

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1. Studi Parkir**

Studi ini dilaksanakan guna memperoleh informasi tentang fasilitas ruang parkir yang ada. Adapun informasi yang diperoleh berupa karakteristik-karakteristik ruang parkir. Informasi ini dapat dijadikan dasar untuk memperkirakan kebutuhan parkir di masa yang akan datang.

#### **3.2. Studi Ruang Parkir**

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996), Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruangmbebas dan lebar buka pintu.

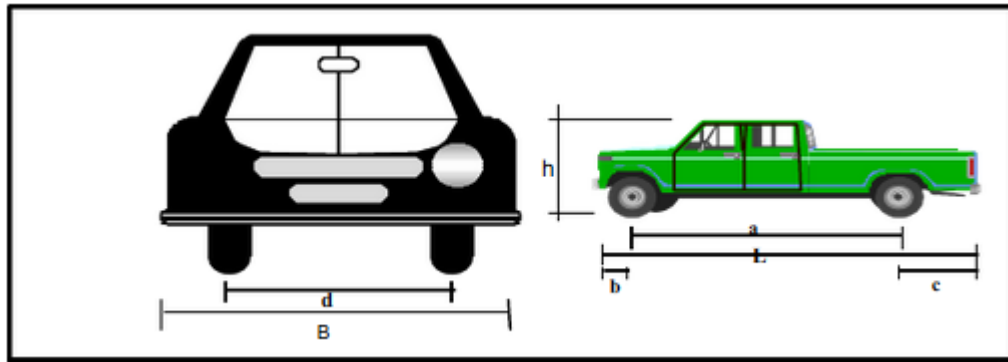
##### **3.2.1. Penentuan satuan ruang parkir (SRP)**

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas hal berikut :

##### **1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang**

Dimensi kendaraan standar pada mobil penumpang dapat dilihat pada Gambar

3.1.



**Gambar 3.1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan :

a = jarak gandar

h = tinggi total

b = depan tergantung

B = lebar total

c = belakang tergantung

L = panjang total

d = lebar

## 2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu 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 longitudinal sebesar 30 cm.

### 3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti Tabel 3.1.

Tabel 3.1. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55cm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Karyawan/pekerja kantor.</li> <li>❖ Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintah, universitas.</li> </ul>	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75cm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swayalan, rumah sakit, bioskop.</li> </ul>	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda.	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Orang cacat.</li> </ul>	III

*Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996*

Penentuan satuan ruang parkir dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti pada Tabel 3.2 di bawah ini.

Tabel 3.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

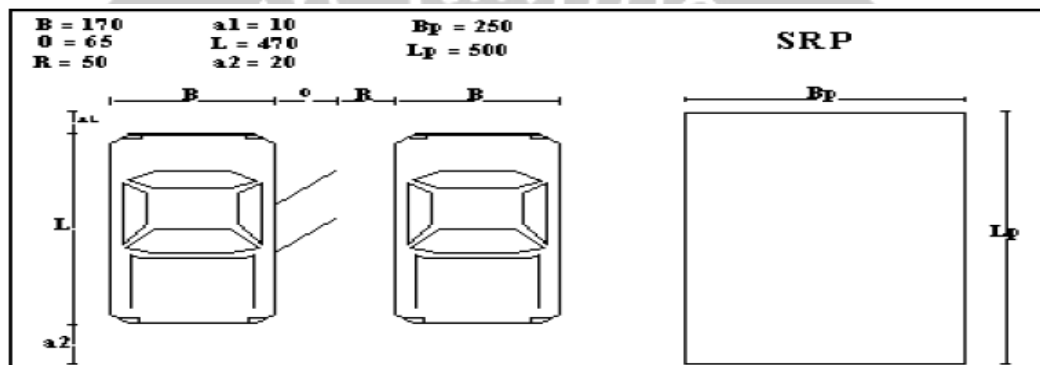
Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

*Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996*

**3.2.2. Besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan**

Besar satuan ruang untuk tiap jenis kendaraan menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) adalah sebagai berikut :

1. Satuan ruang parkir (SRP) untuk mobil penumpang dapat dilihat pada Gambar 3.2 di bawah ini :



**Gambar 3.2. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan :

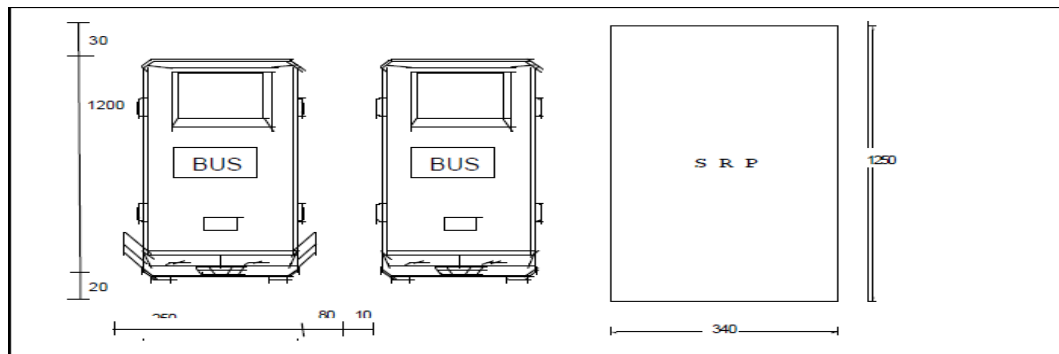
- $B$  = Lebar total kendaraan
- $O$  = Lebar bukaan pintu
- $a1, a2$  = Jarak bebas arah longitudinal
- $L$  = Panjang total kendaraan
- $R$  = Jarak bebas arah lateral

Tabel 3.3. Ukuran satuan ruang parkir mobil penumpang (cm)

Gol. I	$B = 170$	$a1 = 10$	$Bp = B + O + R$
	$O = 55$	$L = 470$	$Lp = L + a1 + a2$
	$R = 5$	$a2 = 20$	$Bp = 230 ; Lp = 500$
Gol. II	$B = 170$	$a1 = 10$	
	$O = 75$	$L = 470$	
	$R = 5$	$a2 = 20$	$Bp = 250 ; Lp = 500$
Gol. III	$B = 170$	$a1 = 10$	
	$O = 80$	$L = 470$	
	$R = 50$	$a2 = 20$	$Bp = 300 ; Lp = 500$

