

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Parkir

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. Banyak permasalahan lalu lintas ditimbulkan karena perparkiran. Jika dimanfaatkan dengan baik dengan kebijakan-kebijakan tertentu yang direncanakan secara matang, maka perparkiran dapat digunakan sebagai salah satu alat untuk mengelola lalu lintas. (Warpani, 2002)

Pada awal perjalanan kendaraan dimulai dari tempat parkir, yang dapat berupa garasi, halaman rumah, tepi jalan dan diakhiri di tempat parkir pula, bisa itu di gedung parkir, taman parkir, dan bisa juga di jalan. Dikarenakan konsentrasi di tempat tujuan perjalanan lebih tinggi dibandingkan dengan tempat asal perjalanan, maka biasanya perparkiran menjadi permasalahan di tujuan perjalanan. (Abubakar, 1998)

Menurut PP No. 43 tahun 1993 parkir didefinisikan sebagai kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu atau tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan atau menurunkan orang dan atau barang. Sedangkan definisi lain tentang parkir adalah keadaan dimana suatu kendaraan berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama. Sehingga tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan sudah dicapai. (Warpani, 1990)

2.2. Permasalahan Parkir

Perparkiran telah menimbulkan permasalahan yang pelikdi banyak kota besar karena keterbatasan ruang kota. Ketiadaan fasilitas parkir (pelataran atau gedung) di kawasan tertentu di dalam kota, menyebabkan jalan menjadi tempat parkir, yang berarti mengurangi lebar efektif jalan dan dengan sendirinya menurunkan kapasitas ruas jalan yang bersangkutan. Akibatnya adalah kemacetan lalu lintas. (Warpani, 2002)

Permasalahan lain yang pada transportasi perkotaan adalah berkaitan dengan masalah parkir. Berdasarkan lokasinya, parkir dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yakni parkir pada badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Permasalahan yang sering terjadi di kawasan perkotaan adalah kurangnya fasilitas parkir di luar badan jalan, baik berupa taman parkir atau lahan khusus parkir, sehingga mengakibatkan beban parkir terakumulasi di badan jalan yang berakibat pada berkurangnya kapasitas jalan, adanya *bottle neck*, serta kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas. (Munawar, 2005)

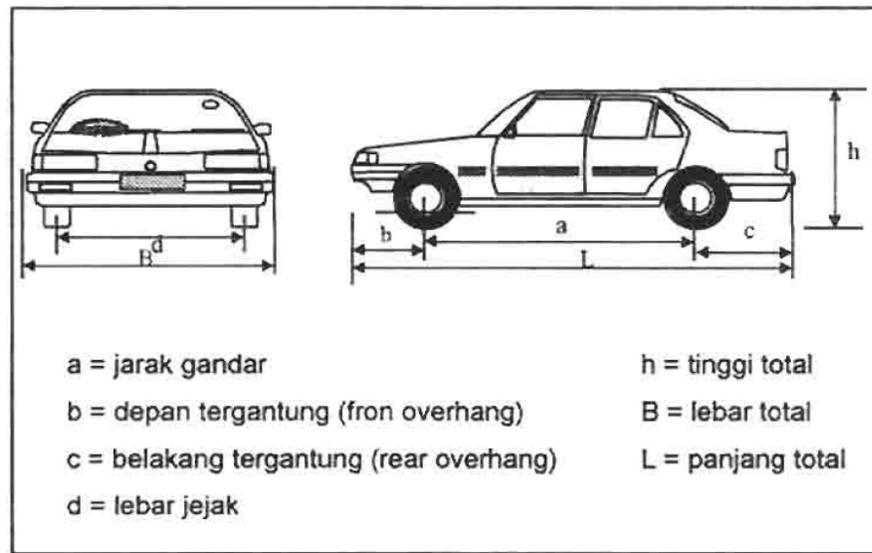
2.3. Satuan Ruang Parkir (SRP)

2.3.1. Dasar pertimbangan satuan ruang parkir (SRP)

Dalam merencanakan sebuah tempat perparkiran yang nyaman maka perlu mengetahui kebutuhan akan ruang parkir. Kebutuhan ruang parkir ditentukan berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP). Ada berbagai pertimbangan yang diambil untuk menentukan Satuan Ruang Parkir (SRP).

Berdasarkan Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir hal-hal yang menjadi pertimbangan dalam menentukan satuan ruang parkir adalah:

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



Gambar 2.1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas harus diberikan untuk kendaraan yang parkir baik itu pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas dimaksudkan untuk menghindari benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sebelahnya. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan terhadap dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal diambil sebesar 30 cm.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan.

Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti yang ditunjukkan dalam Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau peruntukan fasilitas parkir	Golongan
Pintu depan / belakang terbuka tahap awal 55 cm	<ul style="list-style-type: none"> • Karyawan/ pekerja kantor • Tamu/ pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas 	I
Pintu depan / belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Orang cacat 	III

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

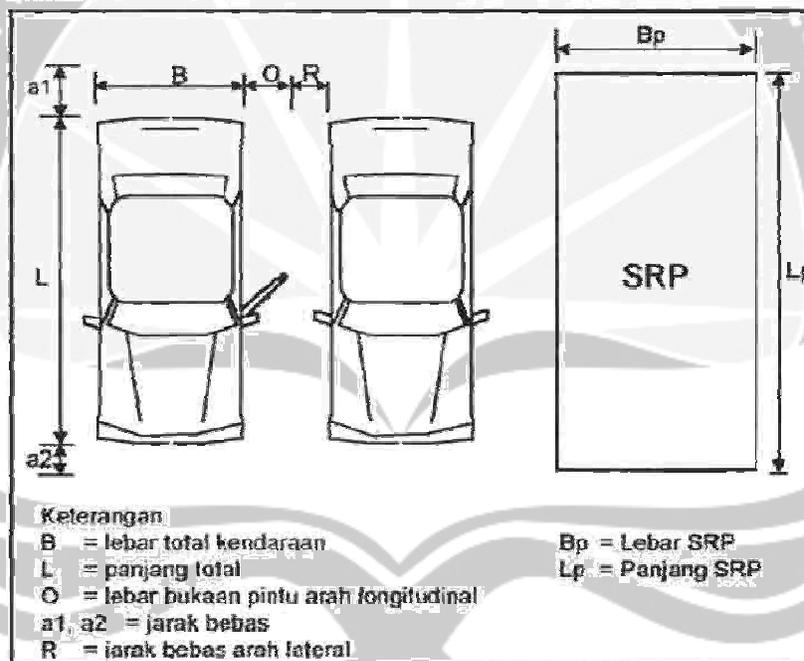
2.3.2. Penentuan satuan ruang parkir (SRP)

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas maka penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi menjadi tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
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

