

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Lalu Lintas**

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas, prasarana lalu lintas, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, dan pengelolaannya. Berikut pengertian dari ketentuan umum tentang lalu lintas dan angkutan jalan:

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.  
(Peraturan Pemerintah Pasal 1 UU Nomor 22 Tahun 2009).
2. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.  
(Peraturan Pemerintah Pasal 1 UU Nomor 22 Tahun 2009).
3. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. (Peraturan Pemerintah Pasal 1 UU Nomor 22 Tahun 2009).
4. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. (Peraturan Pemerintah Pasal 1 UU Nomor 22 Tahun 2009).
5. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di

atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. (Peraturan Pemerintah Pasal 1 UU Nomor 22 Tahun 2009).

## **2.2. Parkir**

Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan yang menginginkan kendaraanya parkir di tempat yang mudah untuk dicapai. Kemudahan yang diinginkan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

Tujuan penyelenggaraan perparkiran yang tercantum dalam lampiran (Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997) tentang restribusi parkir, retribusi parkir hanya dapat dilakukan dipinggir jalan dan pada tempat khusus parkir yang dimiliki atau dikelola oleh pemerintah daerah sedangkan bagi pelataran/gedung parkir yang dimiliki atau dikelola oleh swasta retribusi parkir tidak dipungut oleh pemerintah daerah.

Jenis peruntukan kebutuhan parkir, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998) sebagai berikut:

1. Kegiatan parkir yang bersifat tetap.
  - a. Pusat perdagangan.
  - b. Pusat perkantoran swasta atau pemerintah.
  - c. Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan.
  - d. Pasar.
  - e. Sekolah.
  - f. Tempat rekreasi.
  - g. Hotel dan tempat penginapan.

- h. Rumah sakit.
- 2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara.
  - a. Bioskop.
  - b. Tempat pertandingan olahraga.
  - c. Rumah ibadah.

### 2.3. Layout Bangunan

Kenyamanan dan manfaat layout bangunan parkir memenuhi dua kriteria yaitu ruang dan waktu. Layout parkir memungkinkan pemarkiran kendaraan dapat bergerak secara cepat, baik pergerakan masuk maupun keluar dari ruang parkir. Pada saat pengendara memarkirkan kendaraanya diharapkan tidak merasa terhambat pada saat melakukan pergerakan maju maupun mundur ataupun merasa bebas sehingga tidak membahayakan kendaraan lain yang ada di sampingnya maupun kendaraan yang berdekatan. Hal ini bukan berarti bahwa penyediaan ruang parkir dengan ukuran lebih besar selalu yang terbaik karena akan menjadi tidak efisien. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

### 2.4. Kriteria Penetapan Lokasi dan Pembangunan Parkir Umum

Dalam pedoman perencanaan dan pengoperasian fasilitas parkir, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998). Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan:

1. Rencana umum tata ruang daerah.
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Kelestarian lingkungan.
4. Kemudahan bagi pengguna jasa.

Keberadaan fasilitas parkir untuk umum berupa gedung parkir atau taman parkir harus menunjang keselamatan dan kelancaran lalu lintas sehingga penetapan lokasi terutama menyangkut akses keluar masuk dari fasilitas parkir harus dirancang agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.

### **2.5. Klasifikasi Parkir**

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998), klasifikasi parkir untuk umum meliputi :

1. Parkir di badan jalan (*on - street parking*).
  - a. Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir.
  - b. Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
2. Parkir di luar badan jalan (*off - street parking*).
  - a. Parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.
  - b. Parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama gedung parkir.

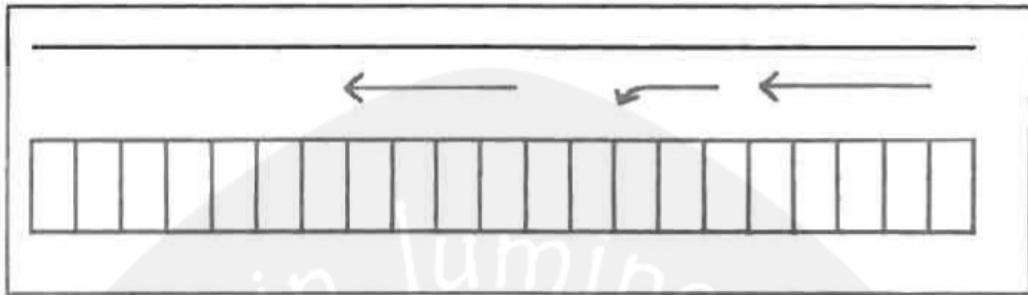
### **2.6. Pola Parkir**

Pada taman parkir ada beberapa kriteria pola yang sesuai dengan ketersediaan ruang dan jenis kendaraan, berikut beberapa pola parkir:

1. Pola parkir bus

Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut  $60^{\circ}$  ataupun  $90^{\circ}$ , tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektifitas ruang posisi sudut  $90^{\circ}$  lebih menguntungkan.

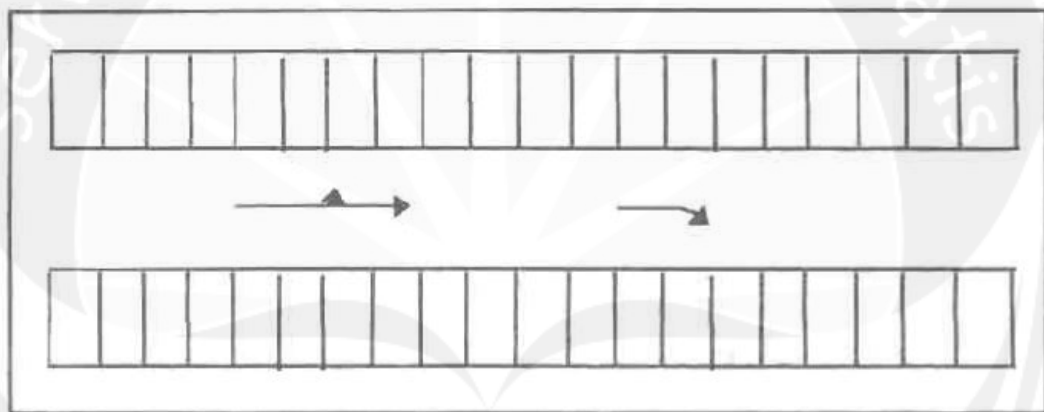
a. Pola parkir satu sisi



Sumber : Hasil Studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998).

Gambar 2.1. Pola Parkir Satu Sisi

b. Pola parkir dua sisi



Sumber : Hasil Studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998).

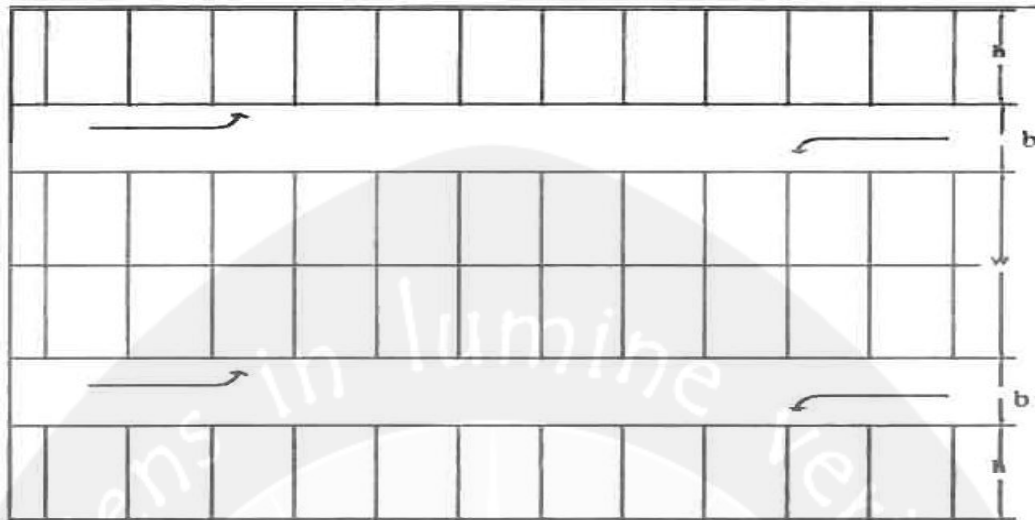
Gambar 2.2. Pola Parkir Dua Sisi

2. Pola parkir sepeda motor.

Pada umumnya posisi kendaraan adalah  $90^\circ$ , dari segi efektifitas ruang posisi sudut  $90^\circ$  paling menguntungkan.

a. Pola parkir pulau

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.



Sumber : Hasil Studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998).

Gambar 2.3. Pola Parkir Pulau

Keterangan :  $h$  = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir

$w$  = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau

$b$  = lebar jalur gang

### 2.7. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998). Satuan ruang parkir (SRP) digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Tetapi untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan seperti ruang bebas kendaraan parkir, lebar bukaan pintu kendaraan, dan penentuan satuan ruang parkir (SRP).

### 2.8. Jaringan Trayek

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002). Jaringan trayek adalah kumpulan taryek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang

digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Pola tata guna tanah

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

2. Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

3. Kepadatan penduduk

Salah satu factor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

#### 4. Daerah pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

#### 5. Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

### 2.9. Klasifikasi Rute Angkutan Umum

Dalam modul (LPPM-ITB, KBK, Transportasi, 1997, Perencanaan Sistem Angkutan Umum) disebutkan bahwa klasifikasi rute dapat dibagi berdasarkan tipe pelayanannya dan berdasarkan tipe jaringan. Rute berdasarkan tipe pelayanannya adalah:

#### 1. Rute tetap (*fixed route*)

Pada rute jenis ini pengemudi bus diwajibkan mengendarai kendaraannya pada rute atau jalur yang telah ditentukan dan mengendarai kendaraannya sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan sebelumnya. Rute ini biasanya dirancang dengan tingkat demand cukup tinggi.



## 2. Rute tetap dengan deviasi tertentu

Pada rute ini pengemudi diberi kebebasan untuk melakukan deviasi dengan alasan - alasan khusus seperti menaik turunkan penumpang karena alasan fisik maupun alasan usia. Deviasi khusus dapat juga dilakukan pada waktu-waktu tertentu saja misalnya pada jam sibuk.

## 3. Rute dengan batasan koridor

Pada rute ini pengemudi diizinkan untuk melakukan deviasi dari rute yang telah ditentukan dengan batasan-batasan tertentu, yaitu :

- a. Pengemudi wajib untuk menghampiri (untuk menaik turunkan penumpang) di beberapa lokasi perhentian tertentu, yang jumlahnya terbatas misalnya tiga sampai empat perhentian.
- b. Di luar perhentian yang diwajibkan tersebut, pengemudi diizinkan untuk melakukan deviasi sepanjang tidak melewati daerah atau koridor yang telah ditentukan sebelumnya.

## 4. Rute tetap dengan deviasi tetap

Pada rute jenis ini, pengemudi diberikan kebebasan sepenuhnya untuk mengemudikan ke arah yang diinginkannya, sepanjang dia mempunyai rute awal dan rute akhir yang sama.