

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Pengertian Parkir**

Suatu kendaraan yang bergerak pada suatu saat harus berhenti, baik untuk waktu yang sebentar atau untuk waktu yang lama atau yang sering disebut dengan parkir. Apabila perparkiran dimanfaatkan dengan baik sesuai dengan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat sebelumnya, maka perparkiran tersebut dapat digunakan untuk mengatur lalu lintas. (Warpani, 2002)

Setiap kendaraan pasti akan mengawali perjalanannya dari tempat parkir, seperti garasi, halaman rumah dan tepi jalan, kemudian nantinya akan diakhiri di tempat parkir juga, seperti di gedung parkir, taman parkir, ataupun di jalan. Biasanya masalah perparkiran terjadi pada akhir perjalanan, hal ini dikarenakan konsentrasi kendaraan pada akhir perjalanan selalu lebih tinggi jika dibandingkan dengan tempat awal perjalanan. (Abubakar, 1998).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya, sedangkan berhenti adalah keadaan kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya.

### **3.2 Fasilitas Parkir**

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), fasilitas parkir adalah sebuah tempat yang disediakan untuk kendaraan yang akan melakukan sesuatu kegiatan sehingga harus berhenti sementara waktu. Tujuan dari adanya fasilitas parkir adalah untuk memberikan kendaraan sebuah tempat istirahat serta sebagai penunjang kelancaran lalu lintas. Jenis dan penempatan fasilitas parkir dalam operasional sehari-hari dapat dikelompokkan sebagai berikut.

1. Parkir di badan jalan (*on-street parking*), yaitu parkir yang menggunakan bagian tepian jalan, dimana penempatannya terdiri dari:
  - a. parkir pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir,
  - b. parkir pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
2. Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*), yaitu fasilitas parkir kendaraan yang menggunakan bagian luar tepi jalan umum untuk menunjang suatu kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir, dimana penempatannya terdiri dari:
  - a. fasilitas parkir untuk umum, yaitu tempat parkir seperti gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri,
  - b. fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang, yaitu tempat parkir seperti gedung parkir yang disediakan sebagai penunjang sebuah kegiatan pada bangunan utama.

### **3.3 Jenis Kebutuhan Parkir**

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), kebutuhan luas area parkir berbeda satu dengan yang lainnya, sesuai dengan peruntukannya. Pada umumnya, ada 2 jenis peruntukan kebutuhan parkir, yaitu sebagai berikut :

1. Kegiatan parkir yang tetap
  - a. pusat perkantoran swasta atau pemerintahan,
  - b. pusat perdagangan,
  - c. pasar,
  - d. pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan,
  - e. tempat rekreasi,
  - f. sekolah,
  - g. rumah sakit,
  - h. hotel dan tempat penginapan.
2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
  - a. tempat pertunjukan,
  - b. bioskop,
  - c. rumah ibadah,
  - d. tempat pertandingan olahraga.

### **3.4 Studi Parkir**

Studi parkir dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui informasi mengenai ruang parkir yang disediakan. Informasi yang dimaksud berupa karakteristik-

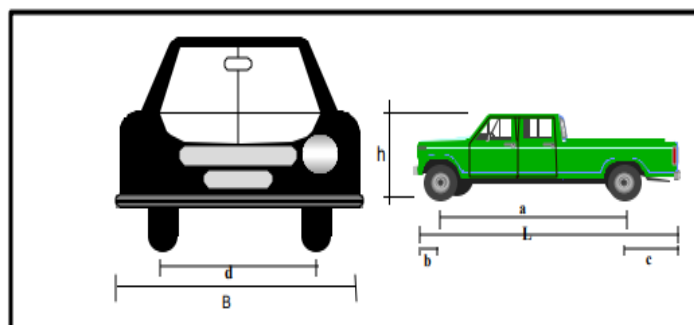
karakteristik pada ruang parkir tersebut. Dari studi ini, informasi yang didapatkan dapat menjadi dasar untuk memperkirakan kebutuhan ruang parkir pada saat ini dan masa mendatang.

### **3.5 Satuan Ruang Parkir**

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan, dalam hal ini jenis kendaraan yang dimaksud antara lain mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor. Selain itu, satuan ruang parkir juga harus memperhatikan ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Untuk menentukan Satuan Ruang Parkir (SRP), didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut :5

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

Dalam penentuan besaran SRP harus didasarkan pada nilai SRP kendaraan yang dipilih. Hasil survei di lapangan menunjukkan bahwa ukuran setiap kendaraan memiliki perbedaan yang juga akan berdampak pada perbedaan daya tampung ruang parkir pada suatu tempat parkir. Ukuran kendaraan standar pada mobil penumpang dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3.1 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Keterangan :

a = jarak gandar

d = lebar

h = tinggi total

b = depan tergantung

B = lebar total

c = belakang tergantung

L = panjang total

## 2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas untuk kendaraan yang parkir dapat dibuat pada arah lateral dan arah longitudinal dari kendaraan. Pada arah lateral, dilakukan pengukuran dari bagian terluar pintu saat terbuka hingga ke badan kendaraan yang berada di sebelahnya yang akan ditetapkan sebagai ruang bebas parkir.

Tujuan diberikannya ruang bebas adalah supaya tidak menyebabkan sebuah benturan antara pintu kendaraan yang akan dibuka saat penumpang akan turun dengan kendaraan lain yang parkir di sebelahnya. Pada arah longitudinal, ruang bebas ditetapkan pada kendaraan bagian depan dengan tujuan agar terhindar dari benturan dengan dinding atau kendaraan lain yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas pada arah lateral ditetapkan sebesar 5 cm, sedangkan jarak bebas pada arah longitudinal ditetapkan sebesar 30 cm.

## 3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan sebuah fungsi bagi pengguna kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir yang berbeda berdasarkan jenisnya. Sebagai contoh, bukaan pintu kendaraan pekerja kantor akan memiliki perbedaan ukuran lebar dengan pintu kendaraan pengunjung tempat olahraga.

Dalam hal ini, karakteristik setiap pengguna kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir dibagi menjadi tiga seperti pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pekerja/karyawan kantor</li> <li>• Pengunjung/tamu pusat kegiatan perdagangan, perkantoran, universitas, pemerintahan</li> </ul>	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengunjung pusat rekreasi/hiburan, tempat olahraga, pusat perdagangan swalayan/eceran, hotel, bioskop, rumah sakit.</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 : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Penentuan SRP dibagi menjadi 3 jenis kendaraan seperti pada Tabel 3.2.

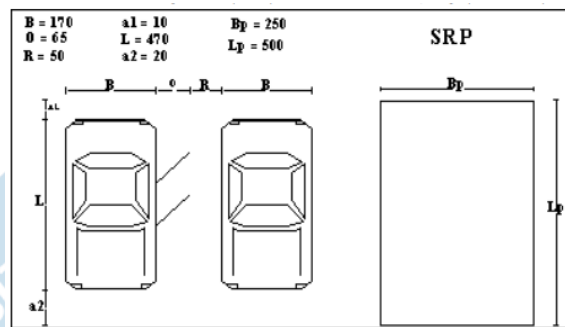
Tabel 3.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Besar satuan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Satuan ruang parkir mobil penumpang



Gambar 3.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

Keterangan :

$B$  = lebar total kendaraan                       $a_1, a_2$  = jarak bebas arah longitudinal

$R$  = jarak bebas arah lateral                       $L$  = panjang total kendaraan

$O$  = lebar bukaan pintu

Gol I :  $B = 170$                        $a_1 = 10$                        $B_p = B + R + O = 230$

$R = 5$                        $a_2 = 20$                        $L_p = a_1 + a_2 + L = 500$

$O = 55$                        $L = 20$

Gol II :  $B = 170$                        $a_1 = 10$                        $B_p = B + R + O = 250$

$R = 5$                        $L = 470$                        $L_p = a_1 + a_2 + L = 500$

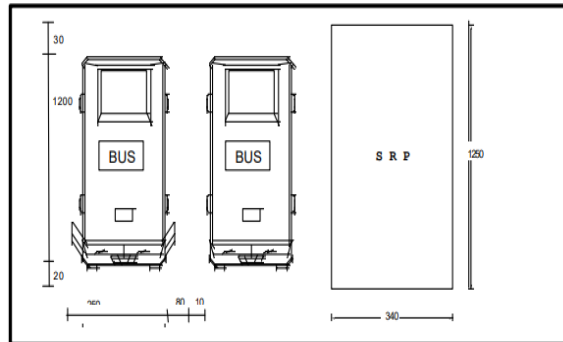
$O = 75$                        $a_2 = 20$

Gol III :  $B = 170$                        $a_1 = 10$                        $B_p = B + R + O = 300$

$O = 80$                        $L = 470$                        $L_p = a_1 + a_2 + L = 500$

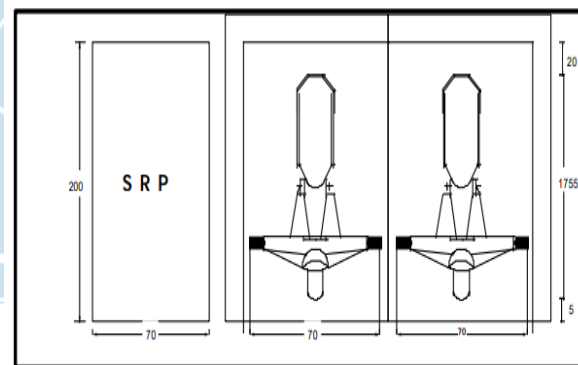
$R = 50$                        $a_2 = 20$

## 2. Satuan ruang parkir bus/truk



Gambar 3.3 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm)

## 3. Satuan ruang parkir sepeda motor



Gambar 3.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm)

### 3.6 Karakteristik Parkir

Dalam perhitungan analisis kebutuhan parkir, perlu diketahui beberapa parameter karakteristik parkir seperti dibawah ini.

