

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Parkir**

Menurut (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998), parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak bergerak untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraannya parkir di tempat, dimana tempat tersebut mudah untuk dicapai.

Menurut Warpani (2002), Kendaraan tidak mungkin bergerak terus-menerus, akan ada waktunya kendaraan itu harus berhenti, baik itu bersifat sementara maupun bersifat lama atau biasa yang disebut parkir. Agar sistem transportasi kendaraan lebih efisien maka pada seluruh tempat-tempat yang membangkitkan perjalanan harus menyediakan tempat parkir yang mencukupi. Dalam transportasi kegiatan parkir mempunyai peranan penting yaitu, antara lain:

1. parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa,
2. parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya.

#### **2.2. Kapasitas Parkir**

Kapasitas parkir adalah banyaknya kendaraan yang dapat di tampung oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan. Dalam mengukur kebutuhan parkir

digunakan Satuan Ruang Parkir (SRP), menurut pedoman teknis penyelenggaraan parkir. Satuan Ruang Parkir adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus /truk, sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

Besar ruang parkir yang diperlukan untuk menampung kendaraan parkir tergantung jumlah dan jenis kendaraan parkir, sudut parkir, pola parkir, dan karakteristik penggunaan tempat parkir. Untuk itu kapasitas parkir harus diperhitungkan sedemikian rupa sehingga tidak hanya didasarkan pada volume maksimum pada kondisi sibuk, namun juga harus memperhatikan dan mempertimbangkan keseluruhan perilaku kendaraan baik durasi parkir maupun akumulasi parkir selama selang waktu tertentu hal ini sangat penting karena penentuan kapasitas yang tidak optimal pada akhirnya akan mengakibatkan perencanaan daerah parkir yang tidak optimal pula. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998).

Kondisi ini akan mewujudkan kemungkinan suatu lahan parkir dapat menampung sejumlah kendaraan pada kondisi jam sibuk namun pada waktu lainnya akan banyak ruang kosong. Atau dapat pula terjadi sebaliknya dimana pada jam normal sekalipun, banyak kendaraan yang tidak tertampung. Secara umum pola parkir dapat dibagi menjadi tiga jenis pola parkir menurut sudut parkirnya, (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998), yaitu sebagai berikut:

1. Pola parkir parallel ( $0^\circ$ ).
2. Parkir pola membentuk sudut  $90^\circ$ .
3. Parkir pola membentuk sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$  dan  $60^\circ$ .

Pola parkir yang diterapkan di pelataran parkir untuk jenis mobil penumpang golongan II (pengunjung fasilitas olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, dan bioskop) (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998), adalah sebagai berikut:

1. Parkir kendaraan satu sisi.
2. Parkir kendaraan dua sisi.
3. Pola parkir pulau.

### **2.3. Kebutuhan Parkir**

Menurut (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998), kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan, baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum sepeda motor, maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tersebut sangat berbeda dan bervariasi tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing dengan desain dan lokasi parkir. Selain mengganggu kelancaran lalu lintas, kegiatan parkir di badan jalan juga akan menurunkan kapasitas jalan dan meningkatkan kecelakaan yang diakibatkan gerakan parkir membuka pintu mobil, pejalan kaki muncul di antara kendaraan parkir, dan aktivitas lainnya sehubungan dengan parkir dan kendaraan yang diparkir.

Menurut Hobbs (1995), penyediaan tempat-tempat parkir menjadi bagian yang tidak bisa dipisahkan dalam perencanaan transportasi. Karena lalu lintas menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir, sementara pengendaranya melakukan berbagai urusan, misalnya keperluan pribadi, keperluan umum, rekreasi, dan sebagainya. Pada umumnya ada

2 jenis peruntukan kebutuhan parkir, yakni sebagai berikut :

1. Kegiatan parkir tetap

- a) Pusat perdagangan (dibagi menjadi 2 yaitu parkir karyawan yang bekerja di tempat itu dan parkir pengunjung).
- b) Pusat perkantoran.
- c) Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan.
- d) Pasar.
- e) Sekolah (dibagi menjadi 2 yaitu dosen / guru / pekerja dan siswa / mahasiswa).
- f) Tempat rekreasi.
- g) Hotel dan tempat penginapan.
- h) Rumah sakit.

