

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Manajemen Kebutuhan Transportasi

Manajemen kebutuhan transportasi merupakan serangkaian strategi yang mempunyai tujuan untuk merubah kebiasaan melakukan perjalanan (bagaimana, kapan dan dimana masyarakat melakukan perjalanan) dalam kaitannya untuk meningkatkan efisiensi system transportasi dan mencapai tujuan perencanaan fisik. (Wahyumustafa, 2011). Tujuan manajemen kebutuhan transportasi sendiri adalah untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kecelakaan lalu lintas.

Tabel 3.1. Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (*Transportasi Demand Management*)

Dampak Dorong	Dampak Tarik dan Dorong	Dampak Tarik
Segala rekayasa yang menarik individu untuk beralih ke angkutan umum atau kendaraan tidak bermotor	Segala rekayasa yang membatasi penggunaan kendaraan bermotor pribadi	Segala rekayasa yang menarik individu untuk beralih ke angkutan umum atau kendaraan tidak bermotor dan sekaligus membatasi penggunaan kendaraan bermotor
<ul style="list-style-type: none">- Zona bebas kendaraan bermotor- Pembatasan ruang parkir- Penerapan kawasan pembatasan penumpang (misalnya system 3 in 1)- Penerapan system pembatasan dengan pelat nomor- Road pricing (tarif pengguna jalan tertentu)- Hari bebas kendaraan bermotor- Jam bebas kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none">- Pengambilan ruas jalan untuk jalur khusus bus atau sepeda- Pelebaran trotoar disisi jalan- Pengaturan lalu lintas yang memberi prioritas bagi angkutan umum massal dan kendaraan tidak bermotor- Pendidikan publik	<ul style="list-style-type: none">- Penataan ruang berorientasi transit- Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum- Fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan titik transit angkutan umum massal- Fasilitas pejalan kaki dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan titik transit angkutan umum massal- Fasilitas parkir dan melaju (<i>park and ride</i>)

Sumber : Kemeneg Lingkungan Hidup, 2009

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 32 tahun 2011 menyatakan bahwa manajemen kebutuhan lalu lintas secara simultan dan terintegrasi melalui strategi:

- a. mengendalikan lalu lintas di ruas jalan tertentu dan persimpangan,
- b. mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi,
- c. mendorong penggunaan kendaraan angkutan umum dan transportasi yang ramah lingkungan, serta memfasilitasi peralihan moda dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan kendaraan angkutan umum,
- d. mempengaruhi pola perjalanan masyarakat dengan berbagai pilihan yang efektif dalam konteks moda, lokasi/ruang, waktu, rute perjalanan
- e. mendorong dan memfasilitasi perencanaan terpadu antara tata ruang dan transportasi, baik yang direncanakan maupun yang telah tersedia.

Adapun variabel yang dipakai penulis sebagai acuan dalam penelitian ini adalah:

1. kriteria lokasi parkir
2. kriteria fasilitas parkir
3. kriteria fasilitas penunjang
4. kriteria fasilitas *security and safety*
5. pengoperasian
6. aksesibilitas

3.2 Fasilitas Penyelenggaraan Parkir

3.2.1. *Park and ride Regulation United State dan Canada*

Berdasarkan pedoman yang di peroleh dari *Park and ride Regulation United State dan Canada* tentang beberapa kriteria yang harus di penuhi sebagai berikut:

a. Perencanaan lokasi proyek

Perencanaan lokasi proyek di perlukan untuk menganalisis jenis fasilitas yang dibutuhkan. Lokasi proyek *park and ride* harus terletak di jalan dengan akses transit yang baik ,visibilitas, potensi pengendara terbanyak dan tingkat keamanan yang ketat. Selain itu juga lokasi *park and ride* pada umumnya harus berada di luar kota atau daerah pinggiran yang berjarak jauh dari pusat kota. Dalam pembangunannya, *owner park and ride* memiliki banyak pilihan dalam perencanaan dan penerapan fasilitas *park and ride*. fasilitas ini harus ditempatkan sedemikian rupa untuk mencegat pengendara di bagian hulu dari kemacetan lalu lintas yang lebih berat.

b. Fasilitas yang disiapkan oleh pihak pengelola

1. *Transit station park and ride*

Stasiun transfer biasanya berfungsi sebagai pusat transfer bus. *Park and ride* harus berada di koridor transportasi utama yang dilayani oleh angkutan berkualitas tinggi seperti LRT atau bus ekspres. Hal ini dimaksudkan agar penumpang mendapatkan keuntungan dari perjalanan yang singkat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi.

2. Karakteristik fasilitas parkir

Owner harus menentukan jenis parkir yang akan dibangun berdasarkan beberapa factor seperti biaya, ketersediaan lahan dan jumlah permintaan pelanggan. Fasilitas tersebut harus di rancang untuk mengakomodasikan peluang potensial ekspansi atau penggunaan adaptif lainnya. Karakteristik penyediaan fasilitas parkir ini di bedakan menjadi:

- *surface Lot*

Jenis parkir ini biasanya di temukan di daerah pinggiran kota, biaya modal yang dibutuhkan untuk parkir ini biasanya lebih rendah di bandingkan dengan jenis parkir *parking structures*.