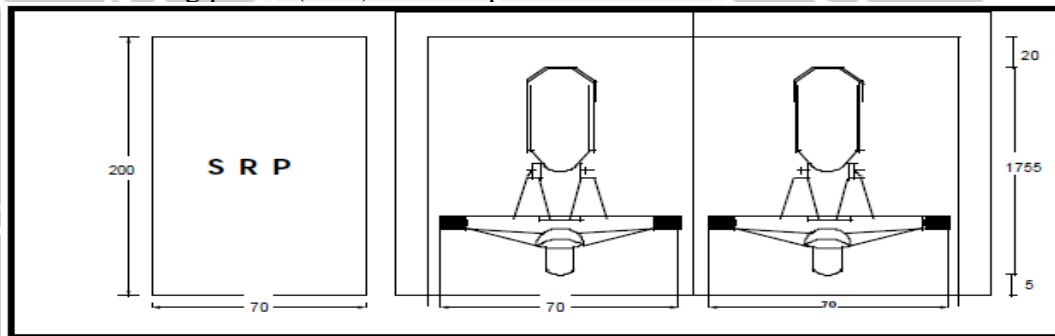
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

2. Satuan ruang parkir (SRP) untuk bus/truk



**Gambar 3.3. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### 3. Satuan ruang parkir (SRP) untuk sepeda motor



**Gambar 3.4. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### 3.3. Analisis Kebutuhan Parkir

Ada beberapa parameter karakteristik parkir yang perlu diketahui untuk menghitung analisis kebutuhan parkir, seperti :

#### 1. Akumulasi parkir

Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis dan maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu, menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu.

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \dots\dots\dots(3.3)$$

Keterangan :

$E_i$  = Entry (kendaraan yang masuk lokasi)

$E_x$  = Exit (kendaraan yang keluar lokasi)

Bila sebelum pengamatan sudah terdapat kendaraan yang parkir maka banyaknya kendaraan yang telah diparkir dijumlahkan dalam harga akumulasi yang telah dibuat, sehingga persamaan di atas menjadi :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \dots\dots\dots(3.4)$$

Keterangan :

$X$  = jumlah kendaraan yang telah parkir sebelum pengamatan

## 2. Durasi parkir

Durasi parkir adalah lamanya parkir kendaraan disuatu tempat parkir.. Nilai durasi parkir diperoleh dengan persamaan :

$$\text{Durasi} = E_{\text{time}} - E_{\text{time}} \dots\dots\dots(3.5)$$

Keterangan :

$E_{\text{time}}$  = waktu saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

$E_{\text{time}}$  = waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir

## 3. Volume parkir

Menurut Hobbs (1995), volume parkir menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam yang menyatakan lamanya parkir.

$$\text{Volume} = E_i + X \dots\dots\dots(3.6)$$

Keterangan :

$E_i$  = Entry (kendaraan yang masuk ke areal parkir)

$X$  = kendaraan yang sudah ada sebelum pengamatan

#### 4. Indeks parkir

Menurut Hobbs (1995), indeks parkir adalah ukuran yang lain untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir pada tiap panjang 6 m tersedia ditepi jalan.

$$\text{Indeks parkir} = \frac{\text{Akumulasi parkir}}{\text{Ruang parkir yang tersedia}} \times 100\% \dots\dots\dots(3.7)$$

#### 5. Pergantian parkir (*turnover*)

Menurut Hobbs (1995), pergantian parkir menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan luas ruang parkir untuk periode waktu tertentu.

$$\text{Turn over} = \frac{\text{Volume parkir}}{\text{Luas ruang parkir yang tersedia}} \dots\dots\dots(3.8)$$

### **3.4. Penentuan Kebutuhan Parkir**

Menurut Hobbs (1995), kebutuhan ruang parkir adalah kebutuhan ruang parkir yang dihitung dengan mengalikan SRP yang direncanakan dengan volume puncak kendaraan yang parkir berdasarkan data hasil akumulasi.

$$\text{KRP} = V_p \times \text{SRP} \dots\dots\dots(3.9)$$

Keterangan :

KRP = Kebutuhan Ruang Parkir

$V_p$  = Volume puncak parkir kendaraan berdasarkan data hasil akumulasi

SRP = Satuan Ruang Parkir

Jenis peruntukan kebutuhan parkir menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) sebagai berikut :

1. Kegiatan parkir yang tetap

- a. Pusat perdagangan,
- b. Pusat perkantoran swasta dan 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 pertunjukan,
- c. Tempat pertandingan olahraga,
- d. Rumah ibadah.



Tabel 3.4 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat perdagangan		
• Pertokoan	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	3,5 – 7,5
• Pasar swalayan	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	3,5 – 7,5
• Pasar	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	
Pusat perkantoran		
• Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai	1,5 – 3,5
• Pelayanan umum	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai	
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	SRP / tempat duduk	0,1 – 0,4

Sumber : Naasra 1988

### 3.5. Desain Parkir

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996), ada beberapa tipe desain parkir yang dibedakan berdasarkan tata letaknya sebagai berikut :

#### 3.5.1. Desain parkir di badan jalan

Merencanakan kebutuhan ruang parkir yang baik dengan memperhatikan kondisi lalu lintas yang ada, maka desain parkir di badan jalan akan diimplementasikan memberi hasil yang baik pula.