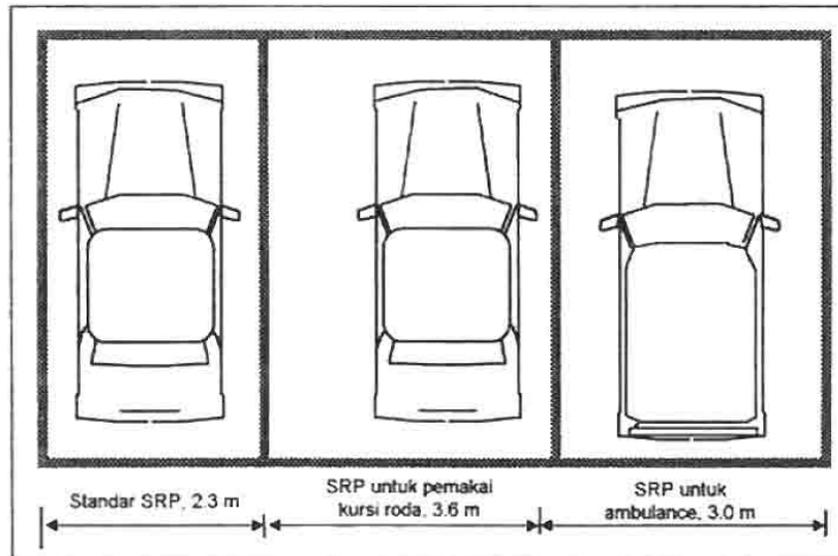
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Gambar 2.2. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

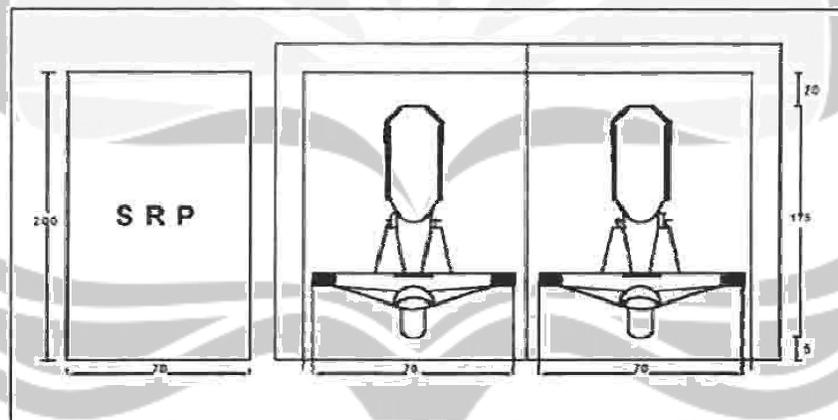
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Golongan I	: B = 170 cm	a1 = 10 cm	Bp = 230 cm = B + O + R
	O = 55 cm	L = 470 cm	Lp = 500 cm = L + a1 + a2
	R = 5 cm	a2 = 20 cm	
Golongan II	: B = 170 cm	a1 = 10 cm	Bp = 250 cm = B + O + R
	O = 75 cm	L = 470 cm	Lp = 500 cm = L + a1 + a2
	R = 5 cm	a2 = 20 cm	
Golongan III	: B = 170 cm	a1 = 10 cm	Bp = 300 cm = B + O + R
	O = 80 cm	L = 470 cm	Lp = 500 cm = L + a1 + a2
	R = 50 cm	a2 = 20 cm	



Gambar 2.3. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Gambar 2.4. Dimensi Kendaraan Standar untuk Sepeda Motor

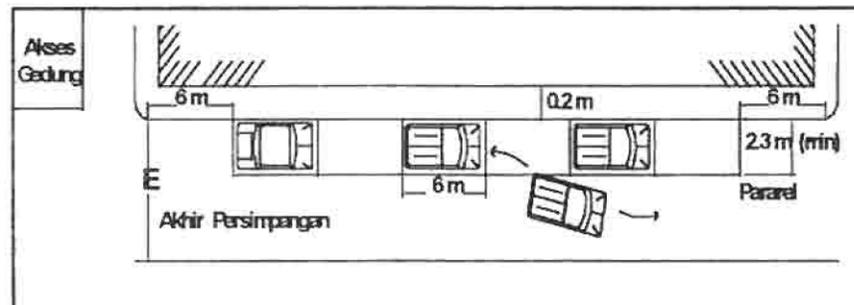
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2.4. Pola Parkir di Badan Jalan

Untuk melakukan suatu kebijakan yang berkaitan dengan parkir, terlebih dahulu perlu dipikirkan pola parkir yang akan diimplementasikan. Ada beberapa pola parkir yang telah berkembang baik di kota-kota besar maupun di kota kecil. Pola parkir yang telah berkembang tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pola parkir paralel

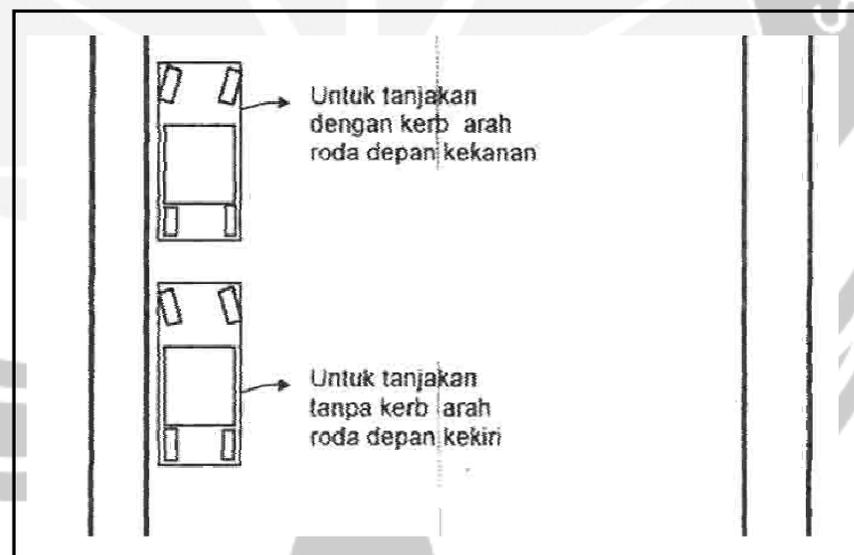
a. Pada daerah datar



Gambar 2.5. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Datar

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

b. Pada daerah tanjakan



Gambar 2.6. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Tanjakan

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

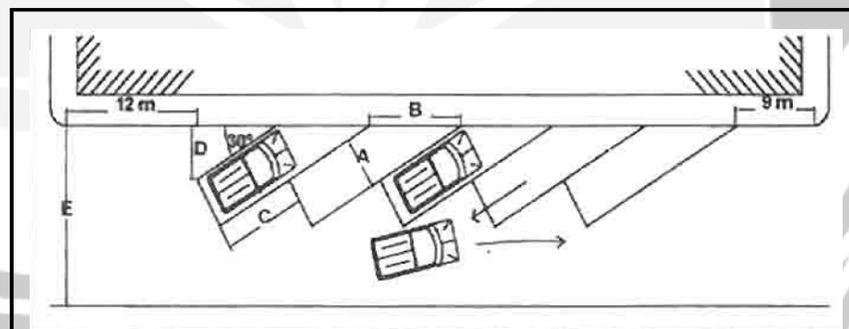
c. Pada daerah turunan



Gambar 2.7. Tata Cara Parkir Paralel pada Daerah Turunan

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Pola parkir menyudut

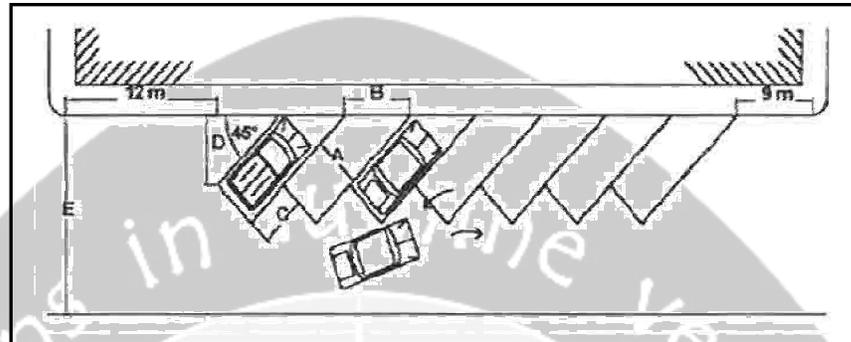
a. Sudut 30° Gambar 2.8. Tata Cara Parkir dengan Sudut 30°