Sumber: google

Gambar 3.1 contoh *surface lot parking*

- *parking structure*

biaya modal untuk pembangunan parkir jenis ini biasanya lebih banyak dan memiliki jangka waktu konstruksi yang lebih panjang. Fasilitas ini biasanya di temukan di area yang ketersediaan lahannya kurang.

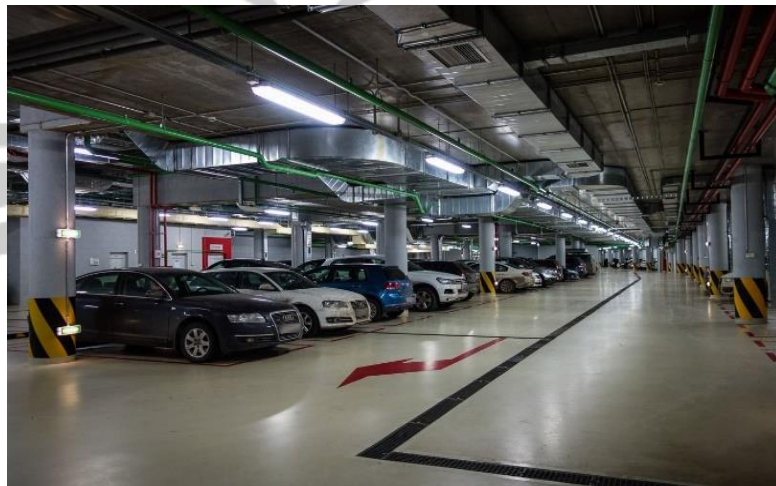


Sumber: google

Gambar 3.2 contoh *parking structure*

- *underground parking*

Parkir bawah tanah biasanya lebih ekonomis dan merupakan pengembangan dari jenis parkir yang terlihat di permukaan. Jenis parkiran ini lebih meminimalis jumlah lahan yang dibutuhkan untuk parkir namun merupakan jenis parkir dengan resiko yang tinggi.



Sumber: google

Gambar 3.3 contoh *underground parking*

- *on street parking*

parkir di badan jalan berarti memarkir kendaraan di area badan jalan atau sepanjang trotoar. Namun, setiap jalan diberikan rambu pembatas untuk jumlah kendaraan. Biasanya parkir di pusat kota memiliki batas waktu 2 jam.



Sumber: google

Gambar 3.4 contoh *on street parking*

3. penyediaan lahan parkir mobil

penyediaan lahan parkir untuk mobil sangat perlu untuk mencegah kemacetan yang terjadi di pusat kota dan juga tarif parkir mobil yang cukup mahal. Lahan park and ride untuk mobil dapat dijadikan alternative pilihan bagi pengendara agar tidak mengalami kemacetan yang terjadi di aera *center*.

4. rambu parkir

rambu parkir atau penanda jalan merupakan elemen penting dari fasilitas *park and ride*. Rambu parkir harus dipasang secara konsisten sesuai dengan strategi agar mempermudah pengendara dalam memarkirkan kendaraan

dengan tertib. Penyediaan rambu parkir ini bertujuan untuk kelancaran lalu lintas di area *park and ride*.

c. fasilitas penunjang

1. bangunan ruang tunggu atau *shelters*

area ruang tunggu merupakan hal penting yang perlu di siapkan dalam pembangunan *park and ride*, hal ini perlu diperhatikan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna dalam menunggu angkutan lanjutan.

2. Alat kebersihan

Alat kebersihan yang perlu disiapkan seperti tempat sampah agar membantu mengurangi sampah di sekitar area ruang tunggu penumpang.

3. Rak sepeda

Fasilitas ini dibutuhkan disetiap lokasi *park and ride* karena banyaknya pengguna sepeda yang menggunakan fasilitas ini. rak sepeda di perlukan untuk menjamin keamanan untuk setiap sepeda yang di parkir.

4. Toilet

Fasilitas toilet khusus untuk karyawan dan penumpang juga harus di pertimbangkan dalam pembangunan *park and ride*. penyediaan fasilitas toilet membutuhkan perawatan berkelanjutan untuk memenuhi kenyamanan para karyawan dan penumpang.

5. Pos petugas keamanan

Petugas keamanan berfungsi untuk menyelenggarakan aktifitas keamanan dan ketertiban dalam area parkir dan menjamin kelancaran aktifitas penumpang dari segala bentuk gangguan keamanan. Pos petugas adalah

bagian integral organisasi sekaligus pengamanan semua asset yang ditugasi untuk melakukan pencegahan dan pengamanan dini terhadap terjadinya berbagai gangguan.