##### 1. Penentuan sudut parkir

Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh :

- a. Lebar jalan,
- b. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan,

- c. Karakteristik kecepatan,
- d. Dimensi kendaraan,
- e. Sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

Tabel 3.5 Lebar minimum jalan lokal primer satu arah untuk parkir pada badan jalan

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir				Satu Lajur		Dua Lajur		
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D+M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3	5,8	6,0	8,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3	7,9	6,0	10,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3	9,3	6,0	12,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3	10,4	6,0	13,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3	11,3	6,0	14,3

Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter)  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Tabel 3.6 Lebar minimum jalan lokal sekunder satu arah untuk parkir pada badan jalan

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir				Satu Lajur		Dua Lajur		
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D+M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	2,5	5,3	5,0	7,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	2,5	7,4	5,0	9,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	2,5	8,8	5,0	11,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	2,5	9,9	5,0	12,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	2,5	10,8	5,0	13,3

Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter).  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

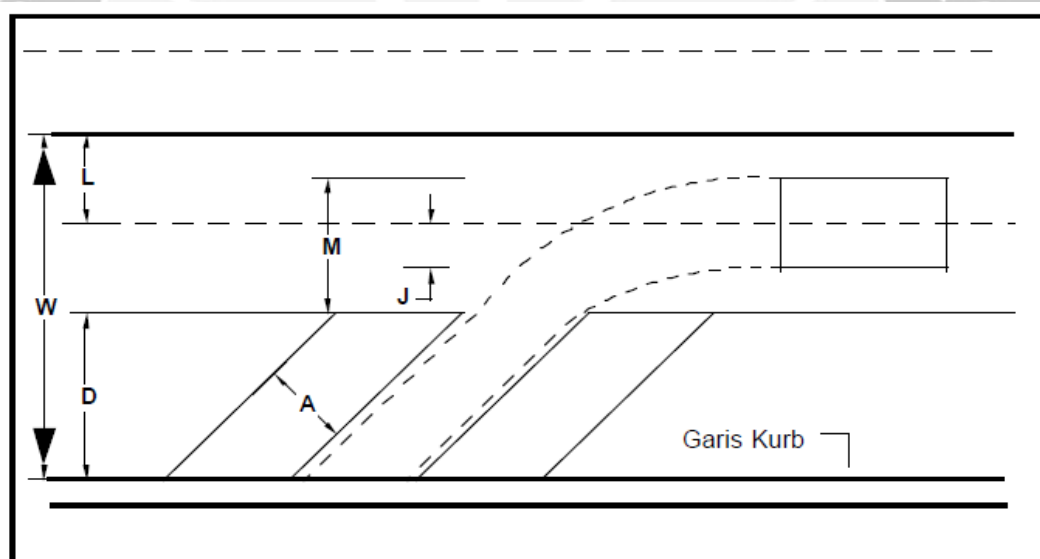
Tabel 3.7 Lebar minimum jalan kolektor satu arah untuk parkir pada badan jalan

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir					Satu	Lajur	Dua	Lajur
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D+M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3,5	6,3	7,0	9,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	8,4	7,0	11,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3,5	9,8	7,0	13,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	10,9	7,0	14,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3,5	11,8	7,0	15,3

Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter).

(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Ruang Parkir pada Badan Jalan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



**Gambar 3.5. Ruang Parkir pada Badan Jalan**

(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan :

A = lebar ruang parkir (m)

D = ruang parkir efektif (m)

M = ruang manuver (m)

J = lebar pengurangan ruang manuver (m)

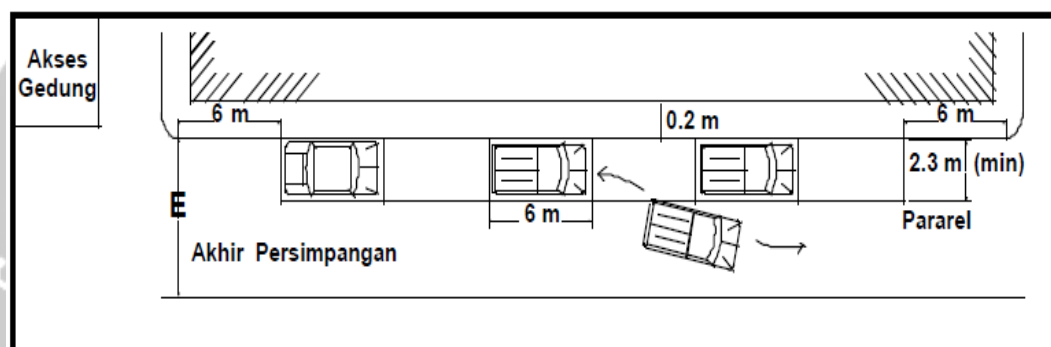
W = lebar total jalan

L = lebar jalan efektif

## 2. Pola parkir

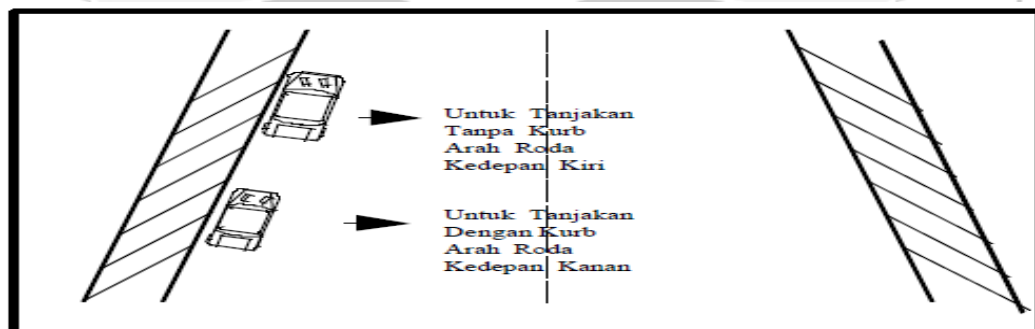
### a. Pola parkir paralel

Berdasarkan keadaan geografis pola parkir paralel dibagi atas 3, yaitu : pada daerah datar, pada daerah tanjakan dan pada daerah turunan.