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tabel 2.3. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif,
dan Ruang Manuver pada Tata Cara Parkir dengan Sudut 30°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,60
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,00	7,90

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

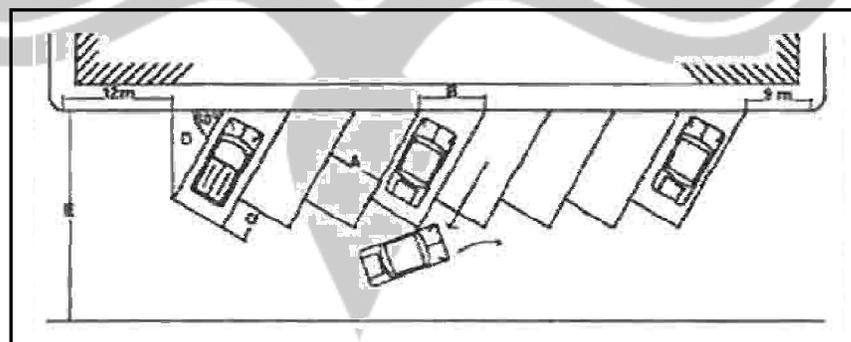
b. Sudut 45° Gambar 2.9. Tata Cara Parkir dengan Sudut 45°

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tabel 2.4. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif,
dan Ruang Manuver pada Tata Cara Parkir dengan Sudut 45°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,60	9,30
Golongan II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Golongan III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

c. Sudut 60° Gambar 2.10. Tata Cara Parkir dengan Sudut 60°

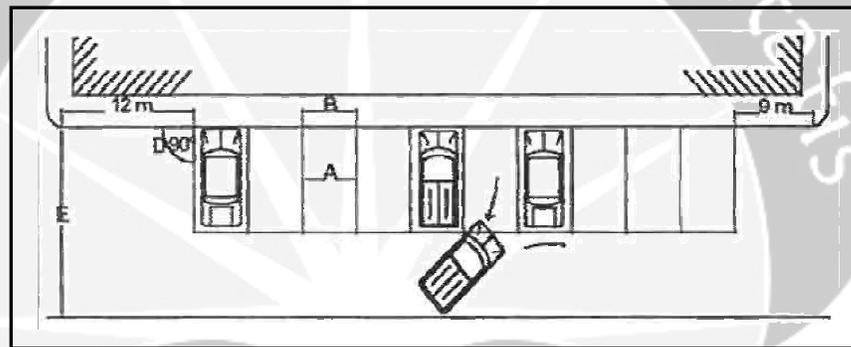
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tabel 2.5. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif, dan Ruang Manuver pada Tata Cara Parkir dengan Sudut 60°

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan II	2,5	3,0	1,50	5,95	10,55
Golongan III	3,0	3,7	1,85	6,00	10,60

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

d. Sudut 90°



Gambar 2.11. Tata Cara Parkir dengan Sudut 90°

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tabel 2.6. Lebar Ruang Parkir, Ruang Parkir Efektif, dan Ruang Manuver pada Tata Cara Parkir dengan Sudut 90°

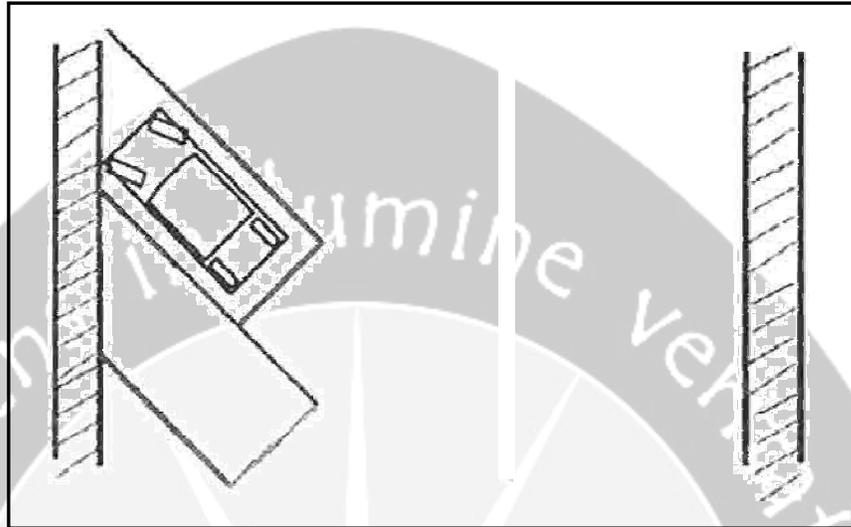
	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Golongan II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Golongan III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Keterangan :

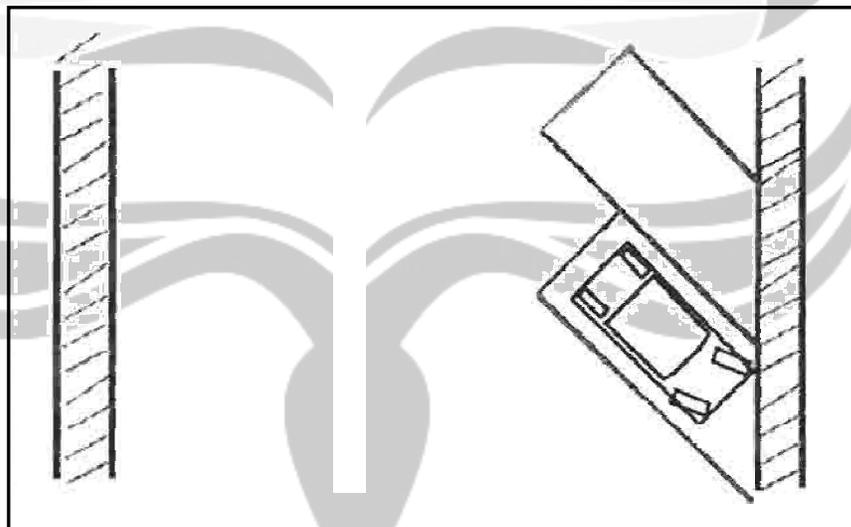
- A : Lebar ruang parkir (meter)
- B : Lebar kaki ruang parkir (meter)
- C : Selisih panjang ruang parkir (meter)
- D : Ruang parkir efektif (meter)
- M : Ruang manuver (meter)
- E : Ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (meter)

e. Pada daerah tanjakan



Gambar 2.12. Tata Cara Parkir Menyudut pada Daerah Tanjakan
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