6. Pencahayaan

Pencahayaan sangat dibutuhkan terlebih di waktu sore menjelang malam ketika penumpang hendak menjemput kendaraan masing-masing. Pencahayaan dibutuhkan untuk menerangi ruas jalan yang digunakan untuk keluar masuk kendaraan agar tidak terjadi hal-hal yang mengganggu kenyamanan penumpang.

d. *Security and safety*

Penumpang berhak untuk mendapatkan fasilitas keamanan yang memadai dari tempat parkir menuju ruang tunggu maupun sebaliknya, dan juga jaminan keamanan bagi kendaraan yang dititipkan. Fasilitas yang perlu dipersiapkan untuk menjamin keamanan di area *park and ride* adalah pintu otomatis yang dimaksudkan untuk mengontrol pengawasan yang terjadi di area lingkungan *park and ride*, dengan kemajuan teknologi fasilitas ini bisa digunakan untuk melihat jenis atau nomor kendaraan yang masuk dan juga menjadi mesin pencatat waktu otomatis dan memudahkan petugas penjaga dalam menertibkan setiap kendaraan dalam lingkungan *park and ride*.

e. Pengoperasian

1. Biaya parkir

Biaya parkir untuk *park and ride* biasanya lebih murah dibandingkan biaya parkir untuk daerah di pusat kota, hal ini bertujuan untuk menarik minat

para pengendara untuk menitipkan kendaraan dan menggunakan angkutan umum sebagai transportasi lanjutan.

2. Pekerja

Pekerja harus bertanggung jawab untuk manajemen dan mengawasi segala aktifitas yang terjadi di area lingkungan *park and ride*. petugas *park and ride* ini juga berfungsi untuk memantau pemanfaatan fasilitas parkir dan perencanaan pertumbuhan di masa mendatang.

f. Aksesibilitas

Pada dasarnya *park and ride* ini di bangun untuk memberikan pelayanan bagi penumpang untuk mendapatkan akses yang lebih cepat dan menghemat waktu perjalanan, sehingga demikian *park and ride* sendiri juga harus dipersiapkan dengan jenis transportasi berkualitas tinggi agar presentase perjalanan menggunakan transportasi lanjutan lebih cepat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi.

3.2.2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tentang teknis penyelenggaraan fasilitas parkir meliputi:

1. pembangunan

macam-macam pertimbangan pembangunan fasilitas parkir yaitu :

- a. Ruang bebas Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintun ke badan kendaraan parkir yang ada disampingnya.

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan-kendaraan parkir diberikan pada araha lateral dan longitudinal kendaraan-kendaraan:

Tabel 3.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir
Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
Bus/truk	3,40 x 12,50
Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber: Keputusan Jendral Perhubungan Darat No 272/HK.105/DRJD/96

b. desain parkir di badan jalan.

Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh:

1. lebar jalan
2. volume lalu lintas
3. karakteristik kecepatan
4. dimensi kendaraan
5. sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

2. pengoperasian

Sesuai dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II,

untuk menyelenggarakan fasilitas parkir dibentuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perparkiran pada Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II.

Dalam dstruktur organisasi UPTD, perparkiran mencakupi kegiatan sebagai berikut:

1. aspek administratif, yang mengurus hal-hal non teknis, perparkiran seperti personalia, keuangan dan umum.
2. aspek teknis operasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran seperti perencanaan, pengoperasian dan pemeliharaan.

Macam-macam pertimbangan pengoperasian parkir antara lain:

- a. penetapan tarif parkir

Penetapan tarif parkir adalah salah satu cara pengendalian lalu lintas, perhitungan tarif parkir tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional, juga tidak semata-mata untuk memperoleh keuntungan material dana tau finansial.

Penetapan tariff parkir dilakukan untuk mengendakan lalu lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mngurangi kemacetan di jalan. Melalui penetapan tariff sedemikian rupa, untuk besaran tarif tertentu diharapkan dapat mengurangi niat orang menggunakan kendaraan pribadi.

b. tata cara parkir

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas.
2. keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir.

Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut:

1. fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir:
 - a. dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan.
 - b. juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir.
 - c. juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas.
2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu keluar/masuk):
 - a. pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan).
 - b. dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai tata cara parkir.
 - c. pada pintu keluar, petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif

parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

3. pemeliharaan

a. pelataran parkir

Untuk menjamin agar pelataran tetap dalam kondisi baik, pemeliharaaan dilakukan dengan cara:

1. sekurang-kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air tergenang.
2. Pelataran parkir yang sudah berlubang-lubang atau rusak ditambah atau diperbaiki.
3. Secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (*overlay*) pada perkerasan pelataran perlu dilakukan.

b. marka dan rambu jalan

Marka dan rambu jalan berfungsi sebagai pemandu dan penunjuk bagi pengemudi pada saat parkir, marka dan rambu jalan harus dijaga agar tetap dapat terlihat jelas.

c. fasilitas penunjang parkir

fasilitas penunjang parkir yang memerlukan pemeliharaan adalah:

1. pos petugas
2. lampu penerangan
3. pintu keluar dan masuk
4. alat pencatat waktu elektronik
5. pintu elektronik pada fasilitas parkir dengan pintu masuk otomatis.