2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara.

- a) Bioskop/gedung pertunjukan.
- b) Gelanggang olahraga.
- c) Rumah ibadah.

**2.4. Pengendalian Parkir**

Menurut Hobbs (1995), pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan merupakan hal penting untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan, polusi, dan kebisingan dapat ditekan, dan juga akan meningkatkan standar lingkungan dan kualitas pergerakan jalan kaki dan pengendara sepeda. Karakteristik parkir perlu diketahui untuk merencanakan atau mengoptimalkan suatu lahan parkir.

Beberapa parameter karakteristik parkir yang harus diketahui, yaitu:

1. Akumulasi parkir.

Akumulasi parkir yaitu jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori maksud perjalanan.

2. Durasi parkir.

Durasi parkir yaitu rentang waktu sebuah kendaraan parkir disuatu tempat (dalam satuan menit atau jam).

3. Volume parkir.

Volume parkir yaitu jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (jumlah kendaraan pada periode waktu tertentu).

4. Pergantian parkir (*parking turnover*).

Pergantian parkir (*parking turnover*) yaitu menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan luas ruang parkir untuk periode waktu tertentu.

5. Indeks parkir.

Indeks parkir adalah ukuran yang lain untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam presentasi ruang yang ditempati oleh kendaraan.

6. Kapasitas parkir.

Kapasitas parkir adalah banyaknya kendaraan yang dapat ditampung oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

## **2.5. Fasilitas Parkir**

Menurut Munawar (2004), fasilitas tempat parkir merupakan fasilitas pelayanan umum, yang merupakan faktor yang sangat penting dalam system transportasi di daerah perkotaan.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Fasilitas parkir bertujuan untuk memberikan tempat istirahat bagi kendaraan dan untuk menunjang kelancaraan arus lalu lintas.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1998), ada dua jenis dan penempatan fasilitas parkir, yaitu:

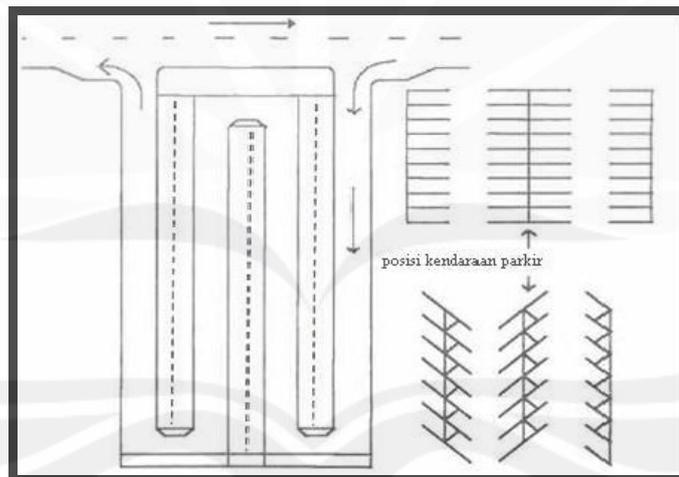
1. Parkir di badan jalan (*on-street parking*), yaitu parkir yang menggunakan tepi jalan. Dimana penempatannya terdiri dari:
  - a) parkir pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir,
  - b) dan parkir pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
2. Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*), yaitu fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir. Dimana penempatan fasilitas parkir ini terdiri dari:
  - a) fasilitas parkir untuk umum, yaitu tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.

- b) fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang, yaitu tempat yang berupa gedung parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama.