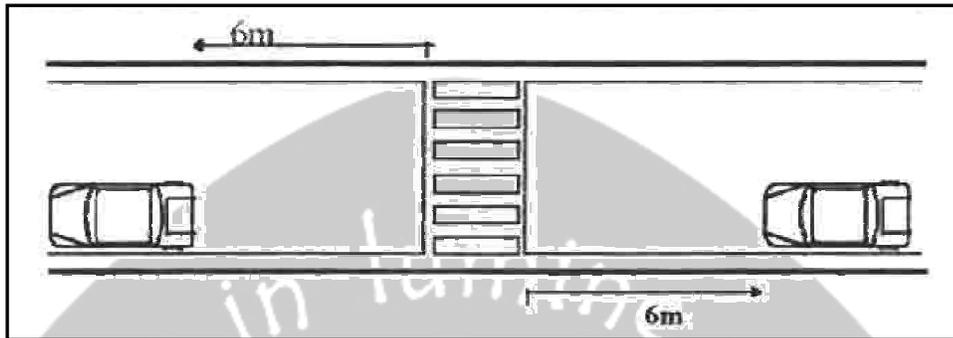
f. Pada daerah turunan



Gambar 2.13. Tata Cara Parkir Menyudut pada Daerah Turunan
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2.5. Larangan Parkir

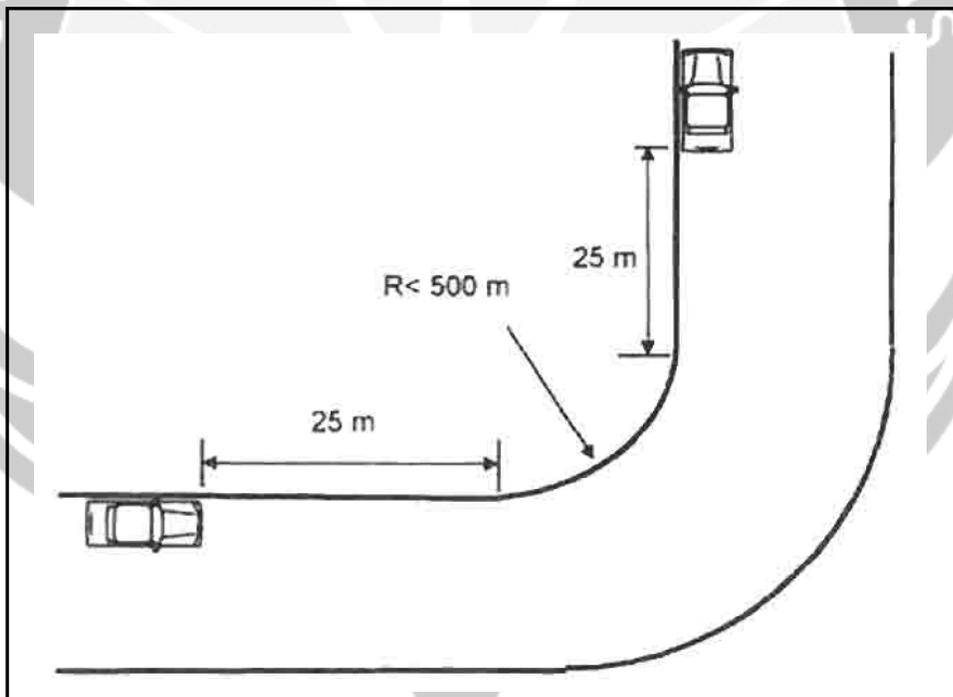
1. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.



Gambar 2.14. Tata Cara Parkir Dekat Penyebrangan Pejalan Kaki

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

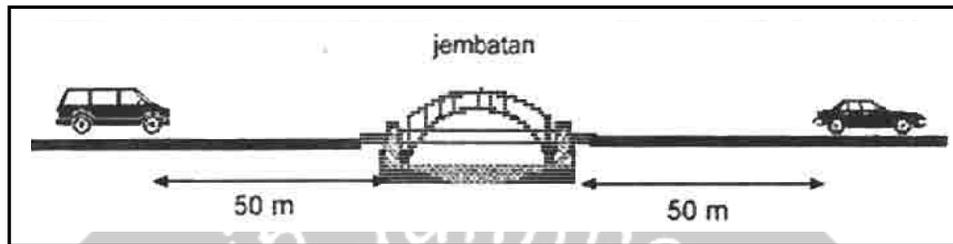
2. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter



Gambar 2.15. Tata Cara Parkir Dekat Tikungan

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

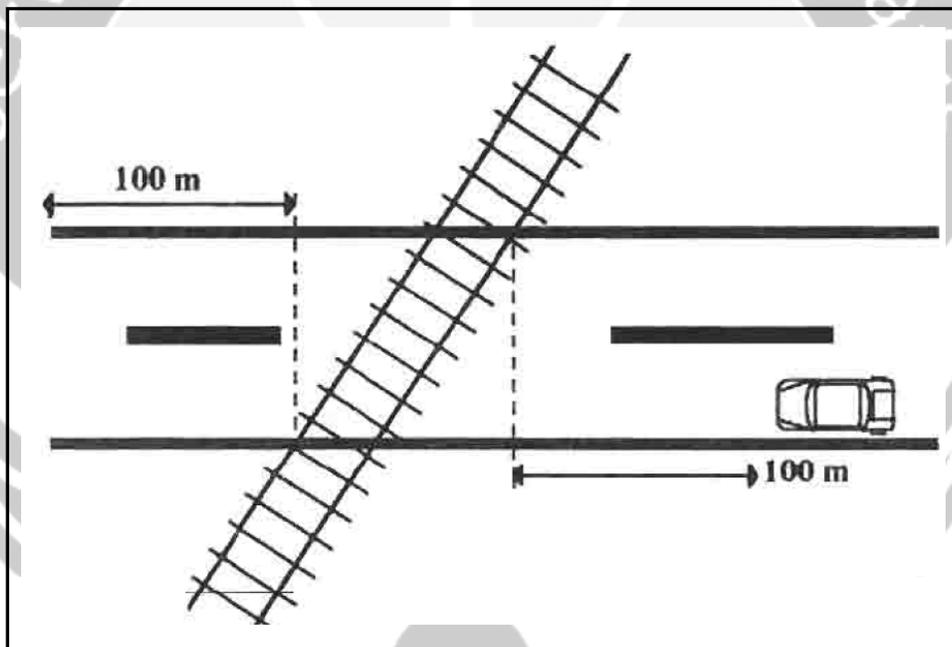
3. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan



Gambar 2.16. Tata Cara Parkir Dekat Jembatan

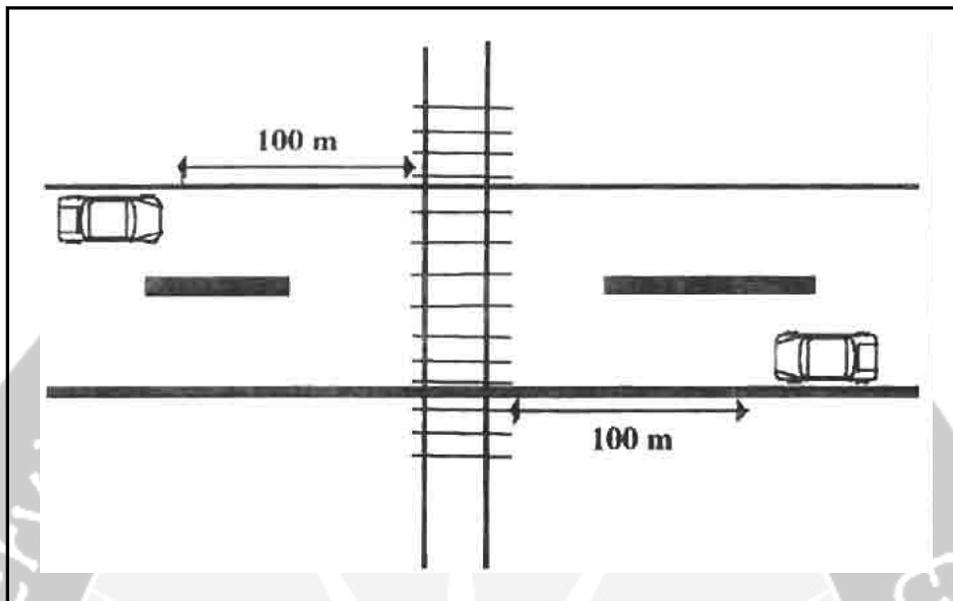
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

4. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang



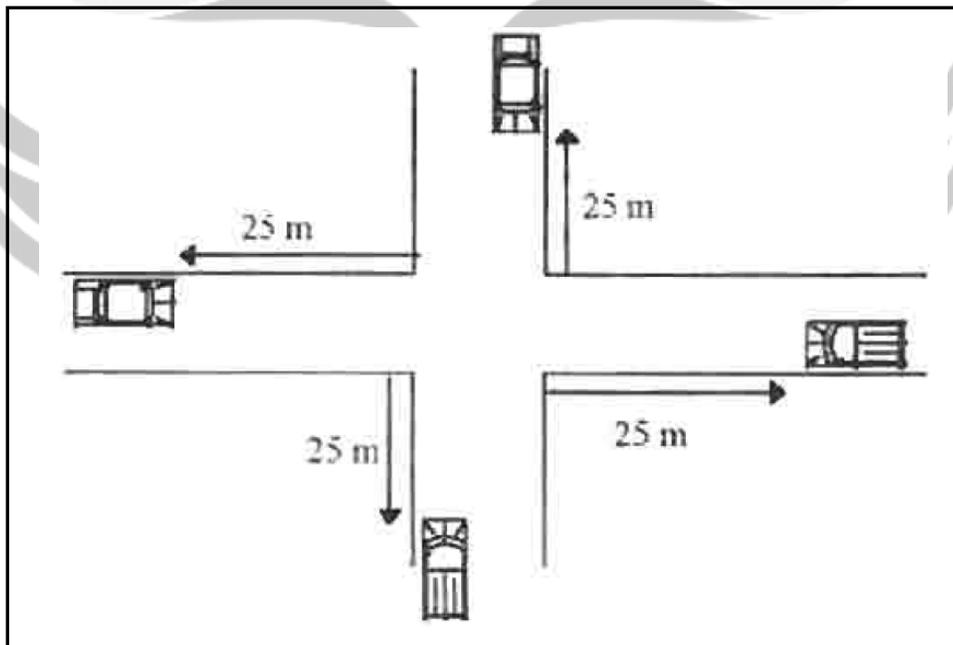
Gambar 2.17. Tata Cara Parkir Dekat Rel Kereta Api

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



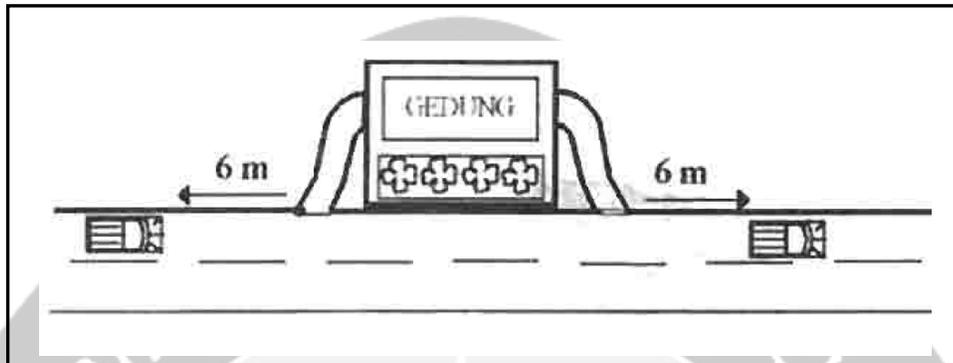
Gambar 2.18. Contoh Lain Tata Cara Parkir Dekat Rel Kereta Api
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

5. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan



Gambar 2.19. Tata Cara Parkir Menjelang Persimpangan
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

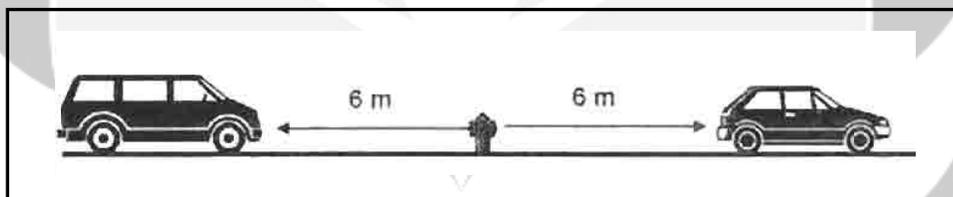
6. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung



Gambar 2.20. Tata Cara Parkir di Dekat Akses Bangunan

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

7. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah *hydrant*/ keran pemadam kebakaran atau sumber sejenis



Gambar 2.21. Tata Cara Parkir Dekat *Hydrant*

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

8. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya

2.6. Taman Parkir

Menurut Abubakar (1998), konsentrasi kegiatan seperti rumah sakit, kantor, pusat perbelanjaan, dan lain-lain merupakan sebuah tarikan perjalanan. Tarikan perjalanan yang besar akan menimbulkan arus lalu lintas yang besar pula. Bagaimanapun dalam melakukan kegiatan tersebut, bagi pemilik kendaraan akan perlu tempat perhentian sementara.

Semakin besar tarikan perjalanan, maka semakin besar pula tempat perhentian atau area parkir yang dibutuhkan. Kadangkala area parkir tidak memungkinkan ditempatkan di badan jalan, karena dengan memperhatikan kondisi arus lalu lintas dan kelestarian lingkungan. Parkir di luar badan jalan diaplikasikan di tempat-tempat yang tarikan perjalanannya besar agar kelancaran lalu lintas dan kelestarian lingkungan tetap terjaga.

2.6.1. Kriteria Taman Parkir

Menurut Abubakar (1998), ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam mendesain taman parkir dan menjadi kriteria diantaranya:

1. Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD),
2. keselamatan dan kelancaran lalu lintas,
3. kelestarian lingkungan,
4. kemudahan bagi pengguna jasa,
5. tersedianya tata guna lahan,
6. letak antara jalan akses utama ke daerah yang dilayani.