#### 3.6.1 Akumulasi parkir

Akumulasi parkir merupakan total banyaknya kendaraan yang parkir di suatu tempat parkir pada waktu tertentu dan dapat dikategorikan berdasarkan jenis dan maksud perjalanannya, di mana nilai dari akumulasi parkir selama waktu tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode tertentu.



Akumulasi parkir dapat dihitung menggunakan persamaan :

$$Akumulasi = E_i - E_x \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan :

$E_i$  = *Entry* (kendaraan yang masuk lokasi parkir)

$E_x$  = *Exit* (kendaraan yang keluar lokasi parkir)

Bila sebelum pengambilan data telah terdapat kendaraan yang parkir, maka nilai akumulasi tersebut dijumlahkan dengan jumlah kendaraan yang sedang parkir, sehingga persamaannya menjadi :

$$Akumulasi = E_i - E_x + x \dots\dots\dots (3.2)$$

Keterangan :

$x$  = jumlah kendaraan yang telah parkir sebelum pengambilan data

### 3.6.2 Volume parkir

Volume parkir merupakan banyaknya kendaraan yang juga tergolong dalam beban parkir (banyaknya kendaraan dalam waktu tertentu). Lamanya waktu kendaraan untuk parkir dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang masuk selama waktu pengamatan ke lokasi parkir.

Perhitungan volume parkir dapat menggunakan persamaan :

$$Volume = E_i + x \dots\dots\dots (3.3)$$

Keterangan :

$E_i$  = *Entry* (kendaraan yang masuk lokasi parkir)

$x$  = kendaraan yang telah parkir sebelum pengambilan data

### 3.6.3 Durasi parkir

Durasi parkir merupakan rentang waktu atau lama waktu parkir sebuah kendaraan di suatu tempat parkir tertentu dan dicatat dalam satuan menit atau jam.

Perhitungan durasi parkir dapat menggunakan persamaan :

$$Durasi = Extime - Entime \dots\dots\dots (3.4)$$

Keterangan:

*Extime* = waktu kendaraan keluar dari lokasi parkir

*Entime* = waktu kendaraan masuk ke lokasi parkir

### 3.6.4 Pergantian parkir

Pergantian parkir (*turn over parking*) adalah tingkat penggunaan ruang parkir yang dihitung dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir yang ada selama waktu pengamatan.

Perhitungan pergantian parkir dapat menggunakan persamaan :

$$Turn\ over = \frac{Volume\ parkir}{Ruang\ parkir\ yang\ tersedia} \dots\dots\dots (3.5)$$

### 3.6.5 Indeks parkir

Indeks parkir merupakan perbandingan akumulasi kendaraan yang parkir dengan kapasitas ruang parkir yang disediakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah luas lahan parkir yang tersedia sudah memenuhi untuk menampung seluruh kendaraan atau belum. Nilai indeks parkir >100% menyatakan bahwa kebutuhan ruang parkir lebih besar dibandingkan dengan kapasitas yang ada, sebaliknya nilai indeks parkir <100% menyatakan bahwa kebutuhan ruang parkir masih mampu dipenuhi. (Papacostas dan Prevedourus, 1993).

Perhitungan indeks parkir dapat menggunakan persamaan :

$$Indeks\ parkir = \frac{Akumulasi\ parkir}{Ruang\ parkir\ yang\ tersedia} \times 100\% \dots\dots\dots (3.6)$$

### 3.7 Penentuan Kebutuhan Parkir

1. Menurut Hobbs (1995), perhitungan kebutuhan ruang parkir dapat dilakukan dengan mengalikan volume puncak parkir kendaraan dengan SRP yang direncanakan.

$$KRP = V_p \times SRP \dots\dots\dots (3.7)$$

Keterangan :

KRP = Kebutuhan Ruang Parkir  
 $V_p$  = Volume puncak parkir kendaraan  
 SRP = Satuan Ruang Parkir

2. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan ditentukan sebagai berikut :

Tabel 3.3 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat Perdagangan

Luas Area Total (100m <sup>2</sup> )	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1502

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

3. Menurut Pignataro (1973), perhitungan kebutuhan ruang parkir dapat dilakukan menggunakan rumus pendekatan.

$$Z = \frac{y \times D}{T} \dots\dots\dots (3.8)$$

Keterangan :

Z = Kebutuhan Ruang Parkir (KRP)  
 $y$  = Jumlah kendaraan yang diparkir dalam satu waktu  
 $D$  = Rata-rata durasi parkir (jam)  
 $T$  = Lama waktu survei (jam)

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	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	
• Pasar Swalayan	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	3,5 – 7,5
Pusat Perkantoran		
• Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	1,5 - 3,5
• Pelayanan umum	SRP / 100 m <sup>2</sup> luas lantai efektif	0,7 - 1,0
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,2 – 0,4
Hotel / Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,1 – 1,3

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

### **3.8 Desain Parkir**

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), desain parkir dapat dibedakan menurut tata letaknya yaitu sebagai berikut.

