 : 30 – 20 : 45	10	7	16	11	5	7	11.2	4.4	27.6	
56	20 : 45 – 21 : 00	18	7	12	13	9	7	8.4	5.2	29.6	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos III Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Minggu, 4 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	25	5	16	31	12.5	5	11.2	12.4	41.1	189.3
2	07 : 15 – 07 : 30	29	7	22	27	14.5	7	15.4	10.8	47.7	
3	07 : 30 – 07 : 45	30	6	20	29	15	6	14	11.6	46.6	
4	07 : 45 – 08 : 00	42	7	17	35	21	7	11.9	14	53.9	
5	08 : 00 – 08 : 15	51	9	24	41	25.5	9	16.8	16.4	67.7	284
6	08 : 15 – 08 : 30	42	9	34	39	21	9	23.8	15.6	69.4	
7	08 : 30 – 08 : 45	61	10	25	47	30.5	10	17.5	18.8	76.8	
8	08 : 45 – 09 : 00	50	11	31	31	25	11	21.7	12.4	70.1	
9	09 : 00 – 09 : 15	68	14	28	52	34	14	19.6	20.8	88.4	378.5
10	09 : 15 – 09 : 30	71	12	36	61	35.5	12	25.2	24.4	97.1	
11	09 : 30 – 09 : 45	49	24	41	49	24.5	24	28.7	19.6	96.8	
12	09 : 45 – 10 : 00	69	21	25	58	34.5	21	17.5	23.2	96.2	
13	10 : 00 – 10 : 15	71	26	27	64	35.5	26	18.9	25.6	106	416.3
14	10 : 15 – 10 : 30	56	27	35	65	28	27	24.5	26	105.5	
15	10 : 30 – 10 : 45	67	30	29	51	33.5	30	20.3	20.4	104.2	
16	10 : 45 – 11 : 00	56	32	30	49	28	32	21	19.6	100.6	
17	11 : 00 – 11 : 15	57	39	34	74	28.5	39	23.8	29.6	120.9	479.1
18	11 : 15 – 11 : 30	69	40	40	64	34.5	40	28	25.6	128.1	
19	11 : 30 – 11 : 45	81	39	29	58	40.5	39	20.3	23.2	123	
20	11 : 45 – 12 : 00	57	35	32	53	28.5	35	22.4	21.2	107.1	
21	12 : 00 – 12 : 15	69	35	20	49	34.5	35	14	19.6	103.1	421.9
22	12 : 15 – 12 : 30	74	33	25	68	37	33	17.5	27.2	114.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	73	30	21	61	36.5	30	14.7	24.4	105.6	
24	12 : 45 – 13 : 00	58	27	27	59	29	27	18.9	23.6	98.5	
25	13 : 00 – 13 : 15	67	29	39	64	33.5	29	27.3	25.6	115.4	406
26	13 : 15 – 13 : 30	52	27	24	54	26	27	16.8	21.6	91.4	
27	13 : 30 – 13 : 45	69	27	30	66	34.5	27	21	26.4	108.9	
28	13 : 45 – 14 :00	54	22	31	49	27	22	21.7	19.6	90.3	