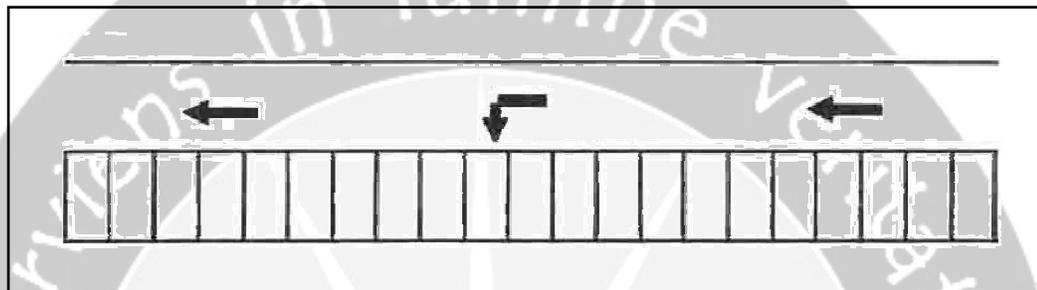
2.6.2. Pola Parkir

1. Parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit di suatu tempat kegiatan.

- 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 ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° .

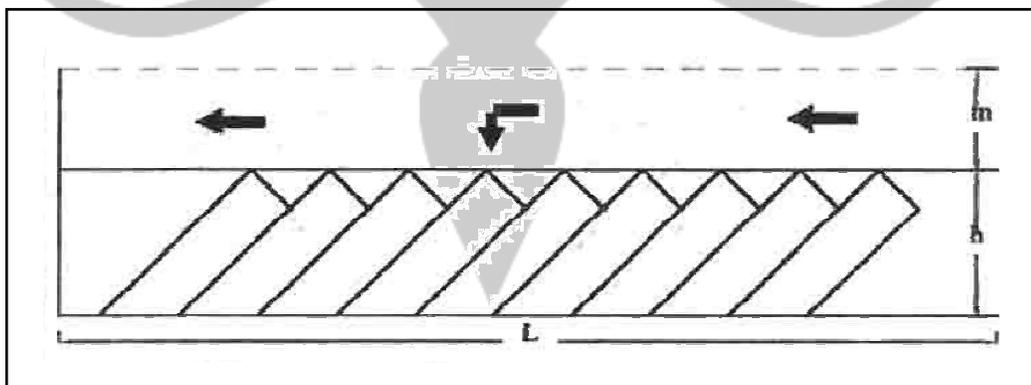


Gambar 2.22. Pola Parkir Tegak Lurus

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

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



Gambar 2.23. Pola Parkir Sudut

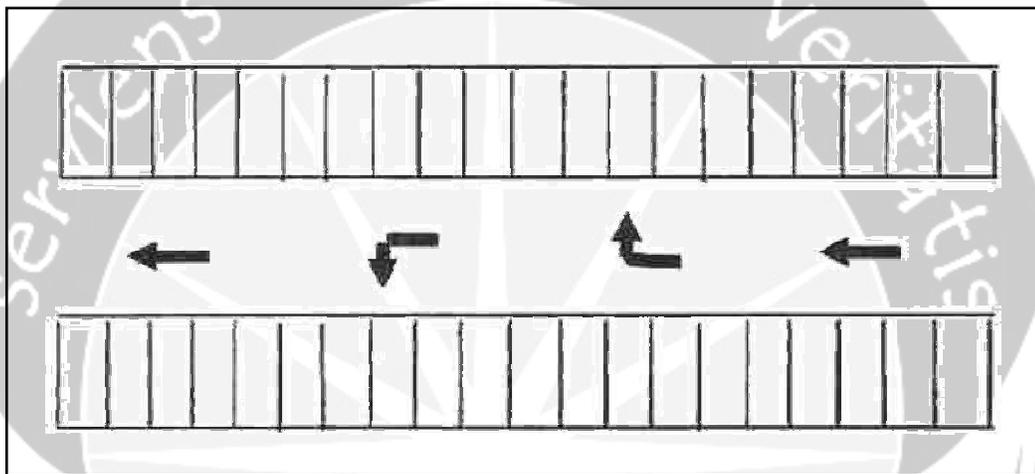
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruangan cukup memadai.

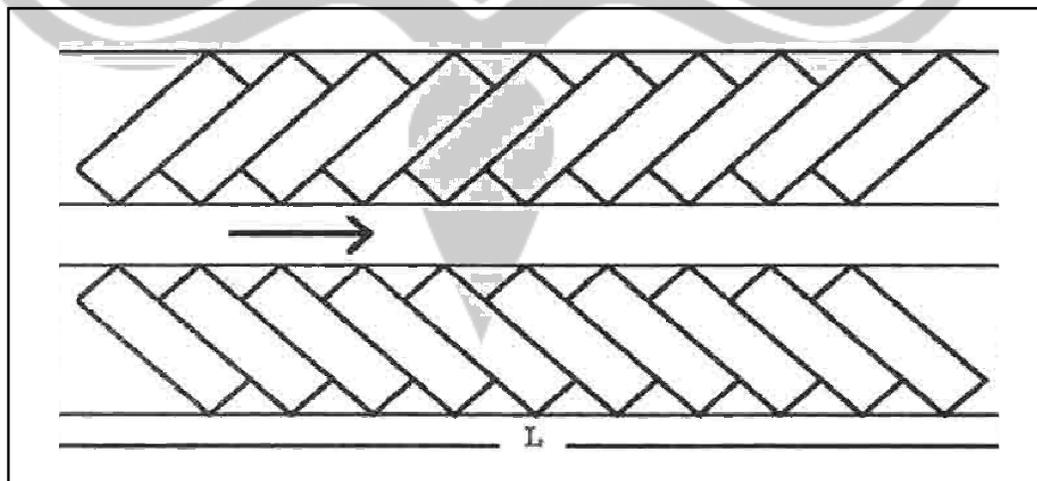
a. Membentuk sudut 90°

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



Gambar 2.24. Parkir Tegak Lurus yang Berhadapan
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

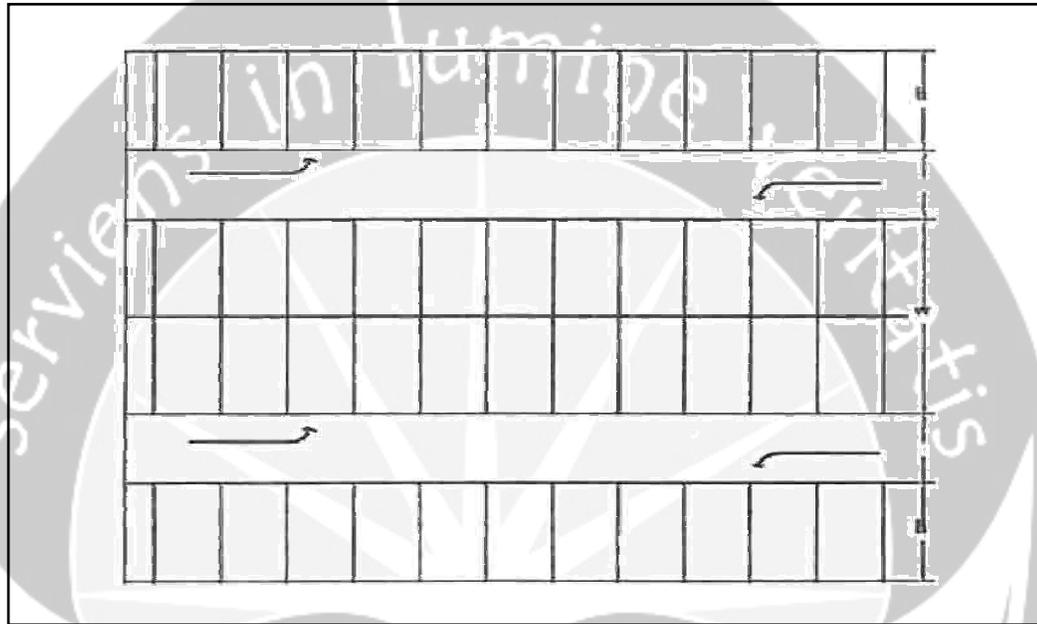


Gambar 2.25. Parkir Sudut yang Berhadapan
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruangan cukup luas.

