

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) yang menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir menurut kamus Bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan Joko Murwono (1996) berpendapat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan pengemudi meninggalkan kendaraannya termasuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang. Secara hukum dilarang untuk parkir ditengah jalan raya, namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan (Gusnadi, 2012). Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau pun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan barang atau orang (Wibowo, 2014). Parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi, sehingga pengaturan parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan, terutama jaringan jalan raya (Manurung, 2014).

2.2. Jenis Parkir Menurut Penempatannya

Dalam berparkir, pemilik kendaraan harus menempatkan kendaraannya dengan rapih agar tidak mengganggu pengguna kendaraan lainnya. Menurut penempatannya parkir dibagi menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998):

1. Parkir di tepi jalan (*on-street parking*)

Yakni cara berparkir yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan. Keuntungannya yaitu dapat memarkirkan kendaraan dengan mudah.

2. Parkir di luar tepi jalan (*off-street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di lokasi parkir adalah tata guna lahan yang khusus disediakan sebagai ruang parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk atau pintu pelayanan keluar sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat mengetahui secara pasti jumlah kendaraan dan jangka waktu kendaraan parkir yang parkir. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), untuk mendesain suatu pelataran parkir harus diperhatikan beberapa kriteria penting, yaitu: rencana tata guna lahan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna, tersedianya tata guna tanah serta letak jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

2.3. Jenis Parkir Menurut Statusnya

Parkir kendaraan juga dapat dibagi menurut status lahan parkirnya. Menurut statusnya parkir dibagi menjadi 3 (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998):

1. Parkir umum, Merupakan area parkir yang dikuasai dan pengelolaannya dilakukan oleh Pemerintah daerah setempat.
2. Parkir khusus, Merupakan area parkir yang pengelolaannya dilakukan oleh pihak ketiga.
3. Parkir darurat, Merupakan area parkir tempat umum yang menggunakan lahan pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan insidental.
4. Taman parker, Merupakan area parkir yang pengelolaannya dilakukan oleh pemerintah daerah.
5. Gedung parker, Area parkir yang biasanya dibuat oleh pemerintah daerah ataupun pengelolaannya oleh swasta.

2.4. Berdasarkan Jenis Kendaraan

Berdasarkan jenis kendaraan yang menggunakan areal parkir, maka parkir dapat dibagi menjadi (Abubakar, 1998) :

- a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda)
- b. Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor)
- c. Parkir untuk kendaraan roda tiga, roda empat, atau lebih dan bermesin (mobil, taxi, dan lain-lain).

2.5. Jenis Parkir Menurut Tujuan Parkir

Setiap pengguna kendaraan memiliki tempat tujuannya masing-masing. Menurut jenis tujuan parkir dibagi menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998):

1. Parkir penumpang

Parkir penumpang merupakan parkir yang tujuan penyelenggaraannya untuk menaik –turunkan penumpang.

2. Parkir barang

Parkir barang merupakan parkir yang tujuan penyelenggaraannya untuk menaik–turunkan barang.

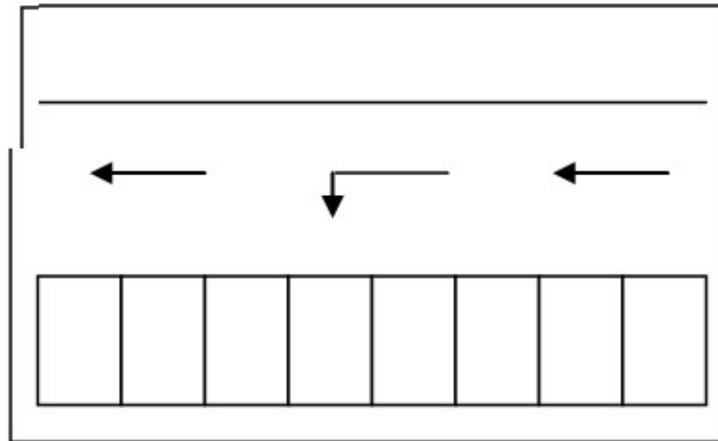
2.6 Pola Parkir di Luar Badan Jalan

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) pola parkir di luar badan jalan dibagi menjadi:

- a. Parkir Kendaraan Satu Sisi

1. Membentuk sudut 90°

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

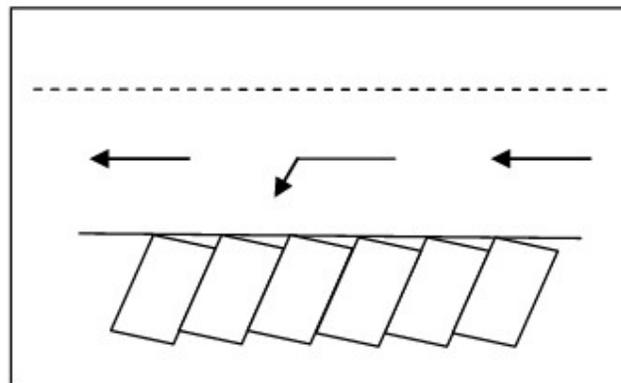


Gambar 2.1. Pola parkir kendaraan satu sisi sudut 90°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

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



Gambar 2.2 Pola parkir kendaraan satu sisi sudut 30° , 45° , 60° .

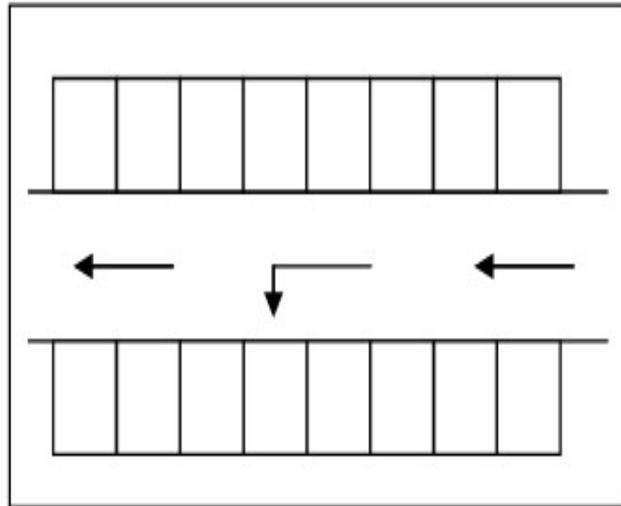
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

b. Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

1. Membentuk sudut 90°

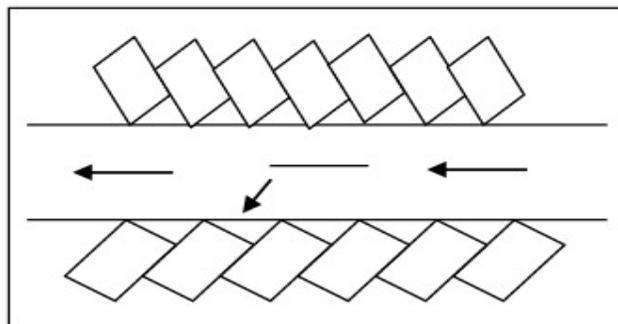
Arah gerak lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



Gambar 2.3. Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 90°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°



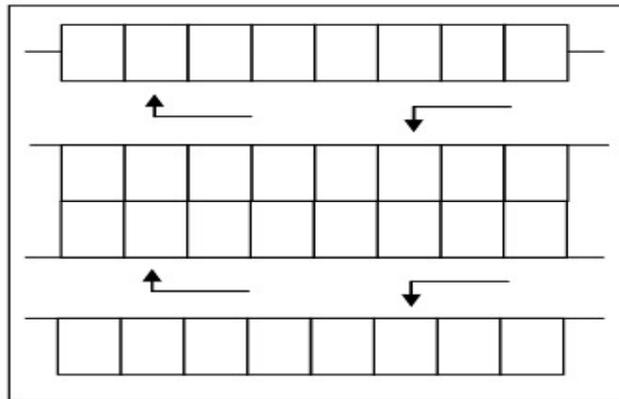
Gambar 2.4. Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 30° , 45° , 60°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