29	14 : 00 – 14 : 15	64	20	29	67	32	20	20.3	26.8	99.1	
30	14 : 15 – 14 : 30	51	20	22	59	25.5	20	15.4	23.6	84.5	381.1
31	14 : 30 – 14 : 45	57	21	25	65	28.5	21	17.5	26	93	
32	14 : 45 – 15 : 00	66	20	33	71	33	20	23.1	28.4	104.5	
33	15 : 00 – 15 : 15	49	21	28	68	24.5	21	19.6	27.2	92.3	
34	15 : 15 – 15 : 30	76	20	35	54	38	20	24.5	21.6	104.1	396.9
35	15 : 30 – 15 : 45	68	18	31	74	34	18	21.7	29.6	103.3	
36	15 : 45 – 16 : 00	59	21	29	66	29.5	21	20.3	26.4	97.2	
37	16 : 00 – 16 : 15	79	21	25	58	39.5	21	17.5	23.2	101.2	
38	16 : 15 – 16 : 30	81	21	34	64	40.5	21	23.8	25.6	110.9	414.3
39	16 : 30 – 16 : 45	74	19	32	59	37	19	22.4	23.6	102	
40	16 : 45 – 17 : 00	69	18	27	72	34.5	18	18.9	28.8	100.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	61	18	24	63	30.5	18	16.8	25.2	90.5	
42	17 : 15 – 17 : 30	58	19	29	64	29	19	20.3	25.6	93.9	357.4
43	17 : 30 – 17 : 45	67	19	34	44	33.5	19	23.8	17.6	93.9	
44	17 : 45 – 18 : 00	56	18	25	39	28	18	17.5	15.6	79.1	
45	18 : 00 – 18 : 15	45	17	34	51	22.5	17	23.8	20.4	83.7	
46	18 : 15 – 18 : 30	41	17	36	42	20.5	17	25.2	16.8	79.5	320.3
47	18 : 30 – 18 : 45	37	17	41	49	18.5	17	28.7	19.6	83.8	
48	18 : 45 – 19 : 00	39	13	36	39	19.5	13	25.2	15.6	73.3	
49	19 : 00 – 19 : 15	41	11	20	44	20.5	11	14	17.6	63.1	
50	19 : 15 – 19 : 30	52	8	21	36	26	8	14.7	14.4	63.1	264.1
51	19 : 30 – 19 : 45	49	10	24	41	24.5	10	16.8	16.4	67.7	
52	19 : 45 – 20 : 00	50	9	26	45	25	9	18.2	18	70.2	
53	20 : 00 – 20 : 15	22	7	24	19	11	7	16.8	7.6	42.4	
54	20 : 15 – 20 : 30	25	11	19	7	12.5	11	13.3	2.8	39.6	152
55	20 : 30 – 20 : 45	17	7	22	18	8.5	7	15.4	7.2	38.1	
56	20 : 45 – 21 : 00	20	3	15	21	10	3	10.5	8.4	31.9	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos I Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	39	6	15	93	19.5	6	10.5	37.2	73.2	322.2
2	07 : 15 – 07 : 30	47	11	21	81	23.5	11	14.7	32.4	81.6	
3	07 : 30 – 07 : 45	41	11	29	69	20.5	11	20.3	27.6	79.4	
4	07 : 45 – 08 : 00	51	12	27	79	25.5	12	18.9	31.6	88	
5	08 : 00 – 08 : 15	53	22	49	67	26.5	22	34.3	26.8	109.6	521.9
6	08 : 15 – 08 : 30	68	20	56	61	34	20	39.2	24.4	117.6	
7	08 : 30 – 08 : 45	51	30	72	98	25.5	30	50.4	39.2	145.1	
8	08 : 45 – 09 : 00	67	34	71	81	33.5	34	49.7	32.4	149.6	
9	09 : 00 – 09 : 15	69	41	89	86	34.5	41	62.3	34.4	172.2	757.2
10	09 : 15 – 09 : 30	71	48	105	79	35.5	48	73.5	31.6	188.6	
11	09 : 30 – 09 : 45	65	55	114	71	32.5	55	79.8	28.4	195.7	
12	09 : 45 – 10 : 00	57	58	110	93	28.5	58	77	37.2	200.7	
13	10 : 00 – 10 : 15	59	59	121	84	29.5	59	84.7	33.6	206.8	831.4
14	10 : 15 – 10 : 30	53	63	131	76	26.5	63	91.7	30.4	211.6	
15	10 : 30 – 10 : 45	56	58	119	109	28	58	83.3	43.6	212.9	
16	10 : 45 – 11 : 00	49	58	124	77	24.5	58	86.8	30.8	200.1	
17	11 : 00 – 11 : 15	51	58	119	91	25.5	58	83.3	36.4	203.2	807
18	11 : 15 – 11 : 30	55	61	127	72	27.5	61	88.9	28.8	206.2	
19	11 : 30 – 11 : 45	47	62	129	67	23.5	62	90.3	26.8	202.6	
20	11 : 45 – 12 : 00	61	55	113	76	30.5	55	79.1	30.4	195	
21	12 : 00 – 12 : 15	58	45	97	86	29	45	67.9	34.4	176.3	641.1
22	12 : 15 – 12 : 30	57	36	76	75	28.5	36	53.2	30	147.7	
23	12 : 30 – 12 : 45	66	34	95	69	33	34	66.5	27.6	161.1	
24	12 : 45 – 13 : 00	60	39	78	81	30	39	54.6	32.4	156	
25	13 : 00 – 13 : 15	55	38	76	71	27.5	38	53.2	28.4	147.1	571.1
26	13 : 15 – 13 : 30	63	35	81	82	31.5	35	56.7	32.8	156	
27	13 : 30 – 13 : 45	58	29	58	63	29	29	40.6	25.2	123.8	
28	13 : 45 – 14 :00	61	35	73	69	30.5	35	51.1	27.6	144.2	