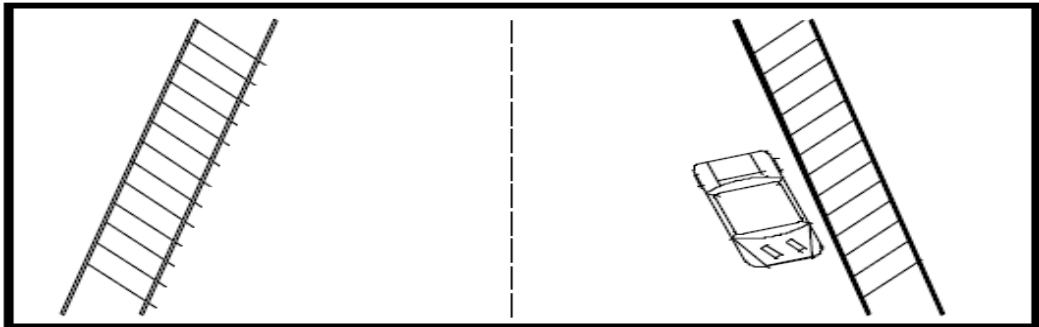
**Gambar 3.6. Pada Daerah Datar**

(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar 3.7. Pada Daerah Tanjakan**

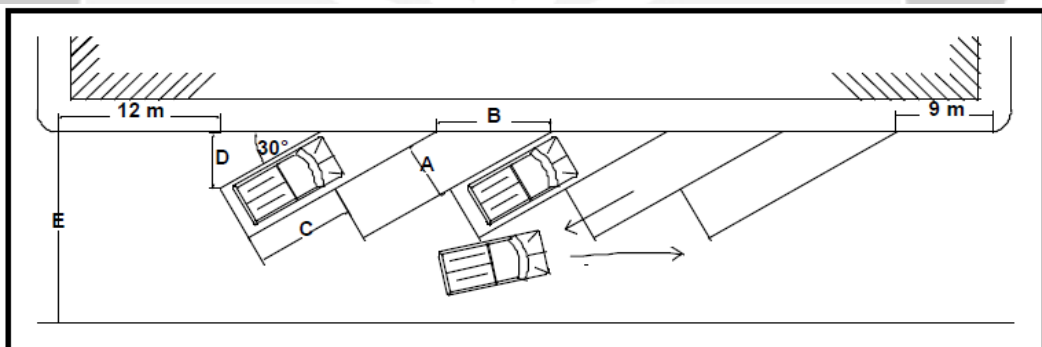
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)



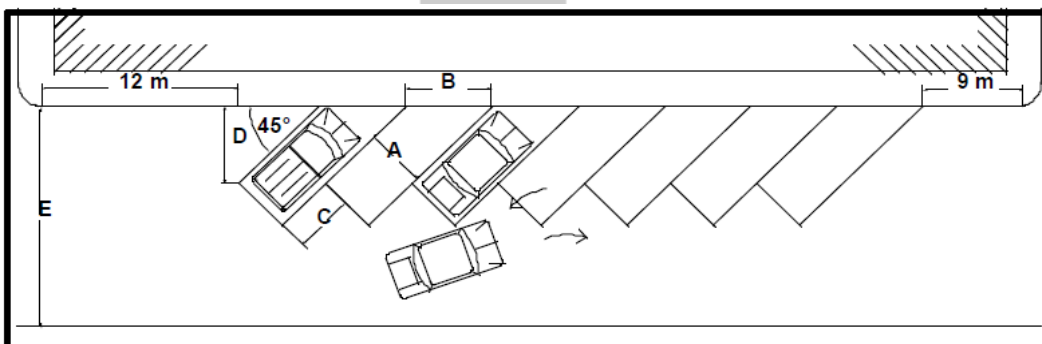
**Gambar 3.8. Pada Daerah Turunan**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

b. Pola parkir menyudut :

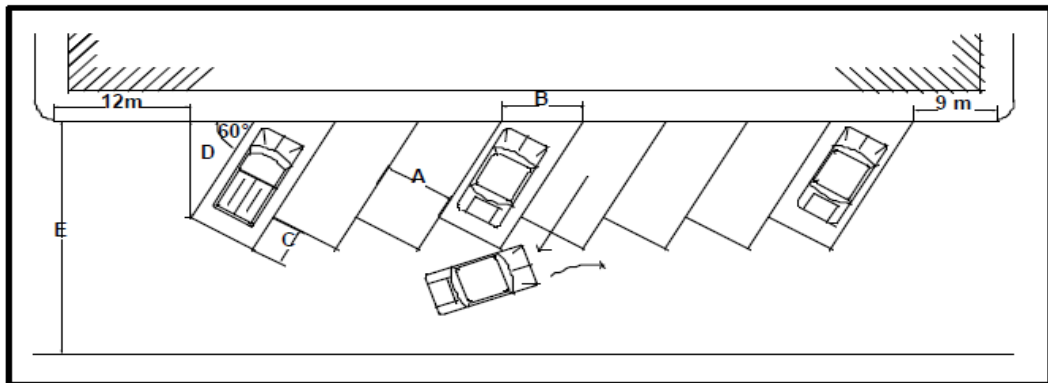
1. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal
2. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.



**Gambar 3.9. Sudut 30°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

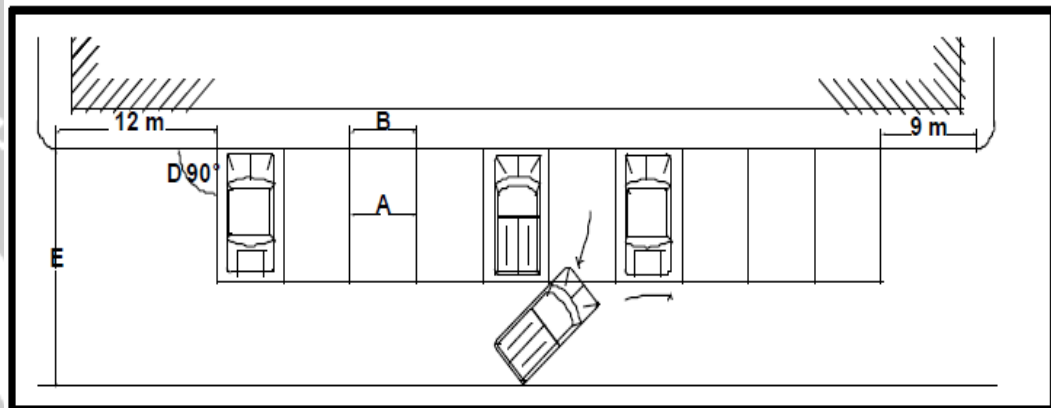


**Gambar 3.10. Sudut 45°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar 3.11. Sudut 60°**

(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar 3.12. Sudut 90°**

(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

**Keterangan :**

A = lebar ruang parkir (M)

