

BAB II

TINJUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Parkir

Menurut Direktur Jendral Darat (1998), keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedang berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya. Kawasan parkir adalah kawasan atau areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

2.2. Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir adalah Lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat tidak sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Fasilitas parkir bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu lintas (Departemen Perhubungan Darat, 1998).

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

Menurut (Departemen Perhubungan Darat, 1998) fasilitas parkir meliputi fasilitas parkir di badan jalan dan fasilitas parkir di luar badan jalan

1. Fasilitas parkir di badan jalan

Pengadaan fasilitas parkir di badan jalan khususnya sistem perparkiran yang sesuai dengan pola pengaturan untuk masing-masing ruas jalan yang diperbolehkan untuk parkir dilaksanakan oleh DLLAJ (Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan),

2. Fasilitas parkir di luar badan jalan

Pengadaan fasilitas parkir di luar badan jalan baik yang berupa taman parkir maupun gedung parkir dapat dilakukan oleh :

- a. pemerintah daerah,
- b. swasta,
- c. pemerintah daerah bekerja sama dengan swasta.

2.3. Karakteristik Parkir

Menurut Munawar (2004), pertimbangan aspek lokasi berkaitan dengan kemudahan dan kenyamanan dari pengguna untuk mencapai fasilitas parkir dan fasilitas parkir menuju ke tujuan sebaliknya. Kemudahan dan kenyamanan tersebut sangat diperlukan maka dibutuhkan suatu satuan ruang parkir guna mempermudah pengguna parkir. Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (Mobil penumpang, bus, truk dan sepeda motor), termasuk ruang bebas dan bukaan pintu. Dapat pula dikatakan bahwa

SRP merupakan ukuran kebutuhan ruang parkir suatu kendaraan dengan nyaman dan aman dengan besaran ruang yang seefisien mungkin.

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

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir yaitu jumlah kendaraan yang parkir disuatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu.

2. Durasi Parkir

Durasi parkir yaitu rentang waktu sebuah kendaraan disuatu tempat dalam satuan menit atau jam per periode tertentu.

3. Volume parkir

Volume parkir menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode tertentu, biasanya dalam hari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam, menyatakan lama parkir.

4. Pergantian parkir (*parking turnover*)

Pergantian parkir (*parking turn over*) menunjukkan tingkat penggunaan luas ruang parkir untuk periode waktu tertentu.

5. Indeks parkir

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

6. Kapasitas parkir

Banyaknya kendaraan yang dapat ditampung oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

2.4. Kapasitas Parkir

Menurut Morlok,(1995). Jenis terminal yang paling biasa terdapat adalah fasilitas parkir. Oleh karena itu konsep kapasitas parkir dapat mengikuti konsep terminal. Pada dasarnya dua konsep dalam kapasitas terminal, dimana kapasitas merupakan ukuran dari volume yang melalui terminal (atau sebagian dari terminal). Untuk konsep pertama, agar kemungkinan arus lalu lintas maksimum yang melalui terminal dapat terjadi, selalu harus terdapat suatu satuan lalu lintas yang menunggu untuk memasuki tempat pelayanan sesegera mungkin sesudah tempat itu tersedia. Kondisi ini jarang dicapai untuk periode yang panjang, sebagian disebabkan karena arus transpor mempunyai puncak, seperti puncak untuk pergi ke tempat pekerjaan di daerah perkotaan ataupun arus puncak pada saat liburan di tempat-tempat wisata. Selain itu, tertahannya jumlah arus terbesar tadi akan mengakibatkan berbagai keterlambatan yang sangat mengganggu lalu lintas, yaitu kelambatan yang secara ekonomi tidak dapat diterima. Ini membawa kepada konsep

kedua dari kapasitas, yaitu volume maksimum yang masih dapat ditampung dengan waktu menunggu atau kelambatan yang masih dapat diterima.

Penentuan satuan parkir untuk setiap jenis dan golongan kendaraan berbeda-beda seperti dalam Tabel 2.1 dibawah ini.

Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang parkir

| NO | Jenis Kendaraan | Satuan Ruang Parkir (SRP) |
|-----------|----------------------------|----------------------------------|
| 1 | a. Mobil penumpang gol I | 2.30 X 5.00 |
| | b. Mobil penumpang gol II | 2.50 X 5.00 |
| | c. Mobil penumpang gol III | 3.00 X 5.00 |
| 2 | Bus / Truk | 3.40 x 12.50 |
| 3 | Sepeda Motor | 0.75 x 2.00 |

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1998

2.5. Pola Parkir

Menurut Hobbs (1995), tata letak harus sedemikian rupa sehingga kendaraan dapat dalam suatu gerakan, tanpa kemudi kehabisan putaran. Penggunaan parkir yang paling efisien dapat dicapai dengan mobil berjalan mundur ketempat parkir dengan sudut 90^0 . Kebutuhan dasar sirkulasi lalu lintas berupa jalan menuju keseluruhan tempat parkir harus sependek mungkin dan gerakan lali lintas harus tersebar cukup merata untuk mencegah

kemacetan, terutama pada periode sibuk. Ruang parkir mungkin harus dikorbankan untuk mempertinggi efisiensi operasional.

2.6. 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 di survai dikelilingi oleh pos-pos pengawas dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Pada tiap pos, per jam 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 tapal batas ini dapat di pakai sebagai kerangka pengendalian. Survai parkir yang rinci perlu dilakukan dalam waktu yang lebih panjang. Perhitungan dapat dilakukan secara manual atau otomatis.

2. Wawancara langsung

Pengendara kendaraan yang parkir diwawancarai tentang asal dan tujuan perjalanan serta maksud melakukan parkir. Informasi ini, bersama dengan informasi lama waktu parkir, memungkinkan perumusan

karakteristik parkir utama. Wilayah survai dibagi beberapa bagian yang ukuran tiap bagian di tetapkan sedemikian rupa sehingga areal tersebut diliputi dalam satu hari oleh tim pewawancara. Suatu penelitian pendahuluan dapat menentukan panjang penggal jalan untuk tipe pewawancara dan penentuan tersebut berdasar pada kepadatan serta pergantian parkir, namun namun pada kondisi parkir pusat kota yang panjang tersebut tidak melebihi 100 meter.

Untuk tiap kendaraan, pewawancara mencatat informasi sebagai berikut :

- a. nomor plat kendaraan : untuk tujuan identifikasi,
- b. klasifikasi kendaraan : mobil penumpang, taksi, truk, dan sebagainya,
- c. sifat parkir : sah, tidak sah, sisi jalan, luar jalan, garasi, dan sebagainya,
- d. waktu kendaraan berhenti untuk parkir,
- e. waktu kendaraan meninggalkan tempat parkir,
- f. tempat berhenti paling akhir yang penting tempat pengemudi menghentikan kendaraan (sebelum sampai ke tempat parkir),
- g. tempat tujuan pengemudi setelah meninggalkan kendaraannya di tempat parkir,
- h. maksud pengemudi memarkir kendaraannya : bekerja, bisnis, bongkar muat dan sebagainya.

2.7 Data Statistik mengenai Transportasi di Kota Sorong

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Sorong Tahun 2010, total jumlah kendaraan sepeda motor yang ada di Kota Sorong sebanyak 88.948 sepeda motor. Data ini bersumber dari masing-masing dinas atau instansi terkait yang

dikumpulkan oleh BPS Kota Sorong secara berkala. Berikut ini adalah tabel kendaraan bermotor per jenis kendaraan.

Tabel 2.2. Kendaraan Bermotor Per Jenis Kendaraan di Kota Sorong

| No | Jenis Kendaraan | Plat Hitam | Plat Kuning | Plat Merah | Jumlah |
|---------------------|------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| 1 | Sedan | 238 | 3 | 3 | 244 |
| 2 | Jip | 544 | 0 | 26 | 570 |
| 3 | Mini Bus | 2.729 | 1.925 | 320 | 4.974 |
| 4 | Micro Bus | 18 | 56 | 23 | 97 |
| 5 | Pick up dan sejenisnya | 1 | 9 | 0 | 10 |
| 6 | | 142 | 59 | 8 | 209 |
| 7 | Light Truck | 244 | 598 | 28 | 870 |
| 8 | Truck | 1.247 | 187 | 80 | 1.514 |
| 9 | Alat-alat Berat | 3 | 3 | 0 | 6 |
| 10 | Sepeda Motor | 43.180 | 0 | 1.460 | 44.474 |
| Jumlah Total | | 48.180 | 2.840 | 1.948 | 52.968 |

Sumber: BPS Kota Sorong, 2010