c. Pola Parkir Pulau

Pola parkir pulau digunakan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

1. Membentuk sudut 90°

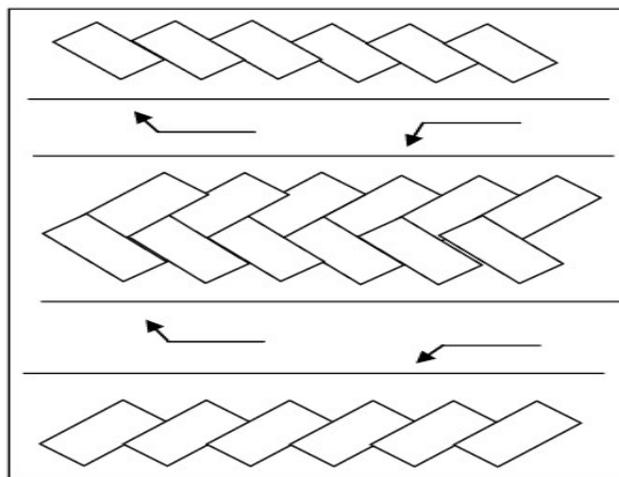


Gambar 2.5. Pola parkir pulau sudut 90° .

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2. Membentuk sudut 45°

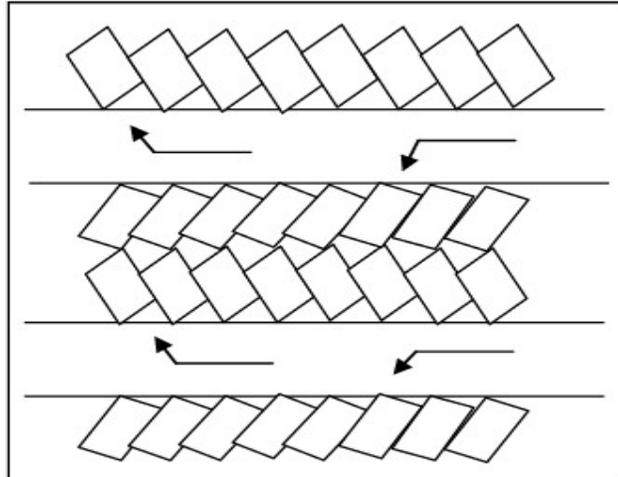
a. Bentuk tulang ikan tipe A



Gambar 2.6. Pola parkir sudut 45° tipe A

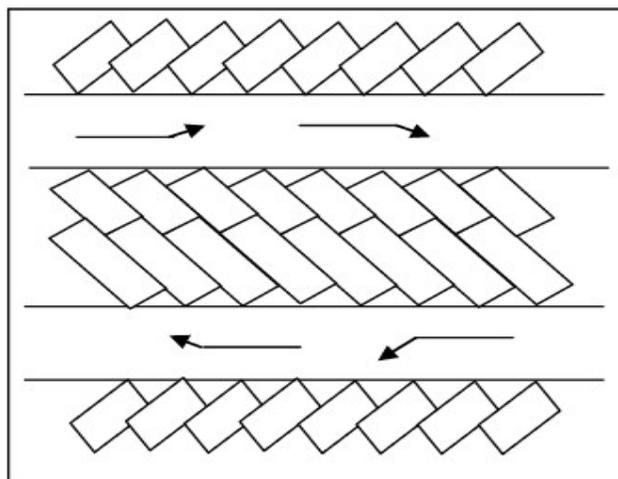
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

b. Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 2.7. Pola parkir pulau sudut 45° tipe B.
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

c. Bentuk tulang ikan tipe C



Gambar 2.8. Pola parkir pulau sudut 45° tipe C.
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2.7. Kapasitas Parkir Kendaraan

Dari penjelasan sub bab sebelumnya diketahui bahwa terdapat beberapa posisi parkir berdasarkan posisi sudutnya. Berdasarkan posisi sudut parkir tersebut, maka dapat diketahui kapasitas parkir kendaraan berdasarkan sudut parkir, lebar jalan, serta panjang lintasan parkir kendaraannya.