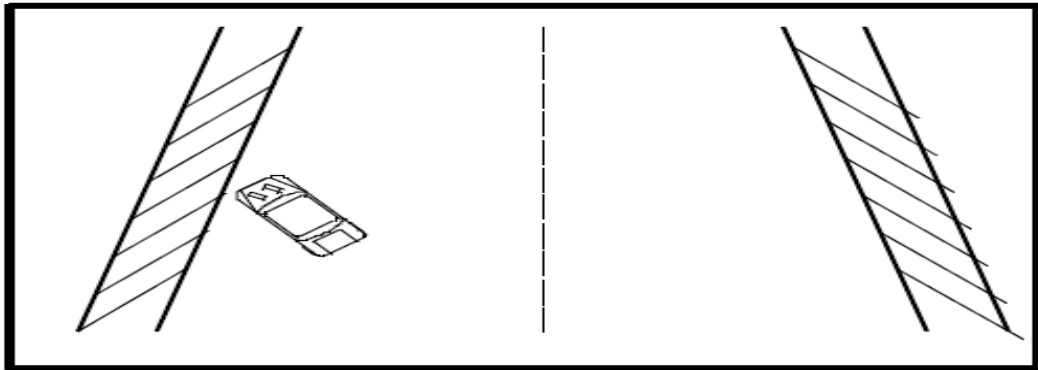
B = lebar kaki ruang parkir (M)

C = selisih panjang ruang parkir (M)

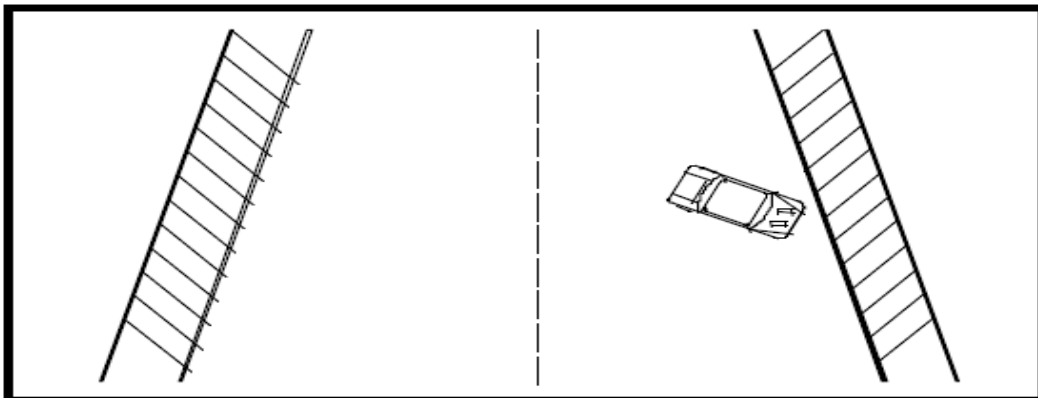
D = ruang parkir efektif (M)

M = ruang manuver (M)

E = ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (M)



**Gambar 3.13. Pada Daerah Tanjakan**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar 3.14. Pada Daerah Turunan**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### 3. Larangan parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan,
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m,
- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan,
- d. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang,
- e. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan,
- f. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung,

- g. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis,
- h. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya.

### 3.5.2. Desain parkir di luar badan jalan

#### 1. Taman parkir

##### a. Kriteria :

- Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD),
- Keselamatan dan kelancaran lalu lintas,
- Kelestarian lingkungan,
- Kemudahan bagi pengguna jasa,
- Tersedianya tata guna lahan,
- Letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

##### b. Pola parkir mobil penumpang :

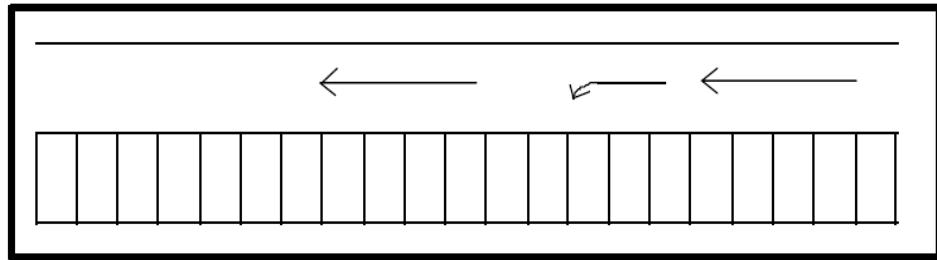
#### 1. Parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.

##### a. 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 keruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°.

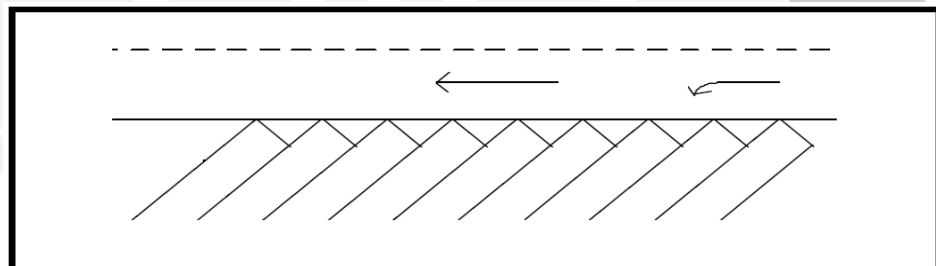




**Gambar 3.15. Parkir Membentuk Sudut 90°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

- b. Membentuk sudut 30°, 45°, 60°

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



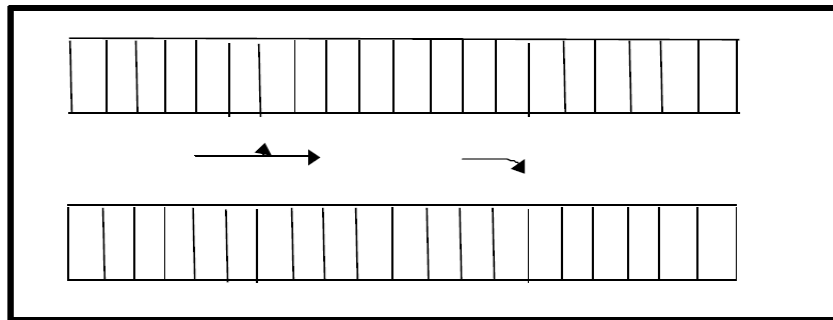
**Gambar 3.16. Parkir Membentuk Sudut 30°, 45°, 60°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

2. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

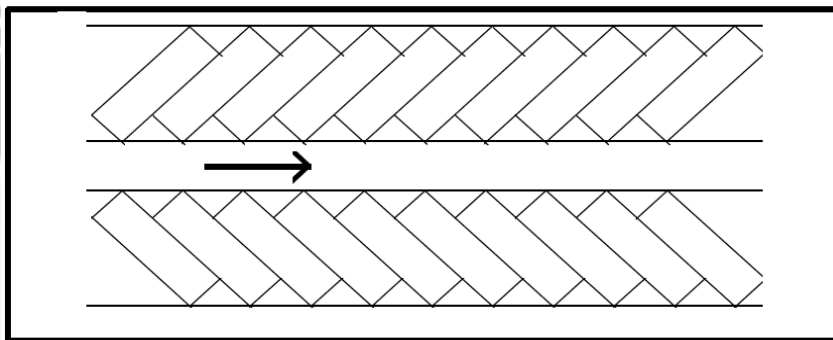
- a. Membentuk sudut 90

Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



**Gambar 3.17. Parkir Membentuk Sudut 90°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

- b. Membentuk sudut 30°, 45°, 60°

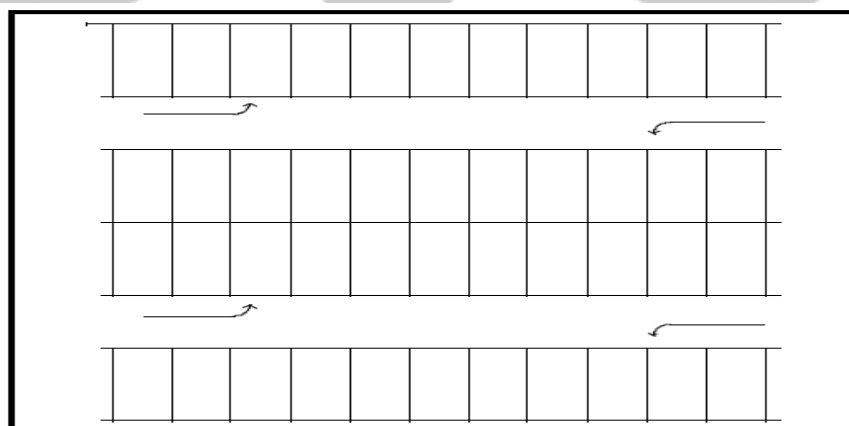


**Gambar 3.18. membentuk sudut 30 °, 45 °, 60 °**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

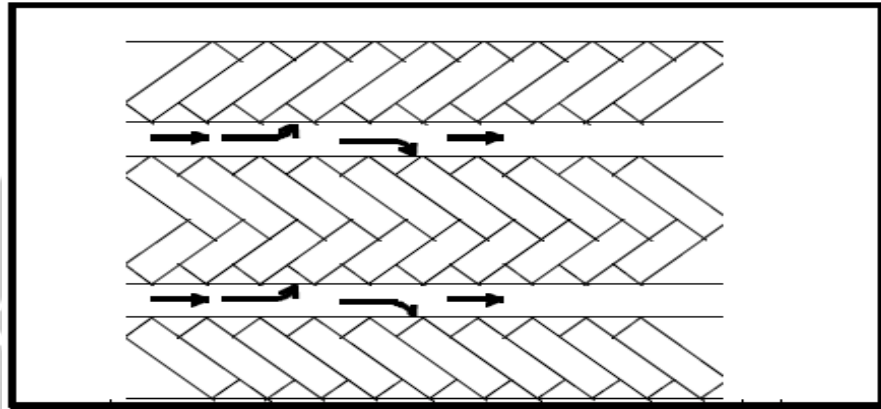
- a. Membentuk sudut 90°



**Gambar 3.19. Membentuk sudut 90°**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

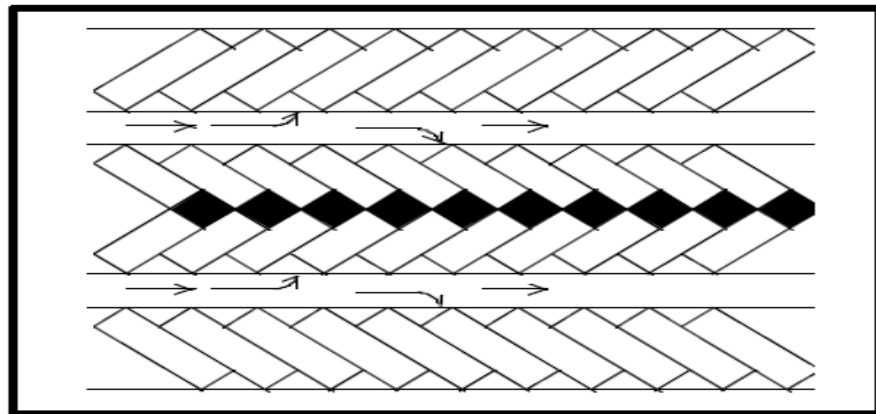
b. Membentuk sudut 45°

1. Bentuk tulang ikan tipe A



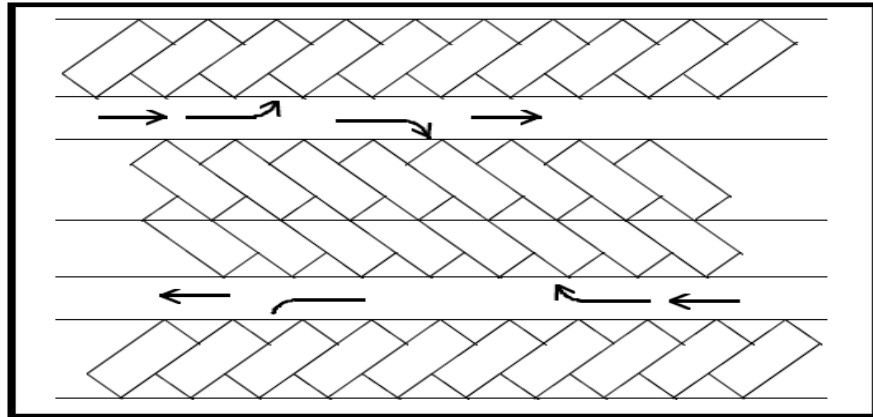
**Gambar 3.20. Membentuk Sudut 45° tipe A**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