29	14 : 00 – 14 : 15	53	32	64	104	26.5	32	44.8	41.6	144.9	618.8
30	14 : 15 – 14 : 30	41	35	83	116	20.5	35	58.1	46.4	160	
31	14 : 30 – 14 : 45	57	32	64	109	28.5	32	44.8	43.6	148.9	
32	14 : 45 – 15 : 00	55	32	97	94	27.5	32	67.9	37.6	165	
33	15 : 00 – 15 : 15	53	32	85	89	26.5	32	59.5	35.6	153.6	559.2
34	15 : 15 – 15 : 30	63	22	68	91	31.5	22	47.6	36.4	137.5	
35	15 : 30 – 15 : 45	49	30	71	101	24.5	30	49.7	40.4	144.6	
36	15 : 45 – 16 : 00	51	20	56	97	25.5	20	39.2	38.8	123.5	
37	16 : 00 – 16 : 15	57	14	33	102	28.5	14	23.1	40.8	106.4	433.4
38	16 : 15 – 16 : 30	61	13	39	113	30.5	13	27.3	45.2	116	
39	16 : 30 – 16 : 45	50	15	34	109	25	15	23.8	43.6	107.4	
40	16 : 45 – 17 : 00	47	10	31	121	23.5	10	21.7	48.4	103.6	
41	17 : 00 – 17 : 15	53	13	27	115	26.5	13	18.9	46	104.4	400.9
42	17 : 15 – 17 : 30	56	16	31	91	28	16	21.7	36.4	102.1	
43	17 : 30 – 17 : 45	48	12	21	97	24	12	14.7	38.8	89.5	
44	17 : 45 – 18 : 00	62	11	39	89	31	11	27.3	35.6	104.9	
45	18 : 00 – 18 : 15	60	11	26	83	30	11	18.2	33.2	92.4	391.4
46	18 : 15 – 18 : 30	59	17	37	87	29.5	17	25.9	34.8	107.2	
47	18 : 30 – 18 : 45	64	18	29	75	32	18	20.3	30	100.3	
48	18 : 45 – 19 : 00	48	17	35	65	24	17	24.5	26	91.5	
49	19 : 00 – 19 : 15	39	18	33	63	19.5	18	23.1	25.2	85.8	337.4
50	19 : 15 – 19 : 30	41	17	38	61	20.5	17	26.6	24.4	88.5	
51	19 : 30 – 19 : 45	40	18	31	65	20	18	21.7	26	85.7	
52	19 : 45 – 20 : 00	31	17	35	51	15.5	17	24.5	20.4	77.4	
53	20 : 00 – 20 : 15	35	14	29	53	17.5	14	20.3	21.2	73	222.2
54	20 : 15 – 20 : 30	29	11	21	61	14.5	11	14.7	24.4	64.6	
55	20 : 30 – 20 : 45	25	6	17	41	12.5	6	11.9	16.4	46.8	
56	20 : 45 – 21 : 00	21	3	9	45	10.5	3	6.3	18	37.8	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos II Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	32	2	6	26	16	2	4.2	10.4	32.6	159.6
2	07 : 15 – 07 : 30	26	4	14	35	13	4	9.8	14	40.8	
3	07 : 30 – 07 : 45	28	3	15	40	14	3	10.5	16	43.5	
4	07 : 45 – 08 : 00	38	6	11	25	19	6	7.7	10	42.7	
5	08 : 00 – 08 : 15	41	12	26	48	20.5	12	18.2	19.2	69.9	324.2
6	08 : 15 – 08 : 30	58	15	28	53	29	15	19.6	21.2	84.8	
7	08 : 30 – 08 : 45	45	13	25	64	22.5	13	17.5	25.6	78.6	
8	08 : 45 – 09 : 00	71	13	32	50	35.5	13	22.4	20	90.9	
9	09 : 00 – 09 : 15	58	16	27	74	29	16	18.9	29.6	93.5	375.7
10	09 : 15 – 09 : 30	67	16	30	69	33.5	16	21	27.6	98.1	
11	09 : 30 – 09 : 45	49	15	26	79	24.5	15	18.2	31.6	89.3	
12	09 : 45 – 10 : 00	55	20	31	64	27.5	20	21.7	25.6	94.8	
13	10 : 00 – 10 : 15	61	19	15	53	30.5	19	10.5	21.2	81.2	342.3
14	10 : 15 – 10 : 30	58	21	22	61	29	21	15.4	24.4	89.8	
15	10 : 30 – 10 : 45	55	21	25	58	27.5	21	17.5	23.2	89.2	
16	10 : 45 – 11 : 00	44	20	19	67	22	20	13.3	26.8	82.1	
17	11 : 00 – 11 : 15	39	20	26	59	19.5	20	18.2	23.6	81.3	324.4
18	11 : 15 – 11 : 30	24	22	23	64	12	22	16.1	25.6	75.7	
19	11 : 30 – 11 : 45	35	20	28	68	17.5	20	19.6	27.2	84.3	
20	11 : 45 – 12 : 00	48	21	19	62	24	21	13.3	24.8	83.1	
21	12 : 00 – 12 : 15	36	19	25	59	18	19	17.5	23.6	78.1	328.9
22	12 : 15 – 12 : 30	61	19	18	47	30.5	19	12.6	18.8	80.9	
23	12 : 30 – 12 : 45	43	17	23	58	21.5	17	16.1	23.2	77.8	
24	12 : 45 – 13 : 00	48	18	31	71	24	18	21.7	28.4	92.1	
25	13 : 00 – 13 : 15	49	20	29	64	24.5	20	20.3	25.6	90.4	327.2
26	13 : 15 – 13 : 30	52	16	17	57	26	16	11.9	22.8	76.7	
27	13 : 30 – 13 : 45	40	15	11	64	20	15	7.7	25.6	68.3	
28	13 : 45 – 14 :00	57	18	27	66	28.5	18	18.9	26.4	91.8	