2.7.1. Data Penggunaan Parkir

1. Akumulasi kendaraan parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu. Perbandingan antara akumulasi jam puncak dengan akumulasi rata-rata menunjukkan efisiensi fasilitas yang terpakai (Hobbs, 1995). Jumlah tersebut tidak pernah sama pada suatu tempat dengan tempat yang lain dari waktu ke waktu. Ada kalanya jumlah itu melebihi kapasitas tersedia dan ada kalanya dibawah kapasitas yang tersedia. Data akumulasi parkir dapat disajikan dalam bentuk tabel dan grafik yang memadai, sehingga dapat tergambar akumulasi parkir sesuai dengan kategori maksud perjalanan. Nilai akumulasi parkir tidak sama pada suatu tempat dengan tempat yang lain dari waktu ke waktu. Pada saat tertentu nilai akumulasi parkir melebihi kapasitas parkir yang tersedia dan pada saat lain nilainya di bawah kapasitas parkir yang tersedia.

$$\text{Akumulasi} = Q_{in} - Q_{out} + Q_s \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

Q_{in} = Jumlah kendaraan masuk

Q_{out} = Jumlah kendaraan keluar

Q_s = Jumlah kendaraan yang terparkir

2. Indeks parkir

Indeks parkir adalah jumlah yang diparkirkan dibagi dengan jumlah petak pelataran parkir yang tersedia, dinyatakan dalam persentasi (Wells, 1985). Untuk menentukan kebutuhan parkir dapat diketahui dari waktu puncak parkir dan indeks parkir. Waktu puncak parkir memberikan gambaran tentang besarnya permintaan parkir pada waktu. Apabila dibandingkan dengan kapasitas normal dapat diketahui seberapa besar kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh prasarana parkir yang tersedia. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. Jika nilai indeks parkir >100% berarti permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir <100% berarti permintaan masih dapat dipenuhi. Indeks parkir dapat ditunjukkan dengan rumus matematika sebagai berikut:

$$IP = \frac{JKP}{JPP} \times 100\% \dots \dots \dots (2.2)$$

Keterangan :

IP = Indeks Parkir

JKP = Jumlah Kendaraan Parkir

JPP = Jumlah Petak Parkir

3. Durasi parkir

Durasi parkir atau lama parkir adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir dalam menitan dan jam-jaman (Hobbs, 1995). Durasi kendaraan parkir diperoleh dengan cara menghitung selisih waktu setiap kendaraan keluar dengan waktu kendaraan masuk lokasi Politeknik Negeri Sriwijaya. Menurut waktu yang digunakan untuk parkir, maka parkir dapat di klasifikasikan sebagai berikut :

a. Parkir Waktu Singkat

Parkir waktu singkat adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) kurang dari satu (1) jam dan untuk keperluan belanja.

b. Parkir Waktu Sedang

Parkir waktu sedang adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) antara satu (1) jam sampai dengan empat (4) jam dan untuk keperluan berdagang.

c. Parkir waktu lama

Parkir waktu lama adalah pengendara yang memarkirkan kendaraannya (menggunakan ruang parkir) lebih dari empat (4) jam dan biasanya untuk keperluan bekerja.

$$D = T_{\text{out}} - T_{\text{in}} \dots\dots\dots (2.3)$$

Keterangan :

D = Durasi Parkir

Tout = Waktu saat kendaraan meninggalkan pelataran parkir

Tin = Waktu saat kendaraan memasuki pelataran

d. Kapasitas

Kapasitas parkir jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir. Beban parker adalah jumlah kendaraan perperiode tertentu, biasanya per hari (Hobbs,1995). Kapasitas parkir dapat ditentukan dengan rumus matematis sebagai berikut :

$$K = \frac{\text{Jumlah Petak}}{\text{Rata-Rata Parkir}} \dots\dots\dots (2.4)$$

4. Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Tingkat pergantian parkir adalah suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dengan cara membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir untuk setiap satuan waktu tertentu. Rumus yang digunakan untuk menghitung tingkat pergantian parkir adalah:

$$TR = \frac{n}{R} \dots\dots\dots (2.5)$$

Keterangan:

TR = angka pergantian parkir (kendaraan/petak/jam)

n = Jumlah total kendaraan pada saat dilaksanakan survey

R = Ruang parkir yang tersedia (SRP)

2.7.2. Uji kecukupan data

Untuk menentukan ukuran sampel yang dibutuhkan (n) dengan koefisien kepercayaan (y) dan populasi redistribusi normal dengan simpangan baku (α) dipakai rumus :

$$n \geq \frac{\alpha^2 \times Z_{1/2y}^2}{B^2} \dots\dots\dots (2.6)$$

Dimana :

n = banyaknya data yang dibutuhkan

$Z_{1/2y}$ = nilai pada tabel statistik untuk distribusi normal dengan peluang $1/2y$

α = standar deviasi

2.8. Satuan Ruang Parkir (SRP)

2.8.1. Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) satuan Ruang Parkir (SRP) adalah luas efektif

untuk memarkir satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Untuk menentukan SRP didasarkan pada hal berikut:

a. Dimensi kendaraan standar

Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang adalah 5,0 m x 2,5 m sedangkan untuk sepeda motor adalah 0,7 m x 1,75 m.

b. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal atau memanjang kendaraan. Ruang arah lateral diterapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah memanjang sebesar 30 cm.

c. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan berdasarkan jenis bukaan pintu dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/ atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55cm	<ul style="list-style-type: none"> • Karyawan/pekerja kantor • Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, dan universitas 	I

Pintu depan/belakang terbuka	<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop 	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	<ul style="list-style-type: none"> Orang cacat/ penyandang disabilitas 	III

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dapat dilihat pada tabel 2.2

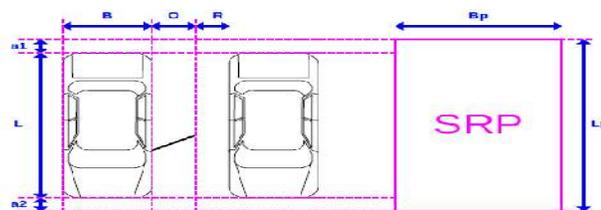
Tabel 2.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
a. Mobil Penumpang Golongan I	2,3 x 5,0
b. Mobil Penumpang Golongan II	2,5 x 5,0
c. Mobil Penumpang Golongan III	3,0 x 5,0
Bus dan Truk	3,4 x 12,5
Sepeda Motor	0,75 x 2,0

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

Besar satuan ruang parkir untuk setiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut:

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang



Gambar 2.9 Satuan Ruang Parkir untuk mobil penumpang

(sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan:

- B = Lebar Total Kendaraan
- O = Lebar Bukaannya Pintu
- L = Panjang Total Kendaraan
- a1, a2 = Jarak Bebas Arah Longitudinal
- R = Jarak Bebas Arah Lateral

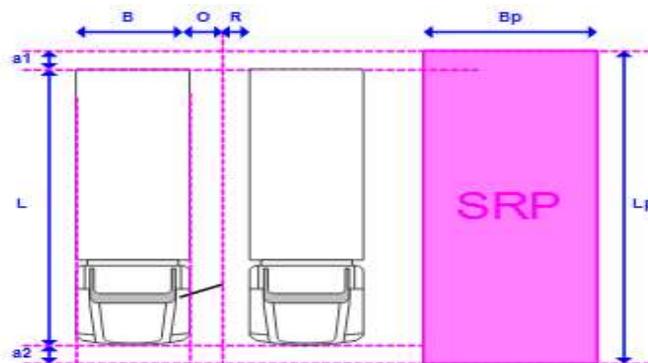
Ukuran satuan ruang parkir mobil penumpang dapat dilihat pada tabel 2.3

Tabel 2.3. Ukuran Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang (m)

Gol I	B = 1,70	Al = 0,10	Bp = B + O + R
	O = 0,55	L = 4,70	Lp = L + a1 + a2
	R = 0,05	a2 = 0,20	Bp = 2,30 Lp = 5,0
Gol II	B = 1,70	a1 = 0,10	
	O = 0,75	L = 4,70	
	R = 0,50	a2 = 0,20	Bp = 2,50 Lp = 5,0
Gol III	B = 1,70	a1 = 0,10	
	O = 0,80	L = 4,70	
	R = 0,05	a2 = 0,20	BP = 3,0 Lp = 5,0

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus dan Truk



Gambar 2.10. Satuan Ruang Parkir Bus dan Truk

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan :

B = Lebar kendaraan

L = Panjang Kendaraan

O = Lebar bukaan pintu

a1, a2 = Jarak bebas depan/belakang

R = Jarak bebas samping

Bp = Lebar minimum SRP

Lp = Panjang minimum SRP

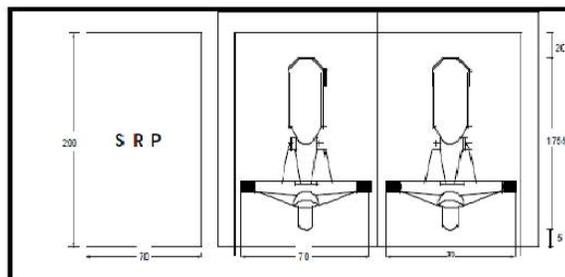
Satuan ruang parkir untuk bus dan truk dapat dilihat pada tabel 2.4.

Tabel 2.4. Satuan Ruang Parkir untuk Bus dan Truk

Kecil	B = 1,70	AL = 0,10	$B_p = B + O + R$
	O = 0,80	L = 4,70`	$L_p = L + a_1 + a_2$
	R = 0,30	A2 = 0,20	Bp = 2,80 Lp = 5,00
Sedang	B = 2,00	A1 = 0,20	
	O = 0,80	L = 8,00	
	R = 0,40	A2 = 0,20	Bp = 3,20 Lp = 8,40
Besar	B = 2,50	A1 = 0,30	
	O = 0,80	L = 12,00	
	R = 0,50	A2 = 0,20	Bp = 3,80 Lp = 12,50

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor



Gambar 2.11. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996)

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) satuan Ruang Parkir (SRP) adalah luas efektif untuk memarkir satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu.

2.9. Dimensi Kendaraan Standar

Dimensi Kendaraan Standar untuk mobil penumpang adalah 5,0 m x 2,5 m sedangkan untuk sepeda motor adalah 0,7 m x 1,75 m (Kasuma, 2011). Dimensi kendaraan standar Bina Marga ternyata sama dengan kendaraan standar dari Negara Jepang dimana merupakan Negara penyuplai kendaraan standar yang tersebar di seluruh Indonesia.

Pada tabel 2.5 dapat di lihat beberapa ukuran standar mobil penumpang menurut beberapa standar acuan.

Tabel 2.5 Ukuran Standar Mobil Penumpang

Standar	Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	Depan Tergantung (m)	Belakang Tergantung (m)	Jarak Gandar (m)	Radius Putar Min (m)
AASHTO	5,8	2,14	1,3	0,9	1,5	3,35	7,3
Jepang	4,7	1,7	2,0	0,8	1,2	2,7	6
Bina Marga	4,7	1,7	2,0	0,8	1,2	2,7	6
NAASRA	4,740	1,860	-	0,813	1,1	-	-

(sumber : media teknik, 1994)

Pada tabel 2.6 dapat dilihat dimensi kendaraan standar untuk kendaraan bus atau truk dan sepeda motor.