2. Bentuk tulang ikan tipe B



**Gambar 3.21. Membentuk Sudut 45° tipe B**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### 3. Bentuk tulang ikan tipe C

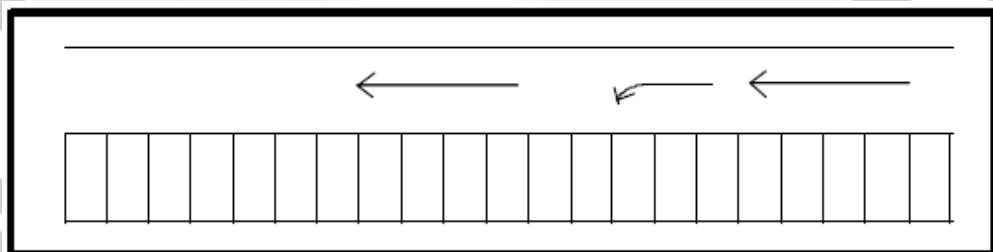


**Gambar 3.22. Membentuk Sudut 45° tipe C**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### c. Pola parkir bus / truk

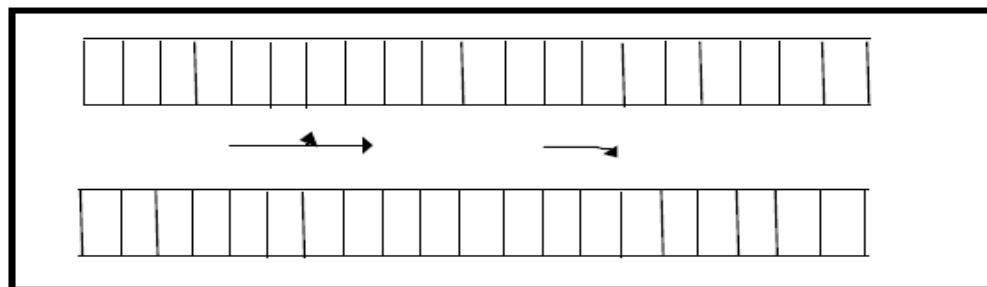
Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90° tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

#### 1. Pola parkir satu sisi



**Gambar 3.23. Pola Parkir Satu Sisi**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

#### 2. Pola parkir dua sisi



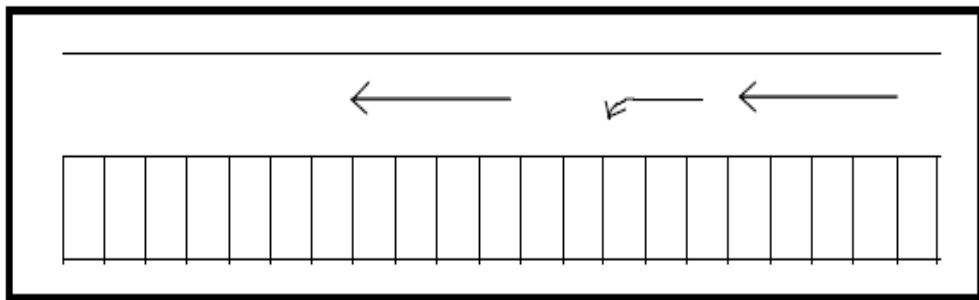
**Gambar 3.23. Pola Parkir Dua Sisi**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

#### d. Pola Parkir Sepeda Motor

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

##### 1. Pola parkir satu sisi

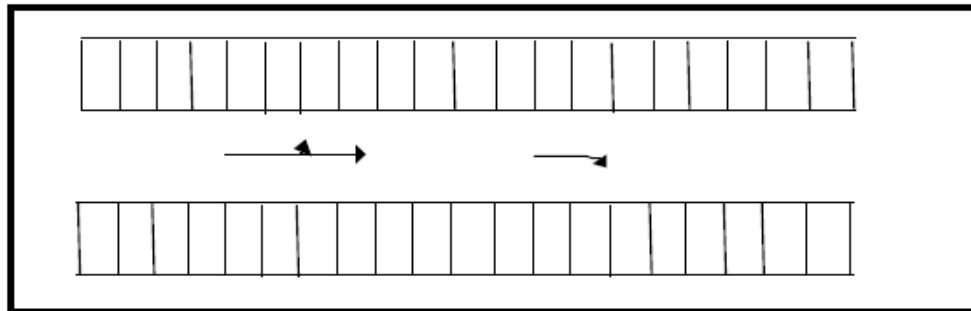
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.



**Gambar 3.24. Pola Parkir Satu Sisi**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

##### 2. Pola parkir dua sisi

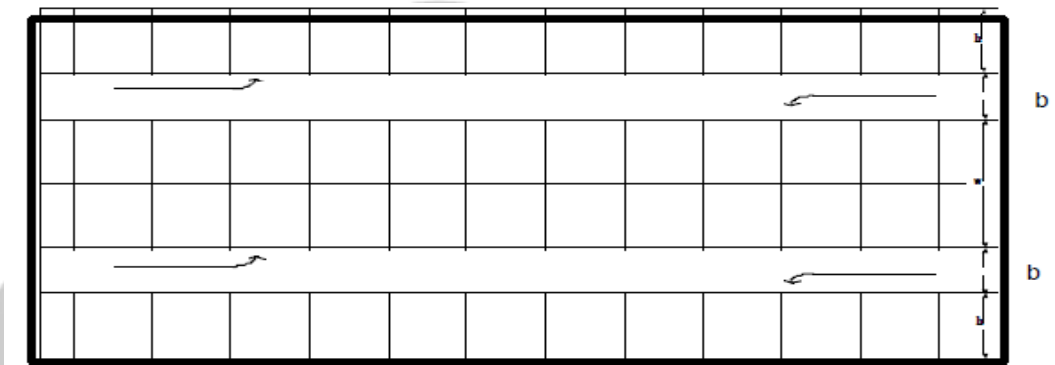
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas  $> 5,6$  m ).



