

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Umum

Dirjen Perhubungan Darat (1998) menjelaskan pengertian bahwa:

- a. parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara,
- b. berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya,
- c. fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu,
- d. parkir di badan jalan (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan,
- e. fasilitas parkir diluar badan jalan (*off street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan diluar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa parkir dan atau gedung parkir,
- f. Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan suatu kendaraan (mobil penumpang, bus/truk atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang,
- g. jalur sirkulasi yaitu jalur yang dipakai untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar fasilitas parkir,

- h. jalur gang merupakan jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.

2.2. Jenis dan Penempatan Fasilitas Parkir

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*):
 - a. pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir,
 - b. kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
2. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*):
 - a. fasilitas parkir untuk umum adalah parkir yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang diusahakan sebagai usaha kegiatan tersendiri dengan menyediakan jasa pelayanann parkir untuk umum,
 - b. fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah parkir yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama. (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2.3. Disain Parkir di Badan Jalan

Dirjen Perhubungan Darat (1998) menjelaskan bahwa disain parkir di badan jalan meliputi:

1. Penentuan sudut parkir

Penentuan sudut parkir yang akan dipakai pada umumnya ditentukan oleh hal-hal berikut:

- a. lebar jalan,
- b. volume lalu lintas pada jalan yang bersangkutan,

- c. karakteristik kecepatan,
- d. dimensi kendaraan,
- e. sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan

2. Pola Parkir

a. Pola parkir paralel:

- 1) pada daerah datar,
- 2) pada daerah tanjakan,
- 3) pada daerah turunan,

b. Pola parkir menyudut:

- 1) besarnya lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor maupun lokal,
- 2) besarnya lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang parkir manuver berbeda berdasarkan sudut 30° , 45° , 60° , 90° , pada daerah tanjakan dan daerah turunan.

3. Larangan parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan jalan.
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter.
- 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.

h. Sepanjang tifak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya.

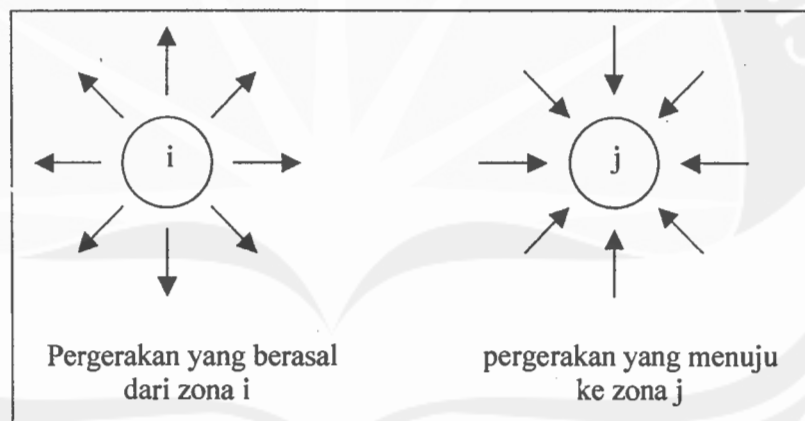
2.4. Bangkitan Perjalanan

Menurut Ofyar Z. Tamin (1997) bangkitan perjalanan merupakan salah satu tahap dalam suatu perencanaan transportasi. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas.

Bangkitan lalu lintas mencakup:

- lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi,
- lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan pergerakan terlihat pada gambar diagram berikut:



Gambar 2.1. Bangkitan dan Tarikan Perjalanan (Tamin,1997)

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa kendaraan, orang, atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat menghitung jumlah kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari atau satu jam untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan. Bangkitan dan tarikan pergerakan tersebut

tergantung pada dua aspek tata guna lahan, yaitu jenis tata guna lahan dan jumlah aktifitas pada tata guna lahan tersebut.

Pada beberapa fasilitas analisis akumulasi dibuat dengan cara menghitung pergerakan kendaraan yang keluar dan masuk. Dibutuhkan data jumlah kendaraan yang berada pada fasilitas parkir pada saat awal hitungan, juga dilakukan pengecekan kembali pada akhir hitungan, untuk mendapatkan hasil yang akurat. Studi akumulasi memberikan informasi jumlah total kendaraan pada lokasi penelitian, tetapi tidak memberikan informasi lama waktu kendaraan parkir. Informasi tentang lama waktu kendaraan parkir diperoleh dari pengecekan plat nomor kendaraan (Hoobs, 1995)

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang, atau angkutan barang persatuan waktu, misalnya kendaraan/jam, sehingga dapat dihitung jumlah kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari atau satu jam untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan (Ofyar Z. Tamin, 1997)

2.5. Hasil-hasil Penelitian

1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Zainal 'Agus Syukur, 2003 dalam tugas akhirnya dengan judul Pemodelan Tarikan dan Kebutuhan Areal Parkir Pasar Tradisional di Surakarta mejelaskan bahwa:
 - a. hubungan antara kebutuhan areal parkir pada tata guna lahan dengan tarikan lalu-lintas yang terjadi dapat dinyatakan dengan model persamaan

linier $X = -6196,581 + 107,778 Y$ dengan korelasi $r = 0,97$ sehingga hubungan tersebut sangat berkaitan,

- b. parameter yang dihitung dalam penelitian tersebut adalah akumulasi parkir, volume parkir, dan kebutuhan parkir,
2. Berdasarkan hasil penelitian Paulus Pripujiyana, 1999 dalam tugas akhirnya yang berjudul Evaluasi Kapasitas Areal Parkir Rumah Sakit Panti Rapih Yogyakarta, menjelaskan bahwa tingkat kebutuhan areal parkir dapat ditinjau dari volume parkir, pergantian parkir, akumulasi rata-rata penggunaan areal parkir, jam puncak, dan indeks parkir,
 3. Berdasarkan hasil penelitian Dinas Perhubungan, 1992 dalam Laporan Akhir Studi Kriteria Perancangan dan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Pusat-pusat Kegiatan, menjelaskan bahwa Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) dapat dihitung dengan cara:

$$\text{KRP} = F1 \times F2 \times \text{VPH}$$

KRP = kebutuhan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan (SRP)

F1 = faktor akumulasi (rata-rata prosentase akumulasi maksimum kendaraan parkir setiap hari terhadap total akumulasi kendaraan)

F2 = faktor fluktuasi sebesar 1,2 (ketentuan untuk pasar)

VPH = volume parkir harian (jumlah total tarikan lalu-lintas yang terjadi dalam satu hari)