#### **3.8.1 Desain parkir di badan jalan**

Untuk mengimplementasikan desain parkir di badan jalan yang baik, perlu dilakukan perencanaan kebutuhan ruang yang baik pula dengan mempertimbangkan kondisi lalu lintas sekitar.

## 1. Penentuan sudut parkir

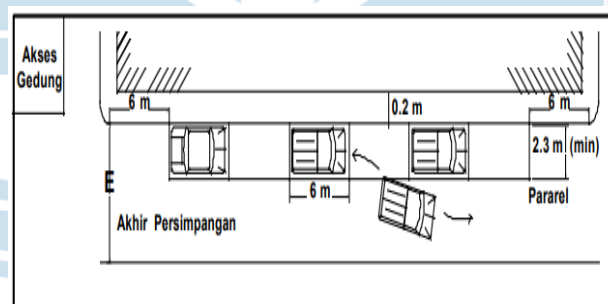
Dalam menentukan sudut parkir, terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan, antara lain:

- a. Lebar jalan.
- b. Karakteristik kecepatan.
- c. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan.
- d. Sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.
- e. Dimensi kendaraan.

## 2. Pola parkir

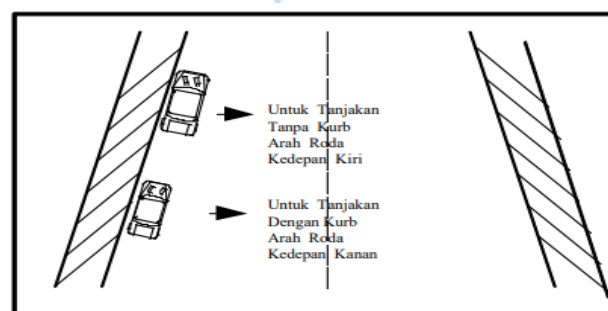
### a. Pola parkir paralel

#### 1) Pada daerah yang datar



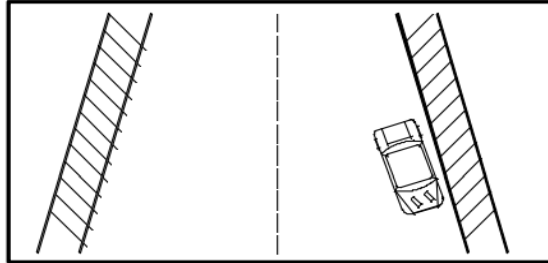
Gambar 3.5 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Datar

#### 2) Pada daerah tanjakan



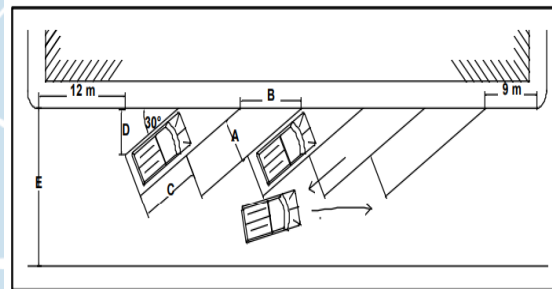
Gambar 3.6 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Tanjakan

## 3) Pada daerah turunan



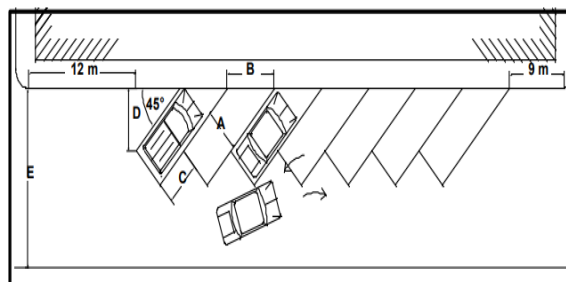
Gambar 3.7 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Turunan

## b. Pola parkir menyudut

a) Sudut  $30^\circ$ Gambar 3.8 Parkir Menyudut Pada Sudut  $30^\circ$ Tabel 3.5 Ukuran Menyudut Pada Sudut  $30^\circ$ 

Golongan	A	B	C	D	E
I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

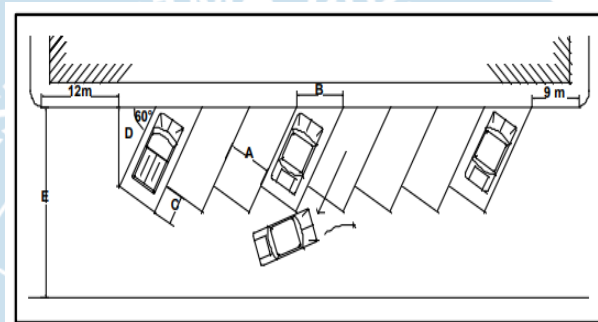
b) Sudut  $45^\circ$ Gambar 3.9 Parkir Menyudut Pada Sudut  $45^\circ$

Tabel 3.6 Ukuran Menyudut Pada Sudut 45°

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

c) Sudut 60°



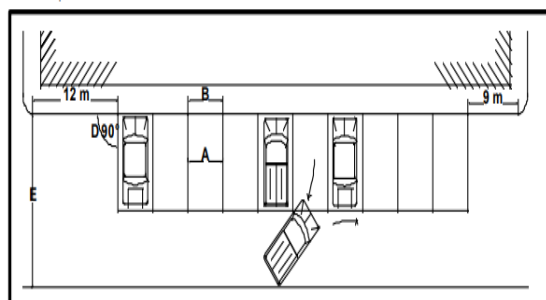
Gambar 3.10 Parkir Menyudut Pada Sudut 60°

Tabel 3.7 Ukuran Menyudut Pada Sudut 60°

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

d) Sudut 90°



Gambar 3.11 Parkir Menyudut Pada Sudut 90°

Tabel 3.8 Ukuran Menyudut Pada Sudut 90°

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

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)

Keterangan :

A = lebar ruang parkir (m)

B = lebar kaki ruang parkir (m)

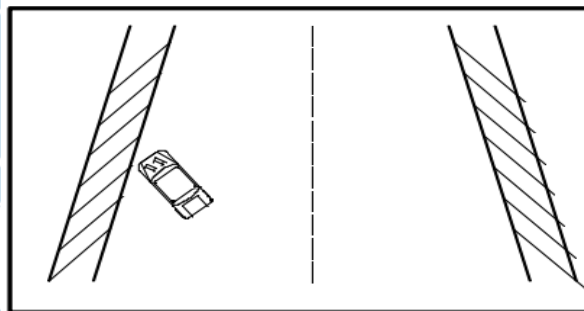
C = selisih panjang ruang parkir (m)

D = ruang parkir efektif (m)

M = ruang manuver (m)

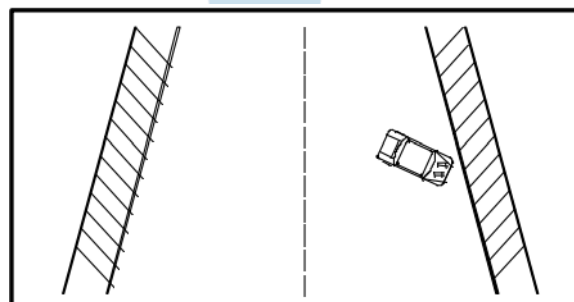
E = ruang manuver ditambah ruang parkir efektif (m)

e) Pada daerah tanjakan



Gambar 3.12 Parkir Menyudut Pada Daerah Tanjakan

f) Pada daerah turunan



Gambar 3.13 Parkir Menyudut Pada Daerah Turunan



### 3. Larangan parkir

- a. Sejauh 6 meter sesudah dan sebelum tempat penyeberangan untuk pejalan kaki ataupun tempat penyeberangan untuk sepeda yang ditentukan.
- b. Sejauh 25 meter sesudah dan sebelum tikungan tajam dengan radius dibawah 500 m.
- c. Sejauh 50 sesudah dan sebelum jembatan.
- d. Sejauh 100 meter sesudah dan sebelum perlintasan sebidang.
- e. Sejauh 25 meter sesudah dan sebelum persimpangan.
- f. Sejauh 6 meter sesudah dan sebelum akses bangunan gedung.
- g. Sejauh 6 meter sesudah dan sebelum keran pemadam kebakaran atau sumber air yang sejenis.
- h. Sejauh tidak menyebabkan kemacetan dan menyebabkan bahaya.

#### 3.8.2 Desain parkir di luar badan jalan

Parkir di luar badan jalan diaplikasikan dengan tujuan untuk melancarkan arus lalu lintas dan melestarikan lingkungan agar tetap terjaga. Selain agar pengguna jalan dapat lebih aman dan agar lalu lintas menjadi lancar, desain parkir ini bertujuan untuk lebih memudahkan pengguna fasilitas parkir. Pola parkir ini tergantung pada adanya lahan yang tersedia serta letak antara jalan askes utama dan daerah yang dijalan. Dengan demikian, desain parkir di luar badan jalan sangat perlu diselaraskan dengan kebutuhan ruang parkir.

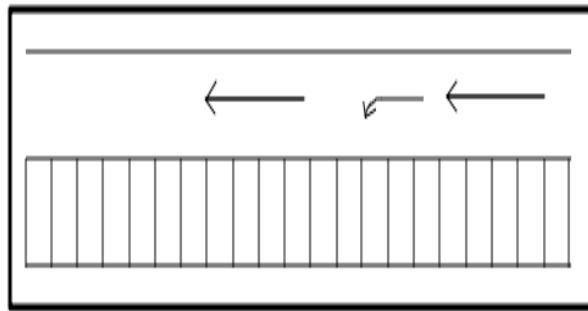
##### 1. Pola parkir mobil penumpang

- a. Parkir kendaraan satu sisi

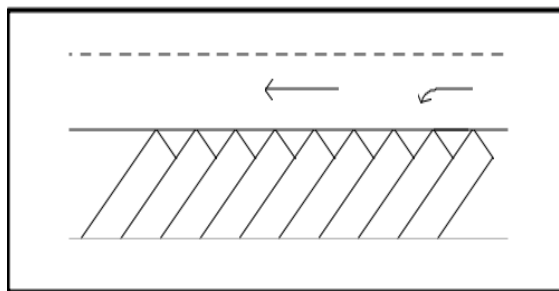
Penerapan pola ini dilakukan apabila ketersediaan ruang sempit.

1) Membentuk sudut  $90^\circ$ 

Daya tampung pola parkir ini lebih besar bila dibandingkan dengan pola parkir paralel, namun kenyamanan dan kemudahan pengemudi dalam melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih kecil apabila dibandingkan dengan sudut pola parkir yang lebih kecil dari  $90^\circ$ .

Gambar 3.14 Pola Parkir Satu Sisi Sudut  $90^\circ$ 2) Membentuk sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ , dan  $60^\circ$ 

Daya tampung pola parkir ini lebih banyak besar dibandingkan dengan pola parkir paralel, serta dapat membuat pengemudi lebih nyaman dan mudah untuk melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir dibandingkan dengan sudut pola parkir  $90^\circ$ .

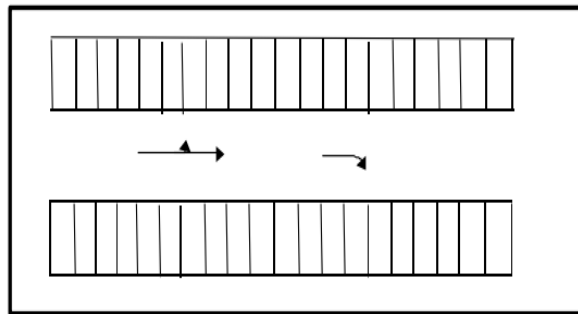
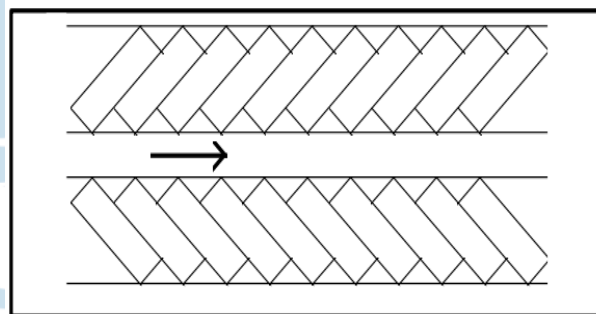
Gambar 3.15 Parkir Satu Sisi Sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ , dan  $60^\circ$ 

## b. Parkir kendaraan dua sisi

Penerapan pola parkir ini dilakukan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

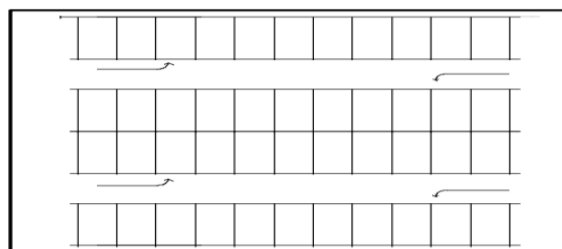
1) Membentuk sudut  $90^\circ$ 

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

Gambar 3.16 Pola Parkir Dua Sisi Sudut  $90^\circ$ 2) Membentuk sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ , dan  $60^\circ$ Gambar 3.17 Pola Parkir Dua Sisi Sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ , dan  $60^\circ$ 

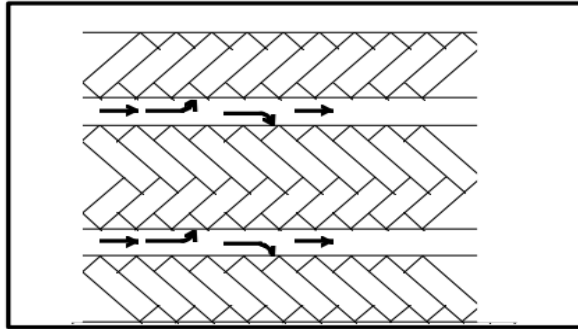
## c. Pola parkir pulau

Penggunaan pola parkir ini dilakukan jika memiliki cukup luas lahan yang disediakan.

1) Membentuk sudut  $90^\circ$ Gambar 3.18 Parkir Pulau Sudut  $90^\circ$

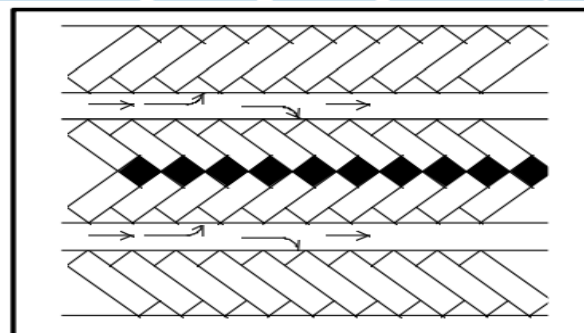
## 2) Membentuk sudut 45°

## a) Bentuk tulang ikan tipe A



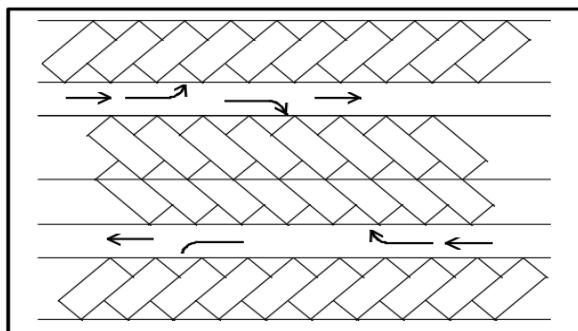
Gambar 3.19 Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk Tulang Ikan Tipe A

## b) Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 3.20 Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk Tulang Ikan Tipe B

## c) Bentuk tulang ikan tipe C

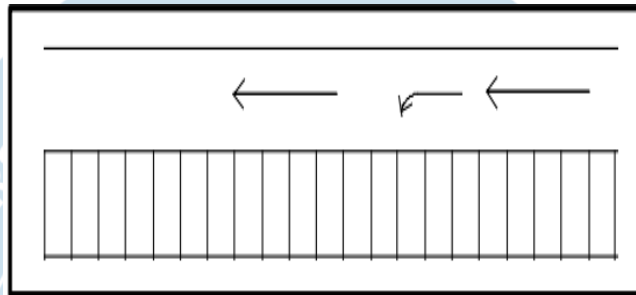


Gambar 3.21 Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk Tulang Ikan Tipe C

## 2. Pola parkir bus/truk

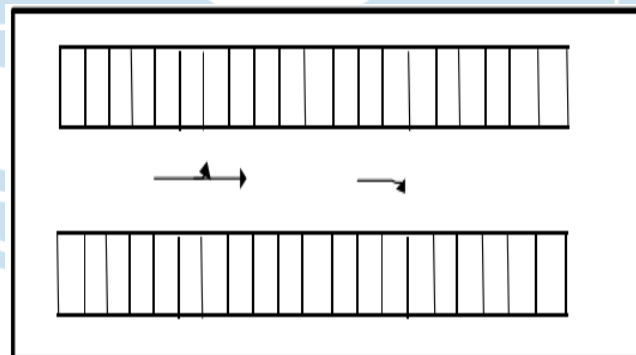
Posisi kendaraan pada pola parkir ini dapat membentuk  $60^\circ$  ataupun  $90^\circ$ , tergantung dari lahan parkir yang tersedia. Berdasarkan segi efektivitas ruangnya, posisi dengan sudut  $90^\circ$  lebih menguntungkan.

### a. Pola parkir satu sisi



Gambar 3.22 Pola Parkir Satu Sisi Bus/Truk

### b. Pola parkir dua sisi



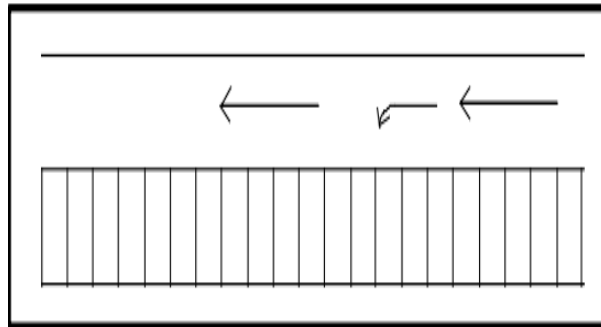
Gambar 3.23 Pola Parkir Dua Sisi Bus/Truk

## 3. Pola parkir sepeda motor

Pada dasarnya letak parkir untuk sepeda motor adalah  $90^\circ$ . Berdasarkan sisi efektivitas ruangnya, letak parkir dengan sudut  $90^\circ$  sangat menguntungkan.

### a. Pola parkir satu sisi

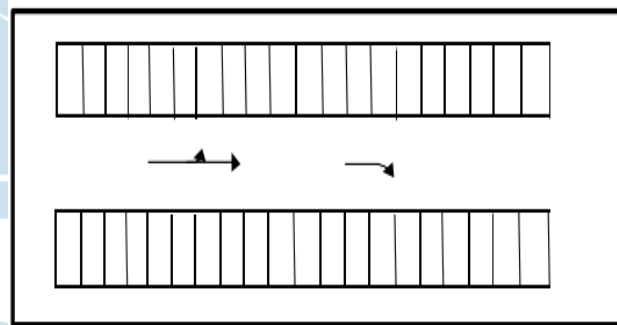
Penerapan pola ini dilakukan apabila ruang yang tersedia sempit.



Gambar 3.24 Pola Parkir Satu Sisi Sepeda Motor

b. Pola parkir dua sisi

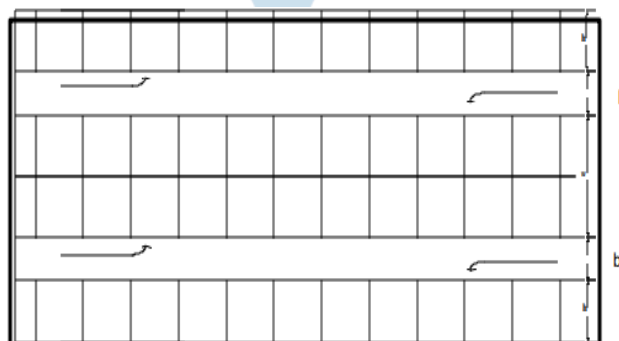
Penerapan pola ini dilakukan apabila ruang yang tersedia cukup memadai (lebar ruas > 5,6 m ).



Gambar 3.25 Pola Parkir Dua Sisi Sepeda Motor

c. Pola parkir pulau

Penerapan pola ini dilakukan apabila ruang yang disediakan cukup luas.



Gambar 3.26 Pola Parkir Pulau Sepeda Motor

Keterangan :

$b$  = lebar jalur gang

$w$  = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau

$h$  = jarak terjauh tepi luar satuan ruang parkir

### 3.8.3 Pintu masuk dan keluar

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), pintu masuk memiliki ukuran 3 meter untuk lebarnya dan panjangnya harus mampu menampung 3 mobil berurutan dengan jarak antara mobil (*spacing*) sekitar 1,5 meter, sehingga panjang-lebar pintu keluar masuk minimum 15 meter.

#### 1. Pintu masuk dan keluar terpisah

Satu jalur :

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

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

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

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

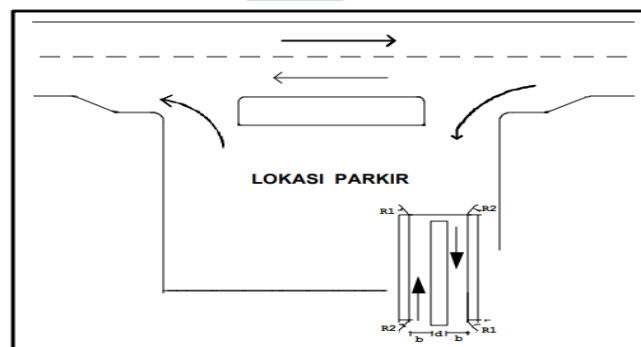
Dua jalur:

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

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

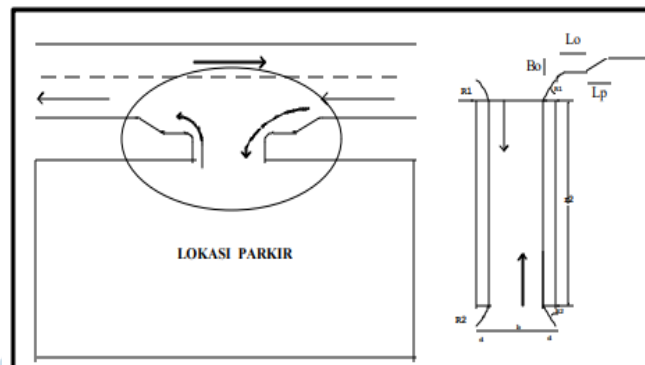
$$R2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$$

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



Gambar 3.27 Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

## 2. Pintu masuk dan keluar menjadi satu



Gambar 3.28 Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu

Dalam melakukan perencanaan pintu masuk dan keluar, perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut.

1. Posisi jalan keluar/masuk diatur sejauh mungkin dari persimpangan.
2. Posisi jalan keluar/masuk diatur sehingga dapat menghindari konflik dengan orang yang berjalan kaki dan yang lain.
3. Posisi jalan keluar diatur sehingga jarak pandang yang diberikan saat memasuki arus lalu lintas dapat mencukupi.
4. Secara teoritis dapat disimpulkan bahwa lebar jalan keluar dan masuk (dalam definisi jumlah jalur) sebaiknya digunakan berdasarkan analisis kapasitas.