29	14 : 00 – 14 : 15	46	17	26	59	23	17	18.2	23.6	81.8	326.7
30	14 : 15 – 14 : 30	35	16	30	65	17.5	16	21	26	80.5	
31	14 : 30 – 14 : 45	55	16	21	58	27.5	16	14.7	23.2	81.4	
32	14 : 45 – 15 : 00	43	17	27	64	21.5	17	18.9	25.6	83	
33	15 : 00 – 15 : 15	37	16	29	59	18.5	16	20.3	23.6	78.4	331.1
34	15 : 15 – 15 : 30	41	17	25	66	20.5	17	17.5	26.4	81.4	
35	15 : 30 – 15 : 45	55	20	31	59	27.5	20	21.7	23.6	92.8	
36	15 : 45 – 16 : 00	47	19	24	48	23.5	19	16.8	19.2	78.5	
37	16 : 00 – 16 : 15	66	20	34	80	33	20	23.8	32	108.8	367.8
38	16 : 15 – 16 : 30	51	23	15	62	25.5	23	10.5	24.8	83.8	
39	16 : 30 – 16 : 45	48	20	26	51	24	20	18.2	20.4	82.6	
40	16 : 45 – 17 : 00	57	20	35	49	28.5	20	24.5	19.6	92.6	
41	17 : 00 – 17 : 15	49	19	29	53	24.5	19	20.3	21.2	85	344.1
42	17 : 15 – 17 : 30	53	17	31	61	26.5	17	21.7	24.4	89.6	
43	17 : 30 – 17 : 45	41	17	34	55	20.5	17	23.8	22	83.3	
44	17 : 45 – 18 : 00	46	15	30	68	23	15	21	27.2	86.2	
45	18 : 00 – 18 : 15	55	11	29	78	27.5	11	20.3	31.2	90	325.4
46	18 : 15 – 18 : 30	49	12	24	68	24.5	12	16.8	27.2	80.5	
47	18 : 30 – 18 : 45	38	10	29	64	19	10	20.3	25.6	74.9	
48	18 : 45 – 19 : 00	42	11	28	71	21	11	19.6	28.4	80	
49	19 : 00 – 19 : 15	28	11	23	46	14	11	16.1	18.4	59.5	186.9
50	19 : 15 – 19 : 30	21	7	15	40	10.5	7	10.5	16	44	
51	19 : 30 – 19 : 45	27	8	11	39	13.5	8	7.7	15.6	44.8	
52	19 : 45 – 20 : 00	19	6	9	42	9.5	6	6.3	16.8	38.6	
53	20 : 00 – 20 : 15	20	6	8	31	10	6	5.6	12.4	34	118.8
54	20 : 15 – 20 : 30	18	6	6	33	9	6	4.2	13.2	32.4	
55	20 : 30 – 20 : 45	15	3	7	24	7.5	3	4.9	9.6	25	
56	20 : 45 – 21 : 00	22	1	6	28	11	1	4.2	11.2	27.4	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