## 2.6. Tata Letak Ruang Parkir

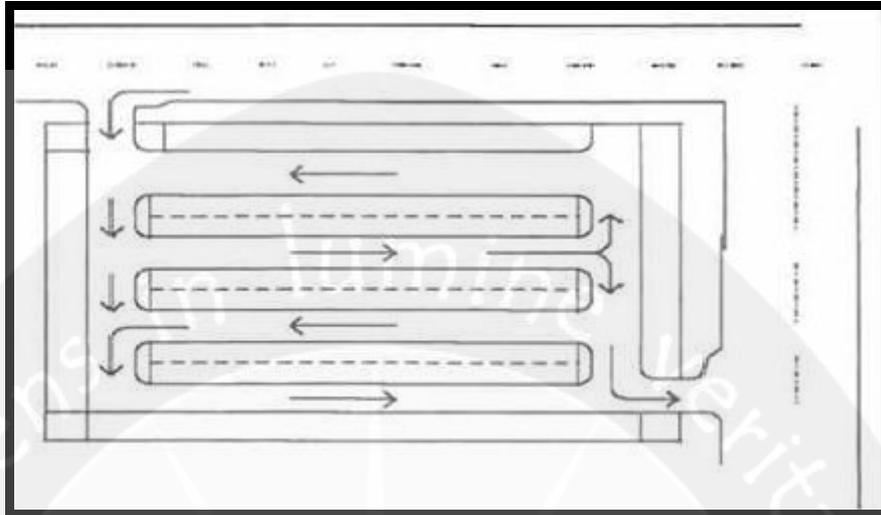
Menurut Munawar (2004) bervariasi, tergantung pada ketersediaan bentuk dan ukuran tempat serta jumlah dan Tata letak parkir kendaraan dapat dibuat letak pintu masuk dan keluar. Tata letak area parkir dapat digolongkan menjadi empat yaitu :

1. Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan.



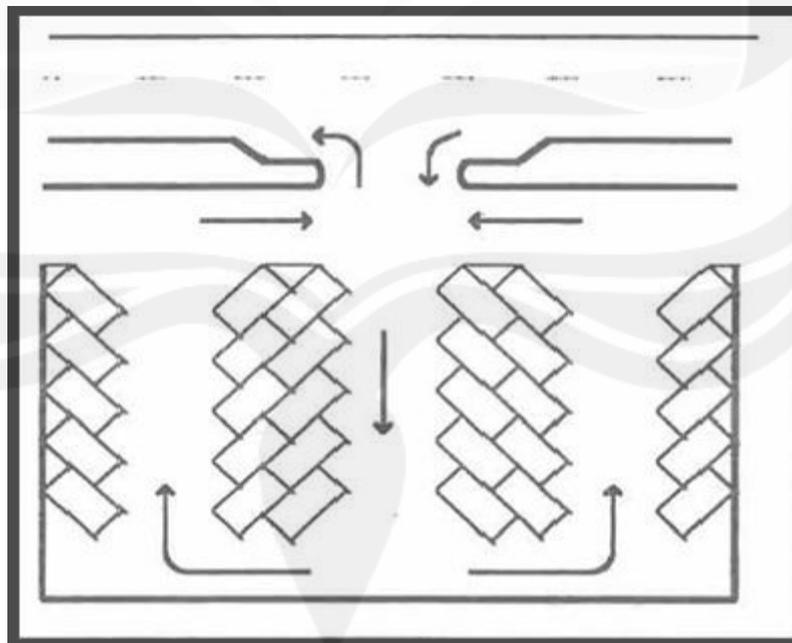
Gambar 2.1. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah dan Terletak pada Satu Ruas jalan.

2. Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas jalan.



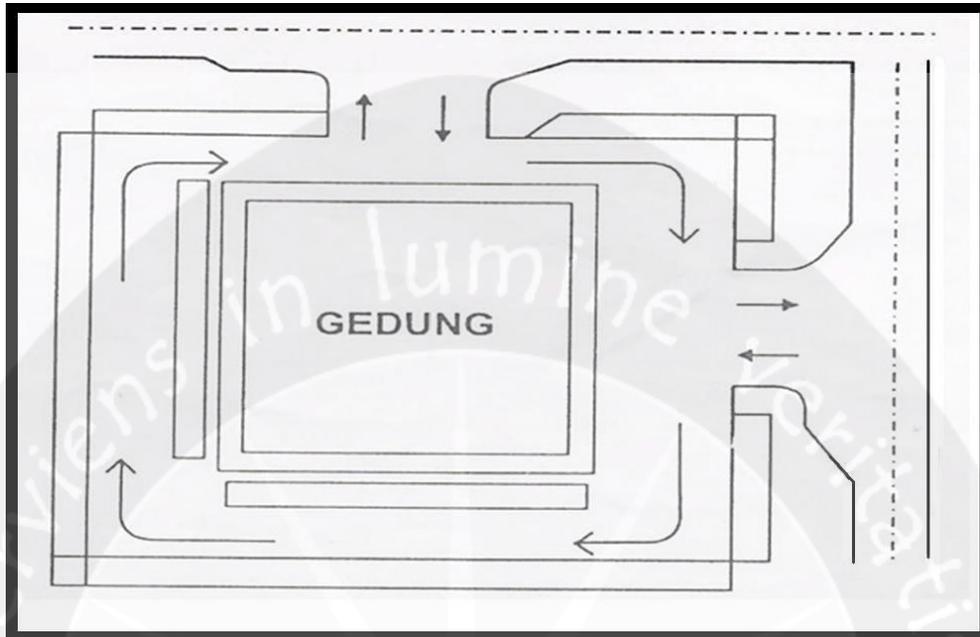
Gambar 2.2. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah dan Tidak Terletak pada Satu Ruas Jalan.

3. Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan.



Gambar 2.3. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu dan Terletak pada Satu Ruas Jalan.

4. Pintu masuk dan keluar menjadi satu terletak pada satu ruas jalan berbeda.



Gambar 2.4 Pintu masuk dan keluar menjadi satu terletak pada satu ruas jalan berbeda.

### 2.7. Survai Parkir

Menurut Hobbs (1995), survai parkir dapat dilakukan dengan berbagai cara, antara lain:

1. Perhitungan di tapal batas daerah perencanaan (*cordon count*)

Daerah perencanaan yang akan disurvei dikelilingi oleh pos-pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Pada tiap pos, dilakukan perhitungan terpisah antara kendaraan yang masuk dan keluar, perjam atau per periode waktu yang lebih pendek. Penjumlahan secara aljabar semua kendaraan yang masuk dan keluar menghasilkan semua akumulasi kendaraan pada area tersebut. Akumulasi ini menunjukkan jumlah

kendaraan yang diparkir dan yang berjalan pada area tersebut dan jumlah ini merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan.

Hal yang lebih penting dari pada menetapkan permintaan parkir, ialah kenyataan bahwa akumulasi yang ditunjukkan dengan cara perhitungan di atas ini dapat dipakai sebagai kerangka pengendalian. Survei parkir yang rinci perlu dilakukan dalam waktu yang lebih panjang. Perhitungan dapat dilakukan secara manual atau otomatis.

## 2. Survei wawancara langsung

Pengendara kendaraan yang diparkir pada 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 survei dibagi menjadi beberapa bagian yang ukuran tiap bagian ditetapkan sedemikian sehingga areal tersebut dapat diliput dalam satu hari. Pewawancara ditugaskan pada sepenggal jalan tertentu yang dapat teramati dengan mudah dan setiap kejadian parkir yang terjadi pada ruas jalan tersebut dapat dicatat. Dengan metode ini dapat memberikan informasi bagi studi perparkiran, menunjukkan karakteristik parkir, pemanfaatan fasilitas dan permintaan parkir setempat.

## 3. Survei cara patroli

Wilayah studi dibagi menjadi beberapa bagian yang cukup kecil sedemikian sehingga dapat dipatroli setengah jam, sejam atau interval waktu lainnya. Pada setiap kali patroli, dihitung jumlah kendaraan yang diparkir di tiap bagian, dengan demikian dapat diperoleh jumlah akumulasi parkir selama

waktu survei. Jika setiap nomor plat kendaraan juga dicatat, maka juga bisa didapat informasi tentang lama waktu parkir.

4. Taksiran permintaan parkir tak terpenuhi

Teknik-teknik studi yang sejauh ini dibahas berkaitan dengan kendaraan. Teknik-teknik tersebut dapat menunjukkan statistik yang relevan dengan penggunaan parkir, namun tidak dapat menunjukkan permintaan parkir yang terpenuhi (*surpressed parking demand*) akibat fasilitas yang kurang. Perkiraan parkir yang tak terpenuhi ini membutuhkan teknik riset pasar dengan mewawancarai sebagian anggota masyarakat. Survei transportasi dapat meliputi pertanyaan tentang parkir, tetapi untuk memperoleh data tentang statistik yang memuaskan dalam penggunaannya pada area yang kecil, sampel banyak dibutuhkan.

5. 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 di bawah ini:

- a) Lokasi dan kontrol: parkir di jalan (terinci: 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.