a. Membentuk sudut 90°

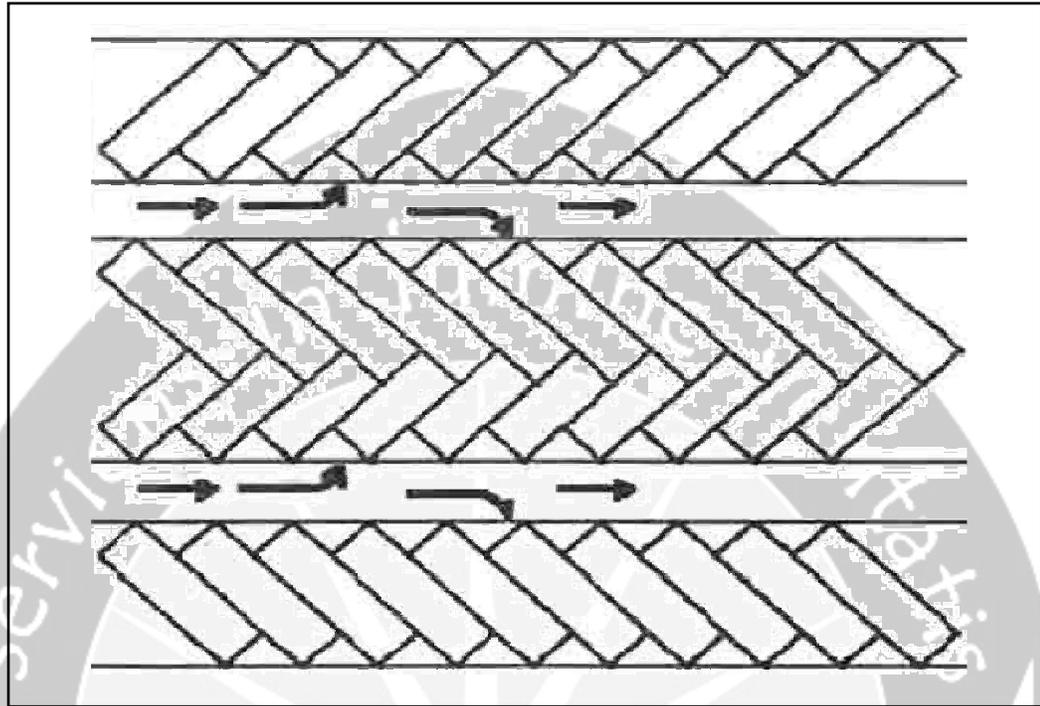


Gambar 2.26. Taman Parkir Tegak Lurus dengan Dua Gang

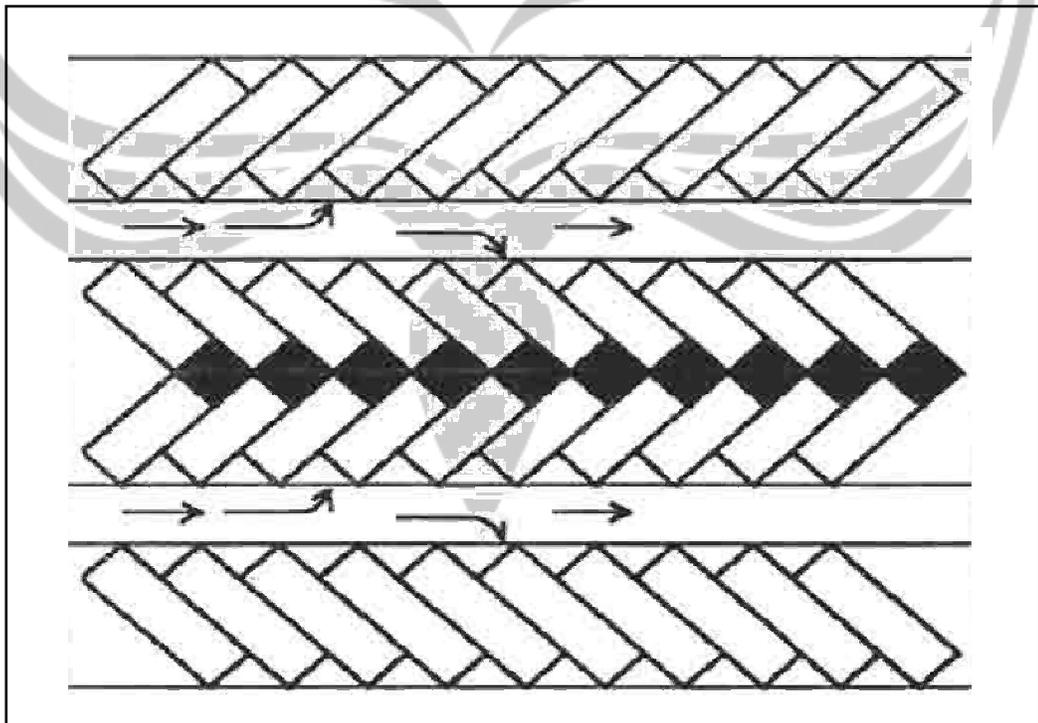
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

b. Membentuk sudut 45°

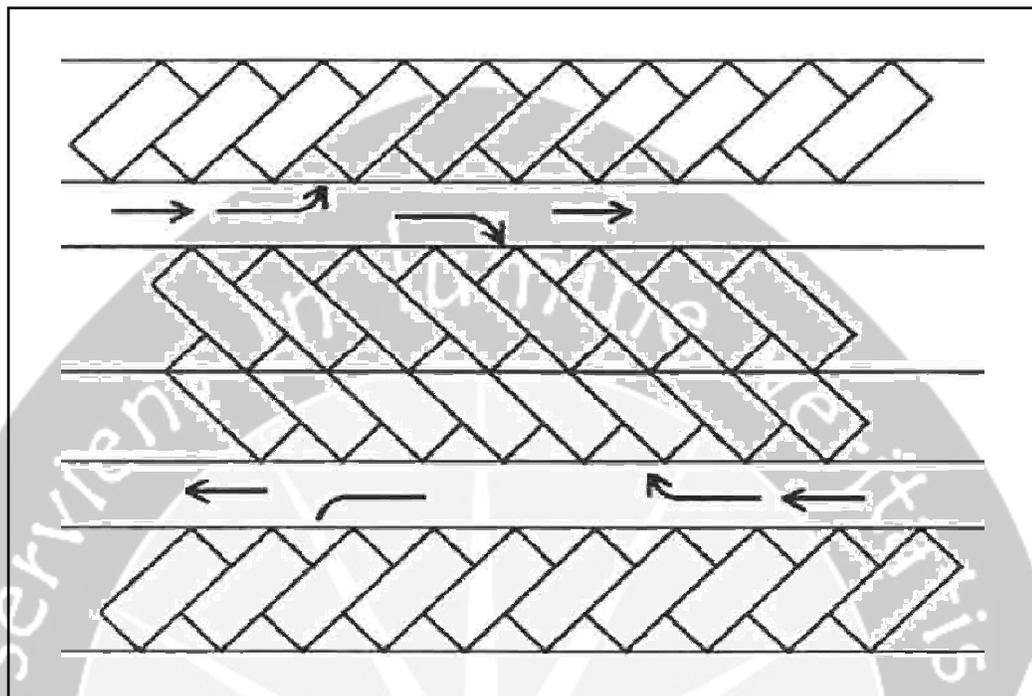
- 1) Bentuk tulang ikan tipe A
- 2) Bentuk tulang ikan tipe B
- 3) Bentuk tulang ikan tipe C