Rekapitulasi Hambatan Samping (per 200 meter /jam)
Lokasi : Pos III Jalan Bhayangkara,Yogyakarta
Hari/ Tanggal : Senin, 5 Desember 2005

NO	WAKTU	Tipe hambatan samping (SF) Kejadian/15 menit				Faktor bobot x Frek.kejadian				Frekuensi berbobot	
		PED	PSV	EEV	SMV	*0,5 x PED*	*1 x PSV*	*0,7 x EEV*	*0,4 x SMV*	15 menit	1 jam
1	07 : 00 – 07 : 15	36	4	11	29	18	4	7.7	11.6	41.3	216.4
2	07 : 15 – 07 : 30	30	10	15	38	15	10	10.5	15.2	50.7	
3	07 : 30 – 07 : 45	42	8	21	41	21	8	14.7	16.4	60.1	
4	07 : 45 – 08 : 00	39	12	28	33	19.5	12	19.6	13.2	64.3	
5	08 : 00 – 08 : 15	29	14	25	44	14.5	14	17.5	17.6	63.6	348
6	08 : 15 – 08 : 30	43	18	31	57	21.5	18	21.7	22.8	84	
7	08 : 30 – 08 : 45	65	20	27	61	32.5	20	18.9	24.4	95.8	
8	08 : 45 – 09 : 00	64	22	30	74	32	22	21	29.6	104.6	
9	09 : 00 – 09 : 15	61	23	41	84	30.5	23	28.7	33.6	115.8	511.4
10	09 : 15 – 09 : 30	72	27	45	89	36	27	31.5	35.6	130.1	
11	09 : 30 – 09 : 45	83	22	55	91	41.5	22	38.5	36.4	138.4	
12	09 : 45 – 10 : 00	71	28	40	89	35.5	28	28	35.6	127.1	
13	10 : 00 – 10 : 15	69	28	41	87	34.5	28	28.7	34.8	126	523.7
14	10 : 15 – 10 : 30	74	26	40	96	37	26	28	38.4	129.4	
15	10 : 30 – 10 : 45	87	28	43	88	43.5	28	30.1	35.2	136.8	
16	10 : 45 – 11 : 00	76	27	43	91	38	27	30.1	36.4	131.5	
17	11 : 00 – 11 : 15	84	31	48	87	42	31	33.6	34.8	141.4	551.7
18	11 : 15 – 11 : 30	75	34	52	94	37.5	34	36.4	37.6	145.5	
19	11 : 30 – 11 : 45	73	25	44	86	36.5	25	30.8	34.4	126.7	
20	11 : 45 – 12 : 00	84	25	45	99	42	25	31.5	39.6	138.1	
21	12 : 00 – 12 : 15	81	29	50	58	40.5	29	35	23.2	127.7	551
22	12 : 15 – 12 : 30	79	33	55	79	39.5	33	38.5	31.6	142.6	
23	12 : 30 – 12 : 45	74	34	57	82	37	34	39.9	32.8	143.7	
24	12 : 45 – 13 : 00	84	30	54	68	42	30	37.8	27.2	137	
25	13 : 00 – 13 : 15	75	27	52	55	37.5	27	36.4	22	122.9	507.8
26	13 : 15 – 13 : 30	87	22	55	69	43.5	22	38.5	27.6	131.6	
27	13 : 30 – 13 : 45	87	21	49	71	43.5	21	34.3	28.4	127.2	
28	13 : 45 – 14 :00	72	21	57	73	36	21	39.9	29.2	126.1	

29	14 : 00 – 14 : 15	81	20	51	87	40.5	20	35.7	34.8	131	519.6
30	14 : 15 – 14 : 30	79	24	61	89	39.5	24	42.7	35.6	141.8	
31	14 : 30 – 14 : 45	83	17	57	94	41.5	17	39.9	37.6	136	
32	14 : 45 – 15 : 00	68	16	48	68	34	16	33.6	27.2	110.8	
33	15 : 00 – 15 : 15	75	17	50	64	37.5	17	35	25.6	115.1	506.4
34	15 : 15 – 15 : 30	81	19	53	75	40.5	19	37.1	30	126.6	
35	15 : 30 – 15 : 45	79	22	57	69	39.5	22	39.9	27.6	129	
36	15 : 45 – 16 : 00	86	23	59	71	43	23	41.3	28.4	135.7	
37	16 : 00 – 16 : 15	77	21	58	68	38.5	21	40.6	27.2	127.3	506.8
38	16 : 15 – 16 : 30	65	24	62	81	32.5	24	43.4	32.4	132.3	
39	16 : 30 – 16 : 45	67	20	59	78	33.5	20	41.3	31.2	126	
40	16 : 45 – 17 : 00	55	21	61	75	27.5	21	42.7	30	121.2	
41	17 : 00 – 17 : 15	58	18	61	81	29	18	42.7	32.4	122.1	501.2
42	17 : 15 – 17 : 30	61	17	59	78	30.5	17	41.3	31.2	120	
43	17 : 30 – 17 : 45	74	14	64	85	37	14	44.8	34	129.8	
44	17 : 45 – 18 : 00	71	17	68	73	35.5	17	47.6	29.2	129.3	
45	18 : 00 – 18 : 15	64	17	54	55	32	17	37.8	22	108.8	440
46	18 : 15 – 18 : 30	75	14	59	74	37.5	14	41.3	29.6	122.4	
47	18 : 30 – 18 : 45	64	15	44	60	32	15	30.8	24	101.8	
48	18 : 45 – 19 : 00	69	14	51	57	34.5	14	35.7	22.8	107	
49	19 : 00 – 19 : 15	74	18	47	51	37	18	32.9	20.4	108.3	400.3
50	19 : 15 – 19 : 30	51	14	50	49	25.5	14	35	19.6	94.1	
51	19 : 30 – 19 : 45	57	12	61	64	28.5	12	42.7	25.6	108.8	
52	19 : 45 – 20 : 00	45	10	54	47	22.5	10	37.8	18.8	89.1	
53	20 : 00 – 20 : 15	40	8	51	42	20	8	35.7	16.8	80.5	285
54	20 : 15 – 20 : 30	37	10	47	48	18.5	10	32.9	19.2	80.6	
55	20 : 30 – 20 : 45	35	9	44	32	17.5	9	30.8	12.8	70.1	
56	20 : 45 – 21 : 00	25	7	37	21	12.5	7	25.9	8.4	53.8	

PED = Pejalan kaki
PSV = Parkir, kendaraan berhenti
EEV = Kendaraan keluar + masuk
SMV = Kendaraan lambat

a.2) Menentukan ekivalensi mobil penumpang (emp)

Tentukan emp untuk masing-masing tipe kendaraan dari Tabel A-3:1 dan 2 di bawah, dan masukkan hasilnya ke dalam Formulir UR-2 pada tabel untuk data arus kendaraan/jam, Baris 1.1 dan 1.2 (untuk jalan tak-terbagi emp selalu sama untuk kedua arah, untuk jalan terbagi yang arusnya tidak sama emp mungkin berbeda).

Tipe jalan: Jalan tak terbagi	Arus lalu-lintas total dua arah (kend/jam)	emp		
		HV	MC	
			Lebar jalur lalu-lintas W_c (m)	
			≤ 6	> 6
Dua-lajur tak-terbagi (2/2 UD)	0	1,3	0,5	0,40
	≥ 1800	1,2	0,35	0,25
Empat-lajur tak-terbagi (4/2 UD)	0	1,3	0,40	
	≥ 3700	1,2	0,25	

Tabel A-3:1 Emp untuk jalan perkotaan tak-terbagi

Tipe jalan: Jalan satu arah dan jalan terbagi	Arus lalu-lintas per lajur (kend/jam)	emp	
		HV	MC
Dua-lajur satu-arah (2/1) dan Empat-lajur terbagi (4/2D)	0	1,3	0,40
	≥ 1050	1,2	0,25
Tiga-lajur satu-arah (3/1) dan Enam-lajur terbagi (6/2D)	0	1,3	0,40
	≥ 1100	1,2	0,25

Tabel A-3:2 Emp untuk jalan perkotaan terbagi dan satu-arah

a.3) Menghitung parameter arus lalu-lintas yang diperlukan untuk analisa

- Hitung arus lalu-lintas rencana per jam Q_{DH} dalam smp/jam dengan mengalikan arus dalam kend/jam pada Kolom 2, 4 dan 6 dengan emp yang sesuai pada Baris 1.1 dan 1.2, dan masukkan hasilnya pada Kolom 3, 5 dan 7; Baris 3, 4 dan 5. Hitung arus total dalam smp/jam dan masukkan hasilnya ke dalam Kolom 10.

- Hitung pemisahan arah (SP) sebagai arus total (kend/jam) Arah 1 pada Kolom 9 dibagi dengan arus total Arah 1+2 (kend/jam) pada Kolom yang sama. Masukkan hasilnya ke dalam Kolom 9 Baris 6. SP = $Q_{DH,1}/Q_{DH,1+2}$

LANGKAH C : ANALISA KAPASITAS

Untuk jalan tak-terbagi, analisa dilakukan pada kedua arah lalu-lintas. Untuk jalan terbagi, analisa dilakukan terpisah pada masing-masing arah lalu -lintas, seolah-olah masing-masing arah merupakan jalan satu arah yang terpisah.

Gunakan data masukan dari Formulir UR-1 dan UR-2 untuk menentukan kapasitas, dengan menggunakan Formulir UR-3.

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)}$$

dimana:

C = Kapasitas
C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)
FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas
FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisahan arah
FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping
FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

LANGKAH C-1 : KAPASITAS DASAR

Tentukan kapasitas dasar (C_0) dari Tabel C-1:1 dan masukkan nilainya ke dalam Formulir UR-3, Kolom 11.

Tipe jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

Tabel C-1:1 Kapasitas dasar jalan perkotaan

Kapasitas dasar jalan lebih dari empat-lajur (banyak lajur) dapat ditentukan dengan menggunakan kapasitas per lajur yang diberikan dalam Tabel C-1:1, walaupun lajur tersebut mempunyai lebar yang tidak standar (penyesuaian untuk lebar dilakukan dalam langkah C-2 di bawah).

LANGKAH C-2 : FAKTOR PENYESUAIAN KAPASITAS UNTUK LEBAR JALUR LALU-LINTAS (FC_w)

Tentukan penyesuaian untuk lebar jalur lalu-lintas dari Tabel C-2:1 berdasarkan lebar jalur lalu-lintas efektif (W_c) (lihat Formulir UR-1) dan masukkan hasilnya ke dalam Formulir UR-3, Kolom 12.

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (W_c) (m)	FC_w
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Tabel C-2:1 Penyesuaian kapasitas untuk pengaruh lebar jalur lalu-lintas untuk jalan perkotaan (FC_w)

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan lebih dari empat lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai per lajur yang diberikan untuk jalan empat-lajur dalam Tabel C-2:1.

LANGKAH C-3 : FAKTOR PENYESUAIAN KAPASITAS UNTUK PEMISAHAN ARAH (FC_{SP})

Khusus untuk jalan tak terbagi, tentukan faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah dari Tabel C-3:1 di bawah berdasarkan data masukan kondisi lalu-lintas dari Formulir UR-2, Kolom 9, dan masukkan nilainya ke dalam Formulir UR-3, Kolom 13.

Tabel C-3:1 memberikan faktor penyesuaian pemisahan arah untuk jalan dua-lajur dua-arah (2/2) dan empat-lajur dua-arah (4/2) tak terbagi.

Pemisahan arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC_{SP}	Dua-lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Tabel C-3:1 Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah (FC_{SP})

Untuk jalan terbagi dan jalan satu-arah, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah tidak dapat diterapkan dan nilai 1,0 sebaiknya dimasukkan ke dalam Kolom 13.