Tabel 2.6 Dimensi Kendaraan Standar Bus/Truk dan Sepeda Motor

Jenis Kendaraan	Panjang Total (m)	Lebar Total (m)	Depan Tergantung (m)	Belakang Tergantung (m)	Jarak Gandar (m)
Bus/Truk	12,0	2,5	1,5	4,0	6,5
Sepeda Motor	1,75	0,70	-	-	-

(sumber : PPTTG – LPM UGM)

2.10. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal ataumemanjang kendaraan. Ruang arah lateral diterapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar ke badan kendaraan parkir yang ada disampingnya. Ruang bebas ini diberikan di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5cm dan jarak bebas longitudinal sebesar 30cm (Risidian, 2007).

2.11. Sistem Satu Arah

Sistem satu arah (SSA) adalah suatu pola lalu lintas yang dilakukan dengan merubah jalan dua arah menjadi satu arah yang berfungsi untuk meningkatkan keselamatan dan kapasitas jalan dan persimpangan sehingga meningkatkan kelancaran lalu lintas yang biasanya diterapkan di wilayah perkotaan. Ada beberapa alasan yang digunakan untuk pemberlakuan sistem satu arah disuatu kawasan, yaitu :

1. Jalan terlalu sempit untuk memungkinkan lalu lintas dua arah.
2. Untuk menghindari jalan digunakan sebagai jalan tikus.
3. Bagian dari pasagnan dari jalan satu arah.

4. Meningkatkan kelancaran arus lalu lintas dalam rangka mengurangi kemacetan lalu lintas.
5. Meningkatkan keselamatan, karena banyak kendaraan yang memutar balik dan mengakibatkan konflik.
6. Untuk mengurangi arus lalu lintas di kawasan bersejarah.

2.12. Perencanaan Sistem Satu Arah

Untuk merubah jaringan jalan dari dua arah menjadi satu arah harus mengambil langkah, sebagai berikut :

1. Perhitungan manfaat dari SSA

Melalui penelitian yang harus diperhitungkan untung ruginya kalau jalan dua arah dirubah menjadi satu arah, untuk itu biasanya digunakan paket program perencanaan lalu lintas sehingga dapat diketahui penghematan waktu yang terjadi, Peningkatan kecepatan lalu lintas yang akan terjadi. Salah dalam merencanakan dapat malah menimbulkan kemacetan yang lebih besar ditempat lain, kalau kajian yang dibuat paripurna ataupun tidak didukung dengan data yang akurat.

2. Perubahan geometrik

Untuk mempermudah pemakai jalan memahami sistem satu arah perlu dilakukan beberapa langkah sehingga dengan sendirinya pengemudi diarahkan untuk mengikuti jalan serta untuk mengimplentasi SSA perlu ada perubahan melalui :

- a. Kanalisasi pada persimpangan
- b. Perubahan pulau-pulau lalu lintas
- c. Bila diperlukan dapat dilakukan pelebaran jalan yang sebelumnya tidak penting menjadi penting karena menjadi bagian dari SSA
- d. Dilakukan pelebaran trotoar pada ruas jalan yang sebelumnya dua arah menjadi satu arah.

3. Perambuan

Untuk melengkapi SSA, perlu dilengkapi dengan perambuan sebagai berikut :

- a. Rambu larangan masuk

- b. Rambu larangan belok kanan, atau larangan belok kiri
- c. Rambu perintah belok kanan dan belok kiri
- d. Rambu petunjuk satu arah
- e. Marka simbol panah
- f. Marka beri kesempatan dan stop
- g. Marka pendukung lainnya

4. Sosialisasi

Langkah penting yang juga harus dilakukan adalah sosialisasi sebagaimana diatur dalam pasal 31 peraturan pemerintah no 43 tahun 1993 yang berbunyi : Pemasangan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan atau alat pemberi isyarat lalu lintas harus diselesaikan paling lama 60 hari sejak tanggal larangan atau perintah diumumkan dalam berita negara atau berita daerah. Serta dinyatakan bahwa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan atau alat pemberi isyarat lalu lintas mempunyai kekuatan hukum setelah 30 hari sejak tanggal pemasangan sebagai waktu untuk sosialisasi.