Gambar 2.27. Taman Parkir Sudut dengan Dua Gang Tipe A
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Gambar 2.28. Taman Parkir Sudut dengan Dua Gang Tipe B
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Gambar 2.29. Taman Parkir Sudut dengan Dua Gang Tipe C
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

2.7. Jalur Sirkulasi, Gang dan Modul

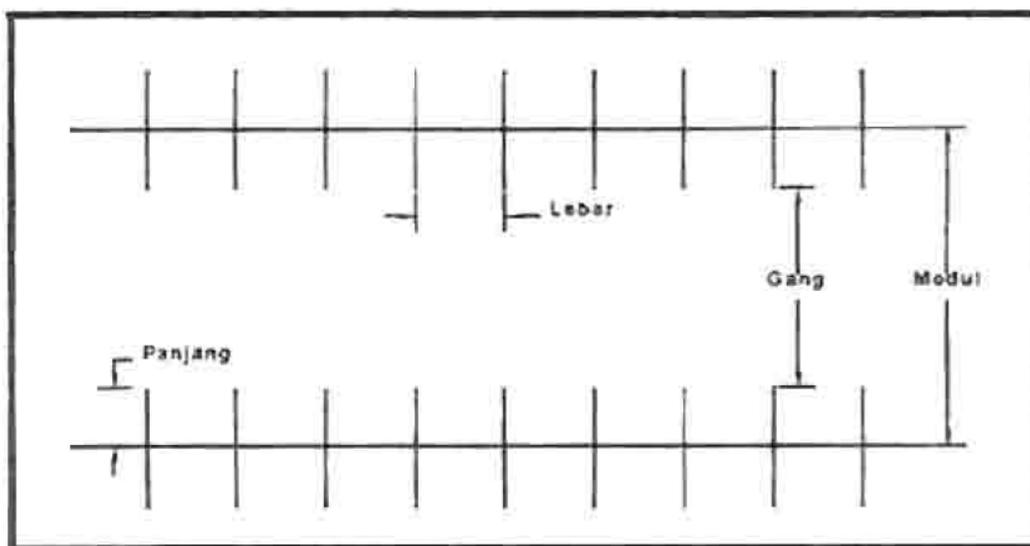
Pada sebuah tempat parkir diperlukan sebuah jalur sirkulasi yaitu jalur yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Jalur ini mempunyai ukuran lebar yang berbeda sesuai dengan pola parkir dan sudut parkir yang digunakan di sebuah areal parkir. Selain itu areal parkir juga memiliki jalur gang, yaitu jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.

Menurut Pedoman dan Perencanaan Fasilitas Parkir, yang menjadi perbedaan antara jalur sirkulasi dan gang terutama terletak pada penggunaannya. Patokan umum yang dipakai adalah:

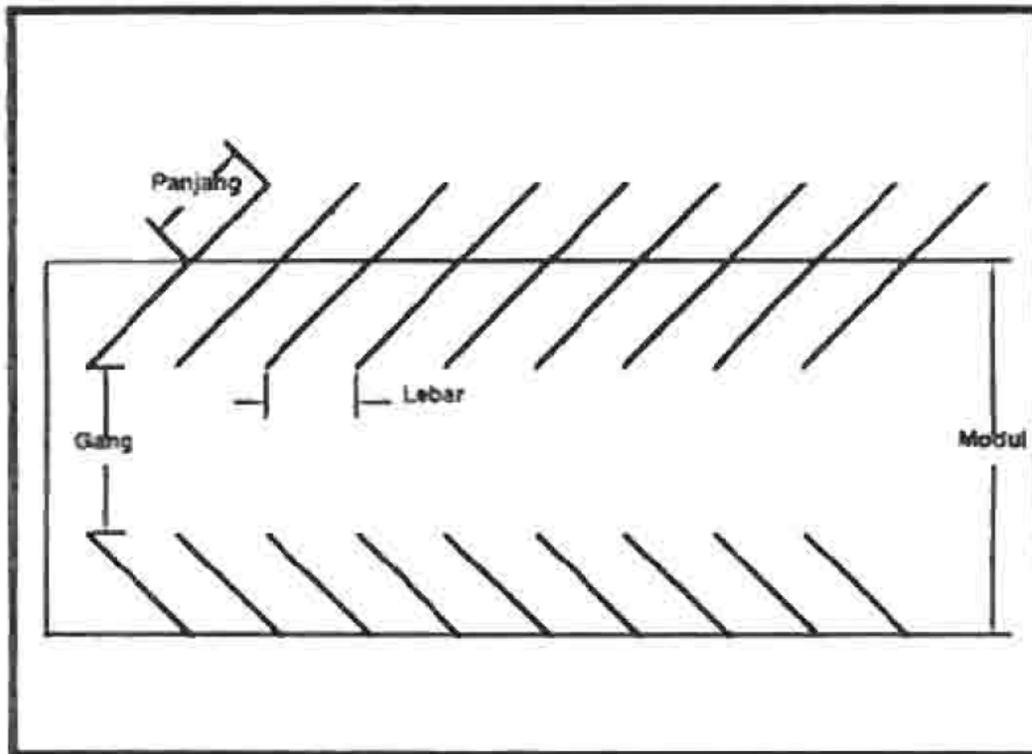
1. panjang sebuah jalur gang tidak lebih dari 100 meter,

2. jalur gang yang ini dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi adalah 3,5 meter untuk jalan satu arah dan 6,5 meter untuk jalan dua arah.



Gambar 2.30. Ukuran Pelataran Parkir Tegak Lurus
Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Gambar 2.31. Ukuran Pelataran Parkir Sudut
 Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tabel 2.7. Lebar Jalur Gang

Satuan Ruang Parkir (SRP)	Lebar Jalur gang (meter)							
	< 30 ⁰		< 45 ⁰		< 60 ⁰		90 ⁰	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
1. SRP mobil penumpang 2,5m x 5,0m	3,0 '	6,0 '	3,0 '	3,0 '	5,1 '	6,0 '	6,0 '	8,0 ' 8,0 ''
2. SRP mobil penumpang 2,5m x 5,0m	3,5 ''	6,5 ''	3,5 ''	6,5 ''	5,1 ''	6,5 ''	6,5 ''	8,0 ' 8,0 ''

Keterangan : ' = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

'' = lokasi parkir dengan fasilitas pejalan kaki

Sumber: Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir,
 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat