

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Meningkatnya jumlah penduduk di kabupaten Gianyar dari tahun 2010 berjumlah 238.000 jiwa dan tahun 2020 berjumlah 254.400 jiwa (*BPS Kabupaten Gianyar 2020*) mengakibatkan pesatnya pembangunan yang terjadi di Kabupaten Gianyar mendorong masyarakat melakukan mobilitas dari suatu tempat ke tempat lain. Mobilitas yang meningkat adalah dampak dari aktivitas masyarakat di Kabupaten Gianyar yang semakin tinggi. Dari meningkatnya mobilitas masyarakat menyebabkan meningkat pula volume lalu lintas yang terjadi di kabupaten tersebut. Dengan meningkatnya volume lalu lintas maka keperluan areal parkir semakin meningkat. Hal ini perlu diperhatikan mengingat keberadaan suatu pusat kegiatan harus seminimal mungkin menimbulkan gangguan arus lalu lintas yang ada di sekitarnya.

Dengan kemajuan dunia akademik, Universitas Mahasaraswati Denpasar memiliki delapan fakultas, yaitu: Keguruan & Ilmu Pendidikan, Hukum, Kedokteran Gigi, Teknik, Pertanian & Bisnis, Ekonomi & Bisnis, Bahasa Asing, Farmasi dan satu Program Pascasarjana, yang didalamnya dibuka program studi baik pendidikan maupun non pendidikan. Dengan dibukanya Fakultas dan Program Studi di Universitas Mahasaraswati Denpasar, otomatis jumlah mahasiswanya bertambah setiap tahunnya. Untuk itulah Universitas Mahasaraswati Denpasar harus memiliki fasilitas untuk menunjang operasional akademik, salah satunya adalah dengan menyediakan ruang kelas yang cukup. Untuk itu, Universitas

Mahasaraswati Denpasar telah menambah cabang untuk menambah jumlah ruang kelas yang dibutuhkan untuk melaksanakan proses pembelajaran, salah satunya adalah cabang Gianyar. Hal ini yang menyebabkan disetiap cabang harus memiliki fasilitas untuk menunjang operasional akademik, salah satunya dengan penyediaan tata ruang untuk memenuhi kebutuhan lahan parkir. Terlihat masih banyaknya kendaraan sepeda motor yang tidak parkir pada posisinya di setiap cabang Universitas Mahasaraswati Denpasar. Hal ini yang menyebabkan rasa keamanan dan kenyamanan disetiap cabang menjadi berkurang. Sebagian besar karyawan maupun mahasiswa Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi, ini disebabkan karena murah dan cepat mencapai tujuan.

Sejauh ini, penelitian terkait analisis kapasitas ruang parkir sepeda motor pada kawasan Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar belum pernah dilakukan. Untuk mendapatkan kepastian mengenai kapasitas parkir sesuai peraturan pada lahan yang tersedia, perlu dilakukan penelitian mengenai analisis kapasitas ruang parkir sepeda motor pada kawasan Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar. Diharapkan dengan adanya analisis tentang kapasitas ruang parkir dapat menjadikan pedoman tentang pengaturan tata guna lahan untuk lahan parkir yang diperlukan kepada pihak Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar selaku pihak pengelola dan mahasiswa sebagai pihak pengguna lahan parkir.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan diteliti pada lahan parkir Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar adalah:

1. Bagaimana desain ruang parkir yang ideal untuk sepeda motor di Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar ?
2. Bagaimana kapasitas ruang parkir sepeda motor di Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar ?

1.3 Tujuan Penelitian

Sebagai dasar pelaksanaan penelitian harus dilandasi suatu tujuan yang dijadikan acuan atau pedoman dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui desain parkir yang ideal untuk sepeda motor yang optimal di Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar.
2. Untuk menganalisis kapasitas ruang parkir sepeda motor di Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai perencanaan desain ruang parkir.

2. Bagi Instansi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak Instansi terkait penataan dan penentuan kapasitas ruang parkir khususnya sepeda motor sehingga pengguna ruang parkir akan menjadi lebih nyaman.

3. Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tambahan serta bahan pertimbangan bagi mahasiswa dalam penelitian selanjutnya di Universitas Mahasaraswati Denpasar khususnya Fakultas Teknik dan dapat dikembangkan lebih lanjut oleh peneliti lain yang ingin melaksanakan penelitian serupa.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan masalah dan ruang lingkup yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Karena terkendala pandemi covid-19 penelitian ini hanya difokuskan pada desain dan menghitung kapasitas ruang parkir Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar.
2. Dalam penelitian ini yang dianalisis yaitu kapasitas ruang parkir sepeda motor Universitas Mahasaraswati Denpasar cabang Gianyar.
3. Penataan parkir yang digunakan mengacu pada pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996 dan keadaan faktual di lapangan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Parkir

Jika melihat lalu lintas tidak lepas dari kendaraan yang berjalan dan kendaraan yang berhenti, dapat diketahui bahwa kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus. Pada suatu saat kendaraan tersebut akan berhenti untuk sementara atau cukup lama yang disebut itu adalah parkir, tempat parkir ini harus ada pada saat akhir atau tujuan perjalanan yang dicapai. (Munawar; 2004)

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. (PPRI-No. 43, pasal 47-50: Tahun 1993)

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. Undang - undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 pasal 43, tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan:

- a. Penyediaan fasilitas parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar ruang milik jalan sesuai dengan izin yang diberikan.
- b. Penyelenggaraan fasilitas parkir luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa:
 - Usaha khusus perparkiran; atau
 - Penunjang usaha pokok
- c. Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan.
- d. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengguna jasa fasilitas parkir, perizinan, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan fasilitas dan parkir untuk umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Undang-undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 pasal 44, menyebutkan penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan memperhatikan:

- Rencana umum tata ruang;
- Analisis dampak lalu lintas; dan
- Kemudahan bagi Pengguna Jasa.

2.2 Perparkiran

Parkir menurut kamus Bahasa Indonesia edisi ketiga tahun 2005 dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1996, parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Kawasan parkir adalah kawasan atau areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998). Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.

Sasaran utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah :

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan.
2. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya
3. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas

Dimensi ruang parkir menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1998 dipengaruhi oleh:

1. Lebar total kendaraan.
2. Panjang total kendaraan.
3. Jarak bebas.

4. Jarak bebas areal lateral.

Penentuan SRP untuk jenis kendaraan diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti dalam Tabel 2.1 :

Tabel 2.1 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

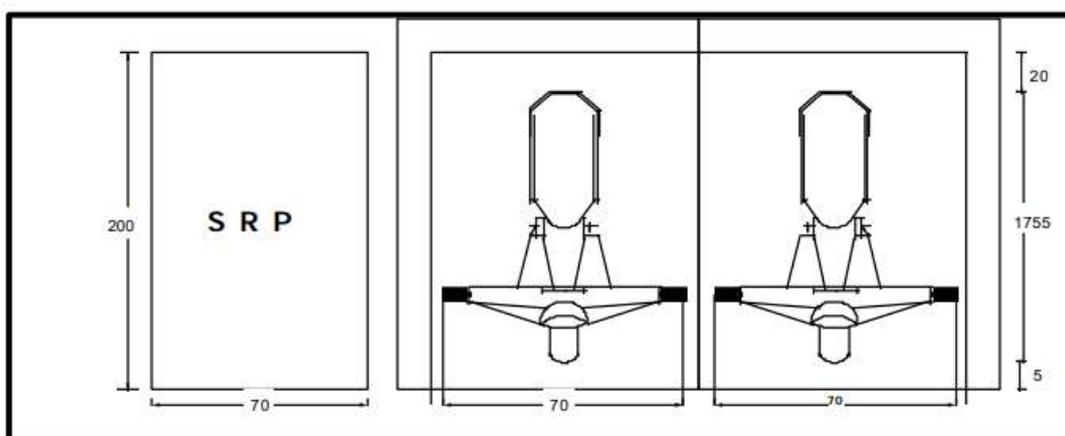
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

Golongan I : Karyawan/pekerja, tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas.

Golongan II : Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop.

Golongan III : Orang cacat

Dapat dilihat dari Tabel bahwa Satuan Ruang Parkir untuk sepeda motor adalah (0,75 x 2,00) m². Lebih detailnya dapat dilihat dalam gambar di bawah ini.



Gambar 2.1 Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Sepeda Motor (Dalam cm)

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2.3 Konsep Parkir

Parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak kendaraan yang tidak bersifat sementara, termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak serta semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang dan barang (Dit. BSLK. Dirjen Perhubungan Darat, 1998). Berdasarkan letaknya dikenal parkir badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*).

2.3.1 Jenis Tempat Parkir

Menurut Warpani (1990) berdasarkan letaknya terhadap badan jalan parkir dibedakan menjadi dua macam yaitu:

1. Parkir di Jalan (*On Street Parking*) Parkir kendaraan di pinggir jalan ini dapat ditemui di kawasan perumahan maupun pusat kegiatan serta di kawasan lama yang umumnya tidak siap menampung perkembangan jumlah kendaraan. Idealnya parkir di jalan harus dihindarkan karena mengurangi lebar efektif jalan yang seyogyanya dipergunakan untuk kendaraan bergerak.
2. Parkir di luar jalan (*Off Street Parking*) Parkir jenis ini mengambil tempat di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang juga terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas seperti kantor, hotel, dan sebagainya. Menurut (Hoobs, 1995), tempat parkir di luar badan jalan secara umum dapat digolongkan kedalam enam macam yaitu : pelataran parkir di

permukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis dan *drive in*. Menurut (AbuBakar, Iskandar et al 1996), kriteria parkir diluar badan jalan antara lain :

- a. Rencana umum tata ruang daerah.
- b. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
- c. Kelestarian lingkungan.
- d. Kemudahan bagi pengguna jasa.
- e. Tersedianya tata guna lahan Letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

Sedangkan parkir menurut statusnya dibedakan menjadi empat yaitu:

1. Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau milik pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir di tepi jalan umum.

2. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah atau lahan yang tidak dikuasai pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini dengan mendapatkan ijin dari pemerintah daerah, yaitu meliputi gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis, dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan.

Pelataran parkir adalah tempat parkir yang tidak memungut bayaran dari pemilik kendaraan yang parkir di suatu lokasi. Tempat penitipan kendaraan atau garasi adalah tempat/bangunan milik perorangan.

3. Parkir Darurat/Insidental

Parkir darurat/insidental adalah perparkiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik Pemerintah Daerah maupun swasta karena kegiatan darurat.

4. Parkir Darurat/Insidental Taman Parkir

Taman parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat izin dari Pemerintah Daerah.

2.3.2 Pola Parkir

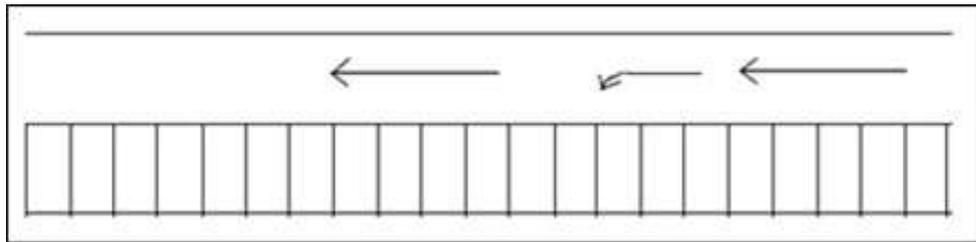
Sistem pola parkir tidak terlepas dari peran fasilitas parkir itu sendiri fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu dan bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu lintas.

2.3.2.1 Parkir Kendaraan Satu Sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir untuk parkir sempit.

1. Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini memiliki daya tampung lebih banyak, namun kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar parkir kurang jika dibandingkan dengan pola parkir dengan menggunakan sudut kurang dari 90° .

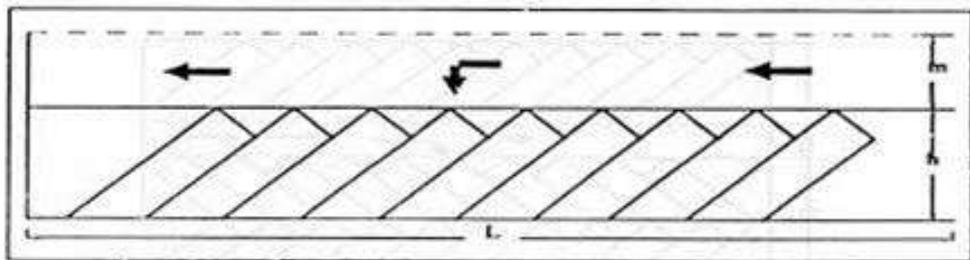


Gambar 2.2 Pola Parkir Tegak Lurus Atau 90°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2. Membentuk sudut 30° , 45° , dan 60°

Pola parkir ini memiliki daya tampung lebih sedikit dibandingkan dengan pola parkir 90° , namun memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada para pengemudi dalam melakukan manuver baik pada saat masuk maupun keluar parkir.



Gambar 2.3 Pola Parkir Satu Sisi Membentuk Sudut 30° , 45° dan 60°

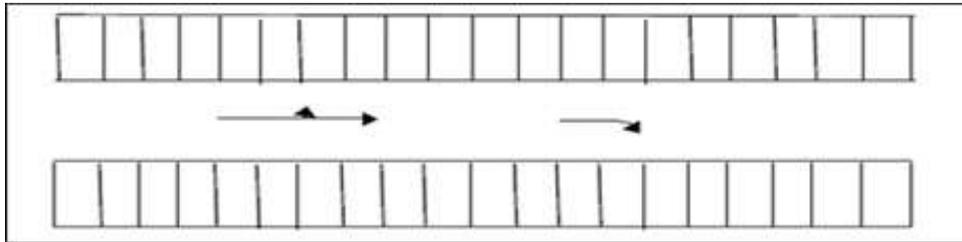
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2.3.2.2 Parkir Kendaraan Dua Sisi

Pola parkir ini diberlakukan jika luas lahan parkir cukup luas dan memadai.

1. Membentuk sudut 90°

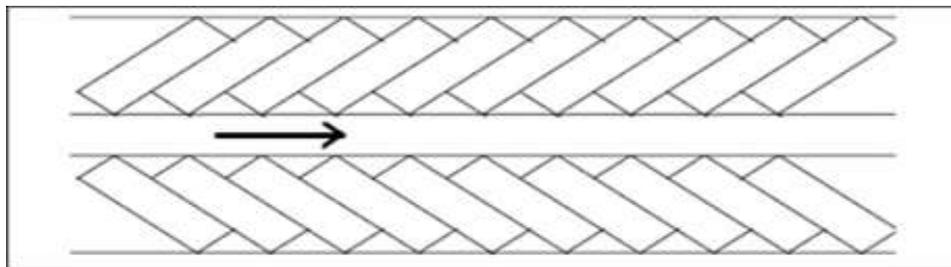
Pada pola parkir ini, pergerakan kendaraan dapat satu arah dan dua arah.



Gambar 2.4 : Pola Parkir Dua Sisi Dengan Sudut 90°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2. Membentuk sudut 30° , 45° , dan 60°

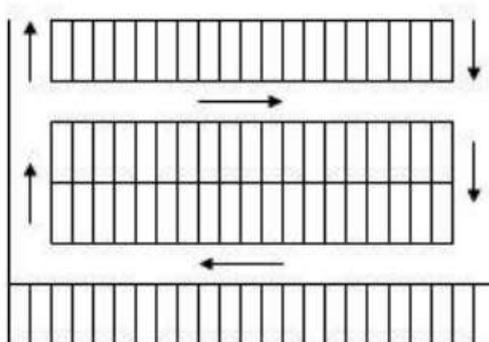


Gambar 2.5 : Pola Parkir Dua Sisi Dengan Sudut 30° , 45° , dan 60°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2.3.2.3 Parkir Kendaraan Pulau

1. Membentuk sudut 90°

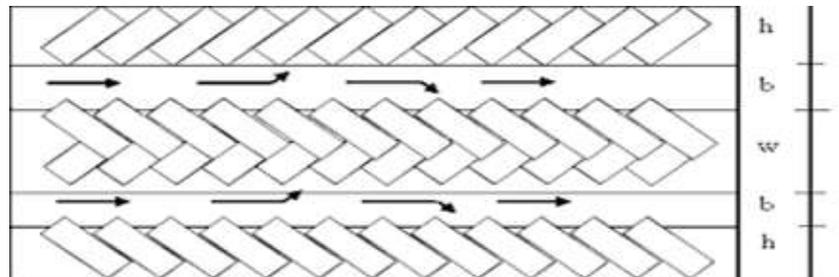


Gambar 2.6 : Pola Parkir Pulau Dengan Sudut 90°

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2. Membentuk sudut 45°

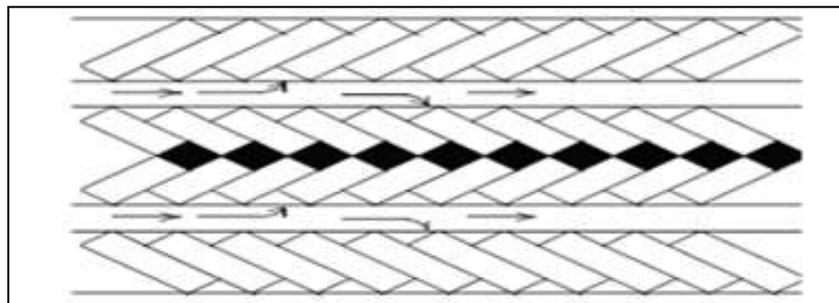
a. Bentuk tulang ikan tipe A



Gambar 2.7 : Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe A

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

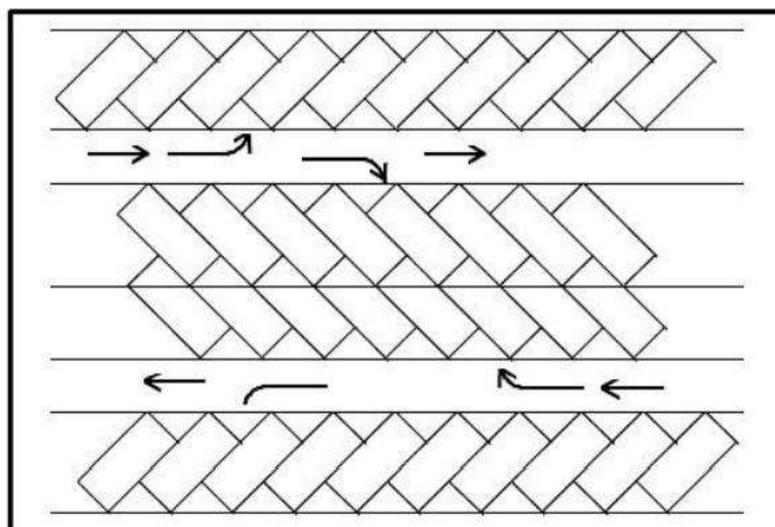
b. Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 2.8 : Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan B

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

c. Bentuk tulang ikan tipe C



Gambar 2.9 : Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan C

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2.3.3 Kebutuhan Ruang Gerak Parkir

Menurut (AbuBakar, Iskandar et al 1996), Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Jalur gang adalah jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan. Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya. Patokan umum yang dipakai adalah :

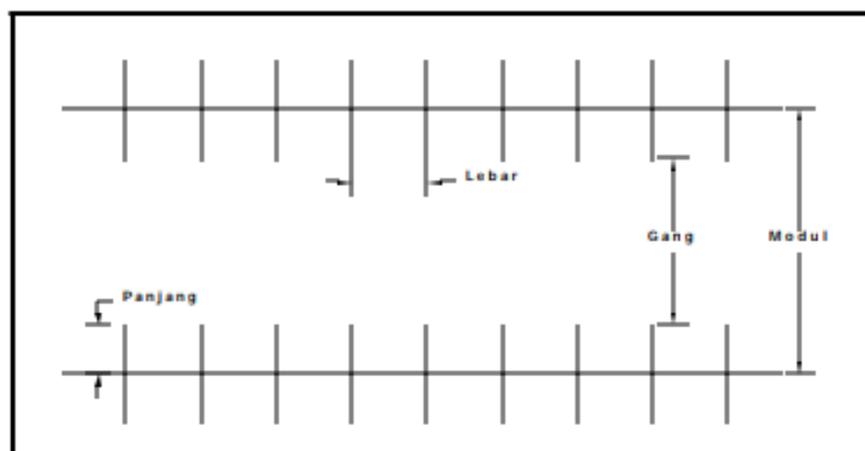
1. Panjang sebuah jalur gang lebih dari 100 meter
2. Jalur gang yang dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi :

- a. untuk jalan satu arah = 3,5 meter
- b. untuk jalan dua arah = 6,5 meter

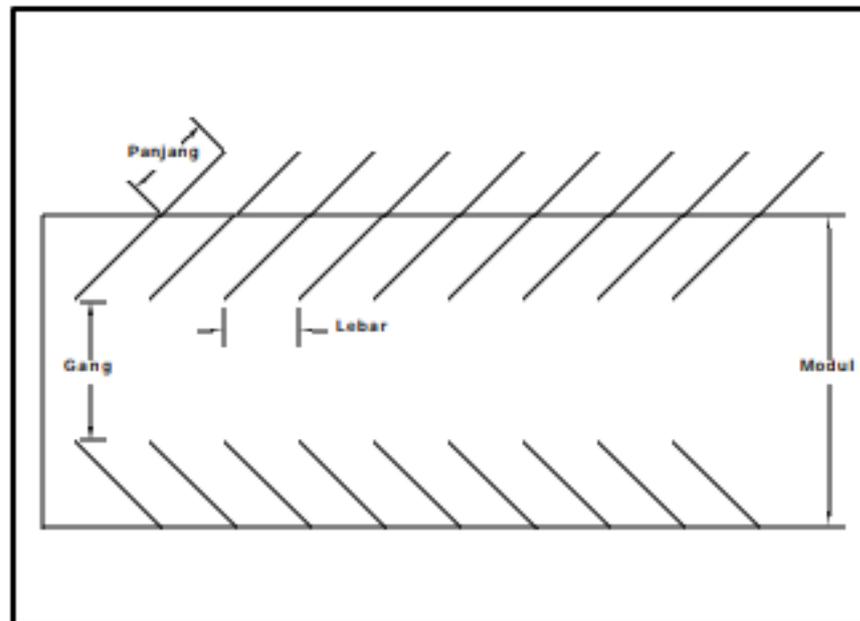
Dimensi untuk jalur gang untuk pola parkir tegak lurus dapat dilihat pada

Gambar 2.10



Gambar 2.10. Dimensi Jalur Gang untuk Pola Parkir Sudut 90°

(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)



Gambar 2.11. Dimensi Jalur Gang untuk Pola Parkir Sudut 30° , 45° , 60°

(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Tabel 2.2 Lebar Jalur Gang

SRP	Lebar Jalur Gang (m)							
	$< 30^\circ$		$< 45^\circ$		$< 60^\circ$		90 %	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
a. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,00	6,00*	5,1*	6,00*	6, *	8,0 *
	3,50**	6,50**	3,50**	6,50**	5,1**	6,50**	6,5 **	8,0 **
b. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,00	6,00*	4,60*	6,00*	6, *	8,0 *
	3,50**	6,50**	3,50**	6,50**	4,60**	6,50**	6,5 **	8,0 **
c. SRP sepeda motor 0,75 x 30 m								1,6 *
								1,6 **
d. SRP bus/ truk 3,40 m x 12,5 m								9,5

Keterangan : * = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

**= Lokasi Parkir dengan fasilitas pejalan kaki

(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

2.3.4 Karakteristik Parkir

Menurut Hobbs (1995), dalam mengatur perparkiran bukan kepentingan teknik semata yang menjadi perhatian, melainkan juga yang menyangkut masalah keindahan. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengendalian atau pengelolaan perparkiran untuk mencegah terjadinya hambatan lalu lintas, mengurangi kecelakaan, menempatkan kendaraan yang parkir secara efektif dan efisien, memelihara keindahan lingkungan dengan penataan parkir pada tempatnya, dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalu lintas. Informasi mengenai karakteristik parkir sangat diperlukan pada saat kita merencanakan suatu lahan parkir.

Beberapa parameter karakteristik parkir yang harus diketahui adalah :

1. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Waktu yang digunakan untuk parkir dihitung dalam menit atau jam, menyatakan lamanya parkir. Perhitungan volume parkir dapat digunakan sebagai petunjuk apakah ruang parkir yang tersedia dapat memenuhi kebutuhan parkir kendaraan atau tidak. Berdasarkan volume tersebut maka dapat direncanakan besarnya ruang parkir yang diperlukan apabila akan dibuat pembangunan ruang parkir baru (Hobbs, 1995).

2. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu dan dibagi sesuai dengan

kategori jenis maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu (Hobbs, 1995). Informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

3. Durasi Parkir

Lama waktu parkir atau durasi adalah rata-rata lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. Menurut waktu yang digunakan, maka parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Parkir Waktu Singkat (*Short Parkers*), yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir kurang dari 1 jam dan untuk keperluan berdagang (*Business Trip*).
- b. Parkir Waktu Sedang (*Middle Parkers*), yaitu pemarkir yang menggunakan Antara 1 – 4 jam dan untuk keperluan berbelanja.
- c. Parkir Waktu Lama (*Long Parkers*), yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir lebih dari 4 jam, biasanya untuk keperluan bekerja.

4. Tingkat Pergantian Parkir (*Parking Turn Over*)

Tingkat pergantian parkir akan menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari pembagian antara jumlah kendaraan yang parkir selama waktu pengamatan.

2.3.5 Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan ruang parkir adalah luas area yang dibutuhkan untuk jumlah kendaraan yang menggunakan parkir. Kebutuhan ruang parkir terbagi atas 2 bagian:

1. Kebutuhan ruang parkir efektif (KRP)

Kebutuhan ruang parkir efektif merupakan luas area yang dibutuhkan berdasarkan akumulasi kendaraan tertinggi. Kebutuhan ruang parkir efektif dapat dihitung dengan rumus :

$$KRPeftif = JK \times SRP \quad (2.1)$$

Keterangan:

KRPeftif = Kebutuhan ruang parkir efektif (m²)

JK = Volume maksimum berdasarkan akumulasi tertinggi

SRP = Satuan ruang parkir kendaraan

2. Kebutuhan ruang manuver (KRM)

Kebutuhan ruang manuver adalah ruang bebas kendaraan untuk melakukan putaran agar mudah untuk masuk dan keluar dari areal parkir.

Kebutuhan ruang manuver dapat dihitung dengan rumus:

$$KRM = KRPeftif \times 55\% \text{ atau } 60\% \quad (2.2)$$

Keterangan:

KRM = Kebutuhan ruang manuver

KRPeftif = Kebutuhan ruang parkir efektif

55% = Ruang manuver mobil untuk lahan parkir menyudut dengan sudut 90°

60% = Ruang manuver sepeda motor untuk lahan parkir menyudut dengan sudut 90°

2.3.6 Kebijakan Parkir

Apabila terjadi permintaan terhadap parkir meningkat dan tidak dapat terpenuhi maka akan mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas. Untuk mengatasi hal tersebut dan juga untuk membatasi arus lalu lintas menuju suatu kawasan maka harus mempertimbangkan pemberlakuan suatu kebijakan parkir untuk mengendalikannya, Beberapa kebijakan parkir yang diterapkan diberbagai negara antara lain:

1. Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan atau kota maka tarif lebih tinggi, demikian juga jika semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir di pusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.
2. Ada Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama di daerah pusat kota maupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui IMB/Ijin Mendirikan Bangunan

3. Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti serta pemarkir di luar tempat yang ditentukan untuk itu. Bentuk penegakan hukum dapat dilakukan melalui penilangan ataupun dengan menggembok roda kendaraan yang melanggar ketentuan (Abubakar, 1996).

2.3.7 Larangan Parkir

Ada dua macam larangan parkir yaitu larangan berdasarkan tempat dan larangan berdasarkan waktu. Larangan berdasarkan tempat biasanya berlaku di tempat-tempat yang rawan kecelakaan. Sedangkan untuk larangan berdasarkan waktu diterapkan pada daerah-daerah yang terjadi kemacetan hanya pada jam-jam tertentu, sehingga pada jam-jam tersebut larangan parkir diberlakukan untuk mengurangi kemacetan arus lalu lintas. Adapun tempat - tempat tertentu tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pada daerah dimana kapasitas lalu lintas diperlukan, dimana lebar jalan secara keseluruhan diperlukan untuk dilalui lalu lintas secara lancar.
2. Pada daerah dimana akses jalan masuk ke lahan sekitarnya diperlukan.
3. Di daerah persimpangan dengan jarak minimum absolut 10 meter. Jarak - jarak ini dikombinasikan dengan pertimbangan terhadap keselamatan (Jarak Pandangan), pembatasan kapasitas (Pengurangan Lebar Jalan), dan lintasan membelok dari kendaraan - kendaraan besar.
4. Pada jalan yang lebarnya kurang dari 6 meter, dan mengijinkan parkir hanya pada 1 sisi jalan saja untuk jalan-jalan dengan lebar 6-9 meter.

5. Dalam jarak 6 meter dari penyeberangan pejalan kaki.
6. Pada jembatan dan terowongan.
7. Dalam jarak 5 meter dari sumber air (hydrant) pemadam kebakaran.
8. Parkir ganda atau parkir di atas trotoar.

2.3.8 Pengendalian Parkir

Pengendalian parkir dilakukan untuk mendorong penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien serta digunakan juga sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan ke suatu kawasan yang perlu dibatasi lalu lintasnya. Pengendalian parkir merupakan alat manajemen kebutuhan lalu lintas yang biasa digunakan untuk mengendalikan kendaraan yang akan menuju suatu kawasan ataupun perkantoran tertentu sehingga dapat diharapkan akan terjadi peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut.

Pengendalian parkir harus diatur dalam Peraturan Daerah tentang Parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan parkir. Berikut merupakan pembatasan-pembatasan yang dapat dilakukan diantaranya adalah:

1. Pembatasan lokasi/tempat parkir kendaraan, terutama dimaksudkan untuk mengendalikan arus lalu lintas kendaraan pribadi di suatu daerah tertentu atau untuk membebaskan suatu daerah/koridor tertentu dari kendaraan yang parkir di pinggir jalan karena alasan kelancaran lalu lintas.

2. Pembatasan waktu parkir pada suatu koridor tertentu, misalnya pada suatu koridor pada jam sibuk pagi harus bebas parkir karena tempat parkir tersebut digunakan untuk mengalirkan arus lalu lintas.
3. Penetapan tarif parkir optimal sehingga pendapatan asli daerah dapat dioptimalkan sedang arus lalu lintas tetap dapat bergerak dengan lancar.
4. Pembatasan waktu parkir biasanya diwujudkan dengan penetapan tarif progresif menurut lamanya waktu parkir.
5. Pembatasan-pembatasan pengeluaran izin penggunaan parkir.
6. Pembatasan waktu terhadap akses parkir.

2.3.9 Inventarisasi Fasilitas Parkir

Untuk keteraturan kendaraan yang di parkir biasanya kendaraan ditempatkan pada kotak-kotak parkir (stall) yang sudah disediakan. Kotak-kotak parkir ini digambarkan secara khusus pada lantai parkir kendaraan sehingga dapat dilihat secara jelas dan mudah.

Inventarisasi fasilitas parkir dalam studi parkir selalu dimuali dari keadaan yang sekarang. Inventarisasi fasilitas parkir berguna untuk mengetahui jumlah petak parkir yang ada pada daerah studi yang berkaitan dengan kapasitas parkir. Pada pelataran parkir yang tidak terdapat marka dari petak parkir, maka untuk menentukan ukuran petak parkir dipakai standar fasilitas parkir (Warpani, 1990).

2.3.10 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi kendaraan yang parkir dengan kapasitas parkir yang tersedia. Indeks parkir ini dipergunakan untuk mengetahui apakah jumlah petak parkir tersedia di lokasi penelitian memenuhi atau tidak untuk menampung kendaraan yang parkir dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$IP = \frac{\text{Volume Parkir}}{P_s} \quad (2.3)$$

Keterangan:

P_s : Penyediaan Parkir (SRP).

Sebagai pedoman besaran nilai IP adalah:

Nilai $IP > 1$ artinya kebutuhan parkir melebihi daya tampung/jumlah petak parkir.

Nilai $IP < 1$ artinya kebutuhan parkir di bawah daya tampung/jumlah petak parkir.

Nilai $IP = 1$ artinya kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung/jumlah petak parkir.