**Gambar 3.25. Pola Parkir Dua Sisi**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

### 3. Pola parkir pulau

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.



**Gambar 3.26. Pola Parkir Pulau**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Keterangan :

- h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir
- w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau
- b = lebar jalur gang

#### e. Jalur sirkulasi, gang, dan modul

Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya.

Patokan umum yang dipakai adalah :

- Panjang sebuah jalur gang tidak lebih dari 100 meter,
- Jalur gang yang ini dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi :

- Untuk jalan satu arah = 3,5 meter,
- Untuk jalan dua arah = 6,5 meter

#### f. Jalan masuk dan keluar

Ukuran lebar pintu keluar-masuk dapat ditentukan, yaitu lebar 3 meter dan panjangnya harus dapat menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antar mobil (spacing) sekitar 1,5 meter. Oleh karena itu, panjang-lebar pintu keluar masuk minimum 15 meter.

#### 1. Pintu masuk dan keluar terpisah

Satu jalur :

$b = 3,00 - 3,50 \text{ m}$

$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$

$R1 = 6,00 - 6,50 \text{ m}$

$R2 = 3,50 - 4,00 \text{ m}$

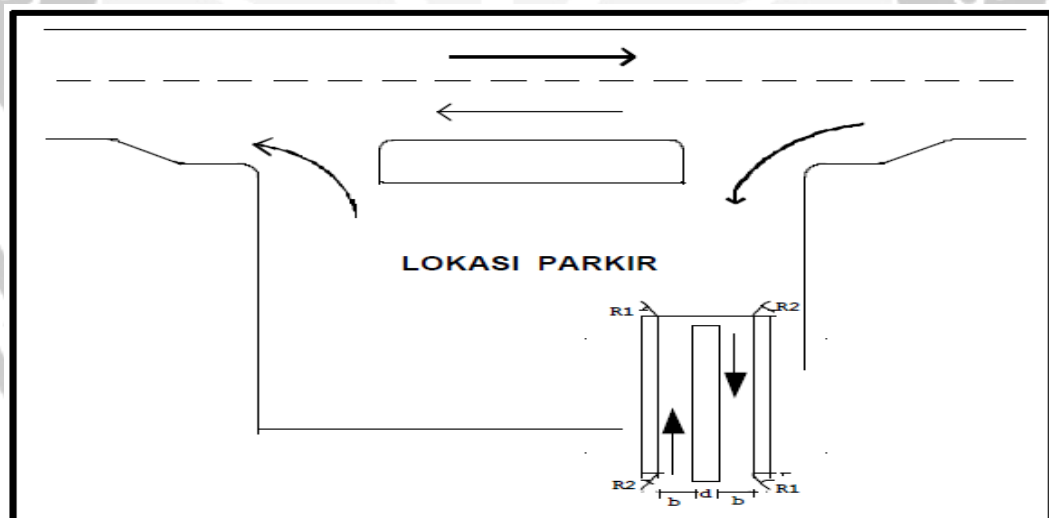
Dua jalur:

$b = 6,00 \text{ m}$

$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$

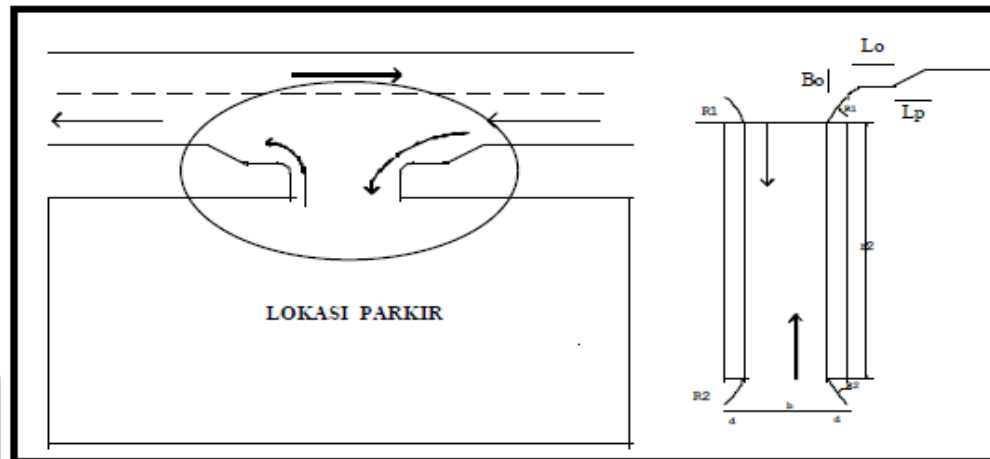
$R1 = 3,50 - 5,00 \text{ m}$

$R2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$



**Gambar 3.27. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

## 2. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu



**Gambar 3.28. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu**  
(Sumber : Departemen Perhubungan Darat, 1996)

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan pintu masuk dan keluar sebagai berikut :

1. Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sejauh mungkin dari persimpangan,
2. Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga kemungkinan konflik dengan pejalan kaki dan yang lain dapat dihindarkan,
3. Letak jalan keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga memberikan jarak pandang yang cukup saat memasuki arus lalu lintas,
4. Secara teoretis dapat dikatakan bahwa lebar jalan masuk dan keluar (dalam pengertian jumlah jalur) sebaiknya ditentukan berdasarkan analisis kapasitas.

Pada kondisi tertentu kadang ditentukan modul parsial, yaitu sebuah jalur gang hanya menampung sebuah deretan ruang parkir di salah satu sisinya. Jenis modul itu hendaknya dihindari sedapat mungkin. Dengan demikian, sebuah taman parkir merupakan susunan modul yang jumlahnya tergantung pada luas tanah yang tersedia dan lokasi jalan masuk ataupun keluarnya.