

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Parkir

Parkir adalah lalu lintas berhenti yang ditinggal pengemudi saat mencapai suatu tempat tujuan dengan jangka waktu tertentu. Perilaku pengemudi kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya tidak jauh dengan tempat kegiatannya.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), ada beberapa pengertian tentang perparkiran bahwa :

1. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara
2. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan
3. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu tertentu
4. Fasilitas parkir di 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 tempat parkir atau gedung parkir.

6. Jalan adalah tempat jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum

Sesuai Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, yang dimaksud parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan atau menurunkan orang dan atau barang. Fasilitas parkir merupakan bagian penting total system transportasi. Suatu kegiatan kota yang rumit, memperebutkan ruang parkir, baik parkir di jalan maupun di luar jalan dimana seorang pengguna kendaraan bermotor ingin mendapat kan parkir persis di depan tempat yang dituju.

3.2 Fasilitas Parkir

Menurut Joseph Dechiara & Lee Koppelman, 1975 (dalam Ririh Sudiraharjo), fasilitas parkir dan jenis parkir menurut penempatannya, yaitu

a. Parkir di tepi jalan (*on street parking*)

Parkir di tepi jalan adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Jenis parkir ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tempat tujuannya.

b. Parkir tidak di tepi jalan (*off street parking*)

Cara ini menempati pelataran tertentu di luar badan jalan baik di halaman terbuka atau dalam bangunan khusus untuk parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk untuk mengambil karcis parkir sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir. Bila ditinjau posisi parkirnya dapat dilakukan seperti pada *on street parking*, hanya saja pengaturan sudut parkir banyak dipengaruhi oleh :

1. Luas dan bentuk pelataran parkir
2. Jalur sirkulasi (jalur untuk perpindahan pergerakan)
3. Jalur gang (jalur untuk manuver keluar dari parkir)
4. Dimensi ruang parkir

Bila ditinjau dari posisi parkir dapat dibedakan menjadi 3, yaitu :

1. Parkir sejajar dengan sumbu jalan (bersudut 180')
2. Parkir bersudut 30', 45' dan 60' terhadap sumbu jalan
3. Parkir tegak lurus sumbu jalan (bersudut 90')
4. Parkir dengan sudut tegak lurus sumbu jalan mampu menampung kendaraan lebih banyak daripada posisi parkir lainnya, tetapi lebih banyak mengurangi fungsi dari lebar jalan, sehingga akan menurunkan kemampuan kapasitasnya.

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, (1998), fasilitas parkir dan jenis parkir dikelompokkan sebagai berikut :

1. Menurut statusnya
 - a. Parkir umum adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.
 - b. Parkir khusus adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai/dimiliki serta pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

- c. Parkir darurat adalah parkir di tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau swasta.
- d. Taman parkir adalah suatu areal/bangunan parkir yang dilengkapi sarana parkir yang pengelolanya diselenggarakan pemerintah.
- e. Gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat izin dari pemerintah daerah.

2. Menurut jenis kendaraan

- a. Parkir untuk kendaraan tidak bermesin (sepeda)
- b. Parkir untuk kendaraan bermesin beroda dua (sepeda motor)
- c. Parkir untuk kendaraan bermesin beroda tiga/empat (bemo, mobil, truk, dll).

Pemisahan tempat parkir menurut jenisnya mempunyai tujuan agar pelayanan yang diberikan akan lebih mudah dan supaya tidak terjadi keruwetan.

3. Menurut jenis tujuan parkir

- a. Parkir penumpang, yaitu parkir untuk menaikkan atau menurunkan penumpang,
- b. Parkir barang, yaitu parkir untuk bongkar muat barang.

4. Menurut metode pengoperasiannya

- a. Dengan juru parkir (*attendant parking*) adalah dimana ada petugas parkir yang akan memberikan aba-aba kepada pengemudi kendaraan atau akan membantu memarkirkannya

- b. Dilakukan sendiri oleh pengemudinya sendiri (*self parking*), yaitu pengemudi mobil harus memarkirkan mobilnya sendiri
5. Menurut pengelolaanya,
- a. Pemerintah
 - b. Swasta
 - c. Pemerintah dan swasta.

3.3 Karakteristik Parkir

Menurut Hobbs (1995), hal-hal utama dalam pengukuran yang digunakan dalam survey meliputi akumulasi parkir, volume parkir, lama parkir, pergantian parkir (*parking turnover*), dan indeks parkir. Penelitian ini ditinjau karakteristiknya hanya berdasarkan kapasitas parkir.

Kapasitas parkir merupakan banyaknya kendaraan yang dapat dilayani oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

3.4 Kebijakan Parkir

Menurut Khisty dan Lall (2005), perumusan kebijakan perparkiran merupakan salah satu dari tugas-tugas yang paling sulit yang harus dikerjakan oleh seorang perencana. Kesulitannya terletak pada pengoordinasian kebijakan kebijakan perparkiran dengan beberapa sasaran perencanaan lainnya. Pertimbangan berikut yang dapat diperhitungkan :

1. Menemukan suatu kompromi antara banyaknya ruang kereb
2. Membuat persediaan untuk parkir kendaraan pengantar barang, parkir singkat dan lama

3. Mendesain pelataran parkir dan jalan masuk sedemikian rupa sehingga lalu lintas jalan tidak diperburuk oleh kendaraan yang masuk dan yang keluar
4. Memastikan bahwa kepentingan satuan-satuan bisnis di sepanjang jalan tersebut diperbaiki oleh susunan parkir yang bagus.

Di Inggris sebagaimana Negara maju lainnya, peningkatan permintaan parkir. Tanpa pengetahuan tentang permintaan suatu penyelesaian yang tepat tidak mungkin diusulkan (FD Hobbs). Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan lokasi parkir antara lain sebagai berikut (O'Flaherty, 1997) :

1. Lokasi parkir seharusnya tidak terlalu jauh dari tempat yang akan dituju karena hal itu akan memberikan rasa tidak aman atau keadaan lain yang membuat mereka merasa tidak aman.
2. Jarak antara tempat parkir dengan tempat tujuan pada umumnya berhubungan erat dengan tujuan perjalanan dan lama waktu parkir.
3. Lokasi dan ukuran tempat parkir seharusnya selalu berhubungan dengan kemampuan sistem jalan disekitarnya untuk memberikan keamanan dan efisien bagi keluar masuknya kendaraan.

3.5 Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Satuan Ruang Parkir (SRP) merupakan unit ukuran yang diperlukan untuk memarkir kendaraan menurut berbagai bentuk penyediannya. (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

Adapun pengaruh besaran ruang parkir adalah sebagai berikut :

1. Ruang bebas kendaraan parkir

Untuk sepeda motor, biasanya ruang bebas arah samping diambil 2 cm dan arah memanjang 20 cm.

2. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir.

Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dibagi menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada table dibawah ini.

Tabel 3.1 Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	I
Pintu depan/ belakang terbuka penuh 75 cm	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	Orang cacat	III

3. Penentuan satuan ruang parkir (SRP)

Berdasarkan Tabel 3.1 penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklassifikasikan menjadi tiga golongan, seperti Tabel 3.2.

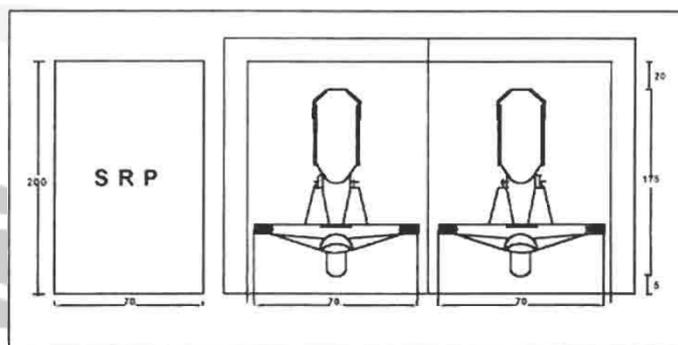
Tabel 3.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	SRP (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2.3x5.0
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2.5x5.0
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3.0x5.0
2. Bus atau truk	3.4x12.5
3. Sepeda motor	0.75x2.0

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir.

Besar satuan ruang untuk tiap jenis kendaraan (Departemen Jendral Perhubungan Darat, 1998) meliputi satuan ruang parkir untuk mobil penumpang, satuan ruang parkir untuk bus/truk dan satuan ruang parkir untuk sepeda motor.

Satuan ruang parkir untuk sepeda motor



Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

Gambar 3.1 Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor

3.6 Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan luas area kegiatan parkir berbeda antara satu dengan yang lain tergantung pada beberapa hal antara lain pelayanan, tarif yang diberlakukan, ketersediaan ruang parkir, tingkat pemilikan kendaraan bermotor, tingkat pendapatan masyarakat. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat, kegiatan dan standar-standar kebutuhan parkir adalah sebagai berikut :

3.6.1 Kegiatan parkir tetap

Kegiatan parkir tetap meliputi pusat perdagangan, pusat perkantoran swasta atau pemerintahan, sekolah/ perguruan tinggi, hotel dan tempat penginapan, rumah sakit, pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran, dan tempat rekreasi. Kecenderungan kegiatan parkir tetap pada Kawasan Malioboro adalah pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran dan tempat rekreasi.

1. Pasar swalayan atau pusat perdagangan eceran

Tabel 3.3. Kebutuhan SRP di Pasar Swalayan

Luas Area Total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

2. Tempat rekreasi

Tabel 3.4. Kebutuhan SRP di Tempat Rekreasi

Luas Area Total (100m ²)	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3.6.2 Kegiatan Parkir yang Bersifat Sementara

Kegiatan parkir bersifat sementara yang durasi parkirnya 1,5 sampai 2 jam saja yang meliputi bioskop/gedung pertunjukan, tempat pertandingan olahraga.

Kebutuhan ruang parkir dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3.5. Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
• Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
• Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
• Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	3,5 – 7,5
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan Bukan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	1,5 – 3,5
• Pelayanan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif.	1,5 – 3,5
Sekolah	SRP / Mahasiswa	0,7 – 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / Kamar	0,2 – 1,0
Rumah Sakit	SRP / Tempat tidur	0,2 – 1,3
Bioskop/Gedung Pertunjukan	SRP / Tempat duduk	0,1 – 0,4

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998)

3.7 Karakteristik Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki dalam hal ini adalah pengguna parkir di kawasan malioboro. Menurut Hobbs (1995), dalam buku Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas kadang-kadang keadaan memungkinkan pengemudi untuk dapat memarkir kendaraan dekat dengan tempat tujuan di pusat kota. Biasanya, pengendara harus berjalan dari tempat parkir dan kadang-kadang sengaja memilih berjalan kaki untuk menghemat tarif parkir, yang lebih dekat pusat kota, lebih tinggi. Namun, ada jarak batas yang sebagian besar pengemudi bersedia untuk memarkirkan kendaraannya.

Menurut Ofyar Z Tamin yang melakukan penelitian di Bandung bahwa orang perkotaan hanya mau berjalan kaki paling jauh hanya 250 meter sedangkan di Negara eropa dan negara barat bisa berjalan sampai 1 kilometer.

Menurut Kementrian Pekerjaan Umum No 03 / PRT / M / 2014, karakteristik pejalan kaki yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.

Yang menjadi dasar perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yaitu:

1. Karakteristik fisik pejalan kaki;

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani.

Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki, yaitu :

- a. Motif
- b. Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktifitas
- c. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum
- d. Pola guna lahan dan kegiatan

2. Karakteristik perilaku pejalan kaki;

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku yang dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

3. Karakteristik psikis pejalan kaki;

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan- keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas.

3.8 Survei Parkir

Dalam buku Penyelenggaraan dan Teknik Lalu Lintas, Hobbs (1995), menjelaskan berbagai cara yang dapat dilakukan dalam survei parkir, antara lain :

3.8.1 Survei cara patroli

Wilayah studi dibagi menjadi beberapa bagian yang cukup kecil sedemikian hingga dapat dipatroli setiap interval waktu yang memadai. Pada tiap patrol, dihitung tiap kendaraan yang parkir di tiap daerah studi, dengan demikian dapat diperoleh akumulasi parkir selama waktu survey. Petugas survey juga mencatat setiap nomor plat kendaraan, maka dapat diketahui interval patroli sebuah kendaraan di parkir dan dengan demikian didapat informasi tentang lama waktu parkir.

3.8.2 Wawancara langsung

Pengendara kendaraan yang parkir di daerah studi diwawancarai tentang asal dan tujuan perjalanannya serta maksud melakukan parkir. Informasi ini, bersama dengan informasi lama waktu parkir, memungkinkan perumusan karakteristik parkir utama. Wilayah survey dibagi beberapa bagian yang ukuran tiap bagian ditetapkan sedemikian rupa sehingga areal tersebut dapat diliput dalam satu hari oleh tim pewawancara. Suatu penelitian pendahuluan dapat menentukan panjang tersebut tidak melebihi 100 meter.

Untuk tiap kendaraan, pewawancara mencatat informasi sebagai berikut :

- a. Nomor plat kendaraan : untuk tujuan identifikasi,
- b. Klasifikasi kendaraan : mobil penumpang, taksi, truk, dan sebagainya,
- c. Sifat parkir : sah, tidak sah, sisi jalan, luar jalan, garasi, dan sebagainya,
- d. Waktu kendaraan berhenti untuk parkir,
- e. Waktu kendaraan meninggalkan tempat parkir,
- f. Tempat berhenti paling akhir yang penting tempat pengemudi menghentikan kendaraan (sebelum sampai ke tempat parkir),
- g. Tempat tujuan pengemudi setelah meninggalkan kendaraannya di tempat parkir,
- h. Maksud pengemudi memarkir kendaraannya: belanja, bekerja, bisnis, bongkar muat, dan sebagainya.

Data dapat dicatat ke dalam formulir kemudian dapat langsung dimasukkan ke dalam computer jinjing yang siap untuk dianalisis. Luas daerah yang dapat dicakup oleh seseorang *surveyor* dapat diperkirakan dari survai pilot.

Keuntungan:

- a. Dapat ditentukan maksud perjalanan, asal dan tujuan dari perjalanan yang sebenarnya (juga lokasi parkir),
- b. Data yang akurat terhadap durasi parkir bisa diperoleh.

Kerugian yang utama adalah dibutuhkannya *surveyor* yang terlatih dengan baik.

3.8.3 Survei fasilitas parkir yang ada

Survei parkir harus memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya. Pengembangan ini harus merinci tipe parkir, apakah parkir di jalan atau di luar jalan, digunakan sepenuhnya atau sebagian, seperti tertera dibawah ini.

- a. Lokasi dan kontrol : parkir di jalan (etrinci : sisi jalan, unilateral, bilateral, paralel, dan parkir miring), parkir di luar jalan (ruang jalan, ruang tertutup dan tipe, mekanis, tata ruang parkir dan pengaturan keluar dan masuk), parkir pribadi atau umum.
- b. Pembatasan waktu : lama dan pembatasan waktu menurut jam bebas atau memakai meteran, satuan ongkos parkir.