Lampiran 6

...AN PERKOTAAN	Tanggal:		Ditangani oleh:	DK
...MULIR UR-2: DATA MASUKAN	No.ruas/Nama jalan:			
...US LALU LINTAS	Kode segmen:		Diperiksa oleh:	EN
...MBATAN SAMPING	Periode waktu:		Nomor soal:	

...lu lintas harian rata-rata tahunan

...IRT (kend./hari)				Faktor-k =		Pemisahan arah 1/arah 2 =
...mposisi %	LV %		HV %		MC %	

...ta arus kendaraan/jam

...ris	Tipe kend.	Kend. ringan		Kend. berat		Sepeda motor		Arus total Q		
...1	emp arah 1	LV:	1.00	HV:	1.20	MC:	0.25			
...2	emp arah 2	LV:	1.00	HV:	1.20	MC:	0.25			
2	Arah (1)	kend/jam (2)	smp/jam (3)	kend/jam (4)	smp/jam (5)	kend/jam (6)	smp/jam (7)	Arah % (8)	kend/jam (9)	smp/jam (10)
3	1							50	2100	1643
4	2							50	2100	1643
5	1+2	2600	2600	300	360	1300	325		4200	3285
6						Pemisahan arah, $SP=Q_1/(Q_{1+2})$			50 %	
7						Faktor-smp F_{SMP} =				0,78

...las hambatan samping

...a data rinci tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan ...anjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua.

...Penentuan frekwensi kejadian

...hitungan frekwensi ber-...bot kejadian per jam per ...) m dari segmen jalan ...ng diamati, pada kedua ... jalan.

Tipe kejadian hambatan samping	Simbol	Faktor bobot	Frekwensi kejadian	Frekwensi berbobot
(20)	(21)	(22)	(23)	(24)
Pejalan kaki	PED	0.5	/jam, 200m	
Parkir, kendaraan berhenti	PSV	1.0	/jam, 200m	
Kendaraan masuk + keluar	EEV	0.7	/jam, 200m	
Kendaraan lambat	SMV	0.4	/jam	
Total:				

...Penentuan kelas hambatan samping

Frekwensi berbobot kejadian	Kondisi khusus	Kelas hambatan samping	
(30)	(31)	(32)	(33)
< 100	Permukiman, hampir tidak ada kegiatan	Sangat rendah	VL
100 - 299	Permukiman, beberapa angkutan umum, dil.	Rendah	L
300 - 499	Daerah industri dengan toko-toko di sisi jalan	Sedang	M
500 - 899	Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi	Tinggi	H
> 900	Daerah niaga dgn aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi	Sangat tinggi	VH

b) Jalan dengan kereb

Tentukan faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping (FC_{SF}) dari Tabel C-4:2 berdasarkan jarak antara kereb dan penghalang pada trotoar W_K dari Formulir UR-1, dan kelas hambatan samping (SFC) dari Formulir UR-2, dan masukkan hasilnya ke dalam Formulir UR-3, Kolom 14.

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kereb-penghalang FC_{SF}			
		Jarak: kereb-penghalang W_K			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,85	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
	VH	0,77	0,81	0,85	0,90
2/2 UD atau Jalan satu-arah	VL	0,93	0,95	0,97	0,99
	L	0,90	0,92	0,95	0,97
	M	0,86	0,88	0,91	0,94
	H	0,78	0,81	0,84	0,88
	VH	0,68	0,72	0,77	0,82

Tabel C-4:1 Faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan jarak kereb-penghalang (FC_{SF}) jalan perkotaan dengan kereb

c) Faktor penyesuaian FC_{SF} untuk jalan enam-lajur

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan 6-lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai FC_{SF} untuk jalan empat-lajur yang diberikan pada Tabel C-4:1 atau C-4:2, sebagaimana ditunjukkan di bawah:

$$FC_{6,SF} = 1 - 0,8\ (1 - FC_{4,SF})$$

dimana:
$FC_{6,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan enam-lajur
$FC_{4,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan empat-lajur

LANGKAH C-5: FAKTOR PENYESUAIAN KAPASITAS UNTUK UKURAN KOTA (FC_{CS})

Tentukan penyesuaian untuk ukuran kota dengan menggunakan Tabel C-5:1 sebagai fungsi jumlah penduduk (Juta) dari Formulir UR-1, dan masukkan hasilnya ke dalam Formulir UR-3, Kolom 15.

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 - 0,5	0,90
0,5 - 1,0	0,94
1,0 - 3,0	1,00
> 3,0	1,04

Tabel C-5:1 Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{CS}) pada jalan perkotaan

LANGKAH C-6: PENENTUAN KAPASITAS

Tentukan kapasitas segmen jalan pada kondisi lapangan dengan menggunakan data yang diisikan ke dalam Formulir UR-3 Kolom 11-15 dan masukkan hasilnya ke dalam Kolom 16.

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \text{ (smp/jam)}$$

dimana:

C = Kapasitas
C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)
FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas
FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisahan arah
FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping
FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota