

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Sumba Barat Daya merupakan salah satu dari empat Kabupaten/Kota Sumba di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kabupaten Sumba Barat Daya berbatasan dengan Kabupaten Sumba Barat di sebelah timur. Menurut BPS Kabupaten Sumba Barat Daya, luas wilayah Kabupaten Sumba Barat Daya adalah 1.445,32 km². Jumlah penduduk Kabupaten Sumba Barat Daya adalah 320.554 jiwa (BPS Kabupaten Sumba Barat Daya, 2022). Bertambahnya jumlah penduduk di Kabupaten Sumba Barat Daya telah memperluas fasilitas pelayanan untuk menjawab kebutuhan penduduk yang salah satunya adalah pasar.

Pasar adalah tempat melakukan transaksi antara pembeli dan penjual berkumpul untuk bertukar barang dan jasa (Kotler, 2002). Secara umum, pasar adalah tempat berkumpulnya pembeli dan penjual untuk menjual atau membeli barang dan jasa. Salah satu pasar yang ada di Kabupaten Sumba Barat Daya adalah Pasar Inpres Gokat Laura di Jalan Weelaingo, Kota Waitabula, Kabupaten Sumba Barat Daya. Pasar Inpres Gokat Laura merupakan salah satu dari delapan pasar kecamatan yang ada di Kabupaten Sumba Barat Daya. Pasar ini menawarkan berbagai kebutuhan sehari-hari mulai dari sembako, bahan masakan, perlengkapan rumah tangga, pakaian, dll. Maraknya jual beli Pasar Inpres Gokat Laura mengakibatkan dibutuhkannya prasarana yang memadai untuk mendukung dua operasional di sana.

Salah satu fasilitas transportasi yang dibutuhkan dalam menunjang kegiatan yang terjadi di Pasar Inpres Gokat Laura adalah Parkir. Parkir adalah menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan atau barang (bermotor maupun tidak bermotor) di suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Warpani, 1990). Tingginya jumlah kunjungan masyarakat ke pasar Inpres Gokat Laura dapat mengakibatkan volume kendaraan meningkat sehingga kebutuhan lahan parkir di Pasar Inpres Gokat Laura meningkat. Pasar Inpres Gokat Laura memiliki parkir yaitu parkir dalam pasar (*off street*).

Saat ini parkir Pasar Inpres Gokat Laura belum adanya penataan ruang parkir untuk kendaraan sepeda motor, mobil penumpang dan mini bus sehingga masih banyak masyarakat yang berkunjung ke pasar tidak memarkirkan kendaraan dengan baik. Dengan kondisi tersebut dapat menimbulkan kemacetan serta memperlambat aktivitas di Pasar Inpres Gokat Laura. Hal ini juga tidak hanya berpengaruh terhadap aktifitas pasar, namun rasa keamanan dan kenyamanan para pengunjung ke pasar menjadi berkurang. Untuk itu guna mengantisipasi tidak teratur parkir kendaraan para pengguna dapat parkir dengan aman dan nyaman, maka perlu adanya suatu perbaikan untuk melancarkan arus kendaraan parkir di Pasar Inpres Gokat Laura di kemudian hari.

Jalan Weelango memiliki lebar jalan 6 meter dengan tanpa marka jalan. Dengan kondisi jalan yang ramai setiap hari pasar, penuhnya parkiran yang disediakan Pasar Inpres Gokat Laura yang tidak memadai, penulis mengindikasikan adanya penggunaan lahan yang kurang tepat. Pada tugas akhir ini penulis mencoba menyelesaikan masalah yang ada dengan merencanakan desain parkir yang sesuai

dengan kebutuhan.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang dikaji adalah:

1. Bagaimana karakteristik parkir Pasar Inpres Gokat Laura terhadap penggunaan lahan parkir?
2. Bagaimanakah desain parkir yang sesuai untuk Pasar Inpres Gokat Laura?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan tugas akhir ini adalah:

1. Mengetahui karakteristik parkir di Pasar Inpres Gokat Laura.
2. Untuk merencanakan dan mendesain parkir di Pasar Inpres Gokat Laura.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapatkan dari perencanaan ini adalah:

1. Bagi pemerintah, perencanaan ini dapat digunakan sebagai rekomendasi untuk perencanaan area parkir pada Pasar Inpres Gokat Laura.
2. Bagi masyarakat, dengan adanya perencanaan parkir ini dapat mendorong masyarakat untuk memaksimalkan penggunaan lahan parkir yang ada.
3. Bagi mahasiswa, penelitian ini dapat menjadi kajian dan studi literatur.
4. Bagi Universitas Mahasaraswati Denpasar, sebagai acuan untuk penelitian serupa selanjutnya.

1.5 Batasan Masalah

Agar skripsi ini dapat diselesaikan tepat waktu dan tidak memperlebar pembahasan, maka diperlukan batasan masalah. Batasan masalah dalam perencanaan skripsi ini adalah:

1. Survey dilakukan pada lahan parkir Pasar Inpres Gokat Laura.
2. Tidak melakukan analisa struktur pada area parkir maupun gedung parkir.
3. Waktu pelaksanaan penelitian dilakukan pada hari Selasa, Jumat, dan Sabtu.

Dimulai pada pukul 07.00 – 14.00 Wita. Penelitian ini akan mencoba melihat perbedaan imbas hasil tiap harinya dalam 1 (satu) minggu, karena itu hari Selasa, Jumat, dan Sabtu akan digunakan sebagai waktu penelitian. Karena pada hari Selasa, Jumat, dan Sabtu merupakan puncak kesibukan yang terjadi di pasar dan adanya pasar – pasar kecil yang dibuka pada hari tertentu.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perencanaan

Perencanaan adalah proses dalam memulai berbagai tujuan, batasan strategi, kebijakan, dan juga rencana yang sangat detail dalam mencapainya, pencapaian organisasi untuk menerapkan keputusan dan juga termasuk tinjauan kinerja dan juga umpan balik dalam hal pengenalan siklus rencana baru (George Steiner, 2021). Sedangkan menurut Adler (1999) dalam Rustiadi (2008:339) menyatakan bahwa : Perencanaan adalah suatu proses menentukan apa yang ingin dicapai pada masa yang akan datang serta menetapkan tahapan- tahapan yang dibutuhkan untuk mencapainya.

Secara sederhana, pengertian perencanaan adalah suatu proses dalam berpikir secara logis dan pengambilan keputusan yang rasional sebelum melakukan berbagai tindakan yang hendak dilakukan. Hal ini akan membantu setiap pihak dalam memproyeksikan masa depannya dan memutuskan cara terbaik dalam menghadapi situasi yang akan terjadi di masa depan. Perencanaan bersifat penting sebab dapat membantu proses pengambilan keputusan terbaik yang sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

2.2 Pasar

Pasar tradisional sebagian pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah. Pemerintah Daerah, Swasta, Badan Usaha Milik Negara, dan Badan Usaha Milik

Daerah termasuk kerjasama dengan swasta dengan tempat usaha berupa toko, kios, los, dan tenda yang dimiliki/dikelola oleh pedagang kecil, menengah, dengan usaha skala kecil, modal kecil dan dengan proses jual beli barang dagangan melalui tawar-menawar (Perda Makassar No. 16 tahun 2009). Menurut Geertz, 1963 (dalam Galuh Oktaviana, 2011 :28), bahwa pasar tradisional menunjukkan suatu tempat yang diperuntukkan bagi kegiatan yang bersifat *indigenos market trade*, sebagaimana telah dipraktikkan sejak lama (mentradisi). Pasar tradisional lebih bercirikan *bazar type economis* skala kecil. Karenanya, pasar tradisional secara langsung melibatkan lebih banyak pedagang yang saling berkompetisi satu sama lain di tempat tersebut. Selain itu, pasar ini menarik pengunjung yang lebih beragam dari berbagai wilayah. Tidak kalah pentingnya, pasar 10 tradisional terbukti memberikan kesempatan bagi sektor informal untuk terlibat di dalamnya.

2.3 Parkir

Parkir adalah lalu lintas berhenti yang ditinggal pengemudi saat mencapai suatu tempat tujuan dengan jangka waktu tertentu. Perilaku pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk memarkir kendaraannya tidak jauh dengan tempat kegiatannya. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), ada beberapa pengertian tentang perparkiran bahwa :

1. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
2. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan.

3. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu tertentu.
4. Fasilitas parkir di badan jalan (*on-street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan.
5. Fasilitas parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir atau gedung parkir.
6. Jalan adalah tempat jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

Berdasarkan dari definisi diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak kendaraan dalam jangka waktu tertentu tergantung pada kepentingan pengemudinya.

2.4 Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir untuk umum diluar badan jalan dapat berupa taman parki dan atau gedung parkir. Di luar badan jalan antara lain pada kawasan- kawasan tertentu seperti pusat-pusat perbelanjaan, bisnis maupun perkantoran yang menyediakan fasilitas parkir untuk umum (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996). Fasilitas parkir bertujuan memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu-lintas. Fasilitas parkir dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan Penempatannya
 - a. Parkir di badan jalan (*On street parking*)

Parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkir. Walaupun parkir di tepi jalan mempunyai banyak kerugian seperti menghambat arus lalu lintas karena terjadi perlambatan ataupun kemacetan pada sejumlah kendaraan yang melintas, tetapi parkir di badan jalan masih sangat diperlukan mengingat banyak tempat (sekolah, pertokoan, tempat ibadah, dll) yang tidak memiliki ruang parkir yang memadai.

b. Parkir di luar badan jalan (*Off street parking*)

Yang dimaksud di luar sisi badan jalan (*off street*) antara lain pada kawasan tertentu seperti pusat-pusat perbelanjaan, bisnis maupun perkantoran yang menyediakan fasilitas parkir untuk umum.

Parkir di luar sisi badan jalan (*off street*) yang ada selama ini umumnya dapat dikategorikan menjadi dua golongan antara lain sebagai berikut :

1) *Surface Lots*

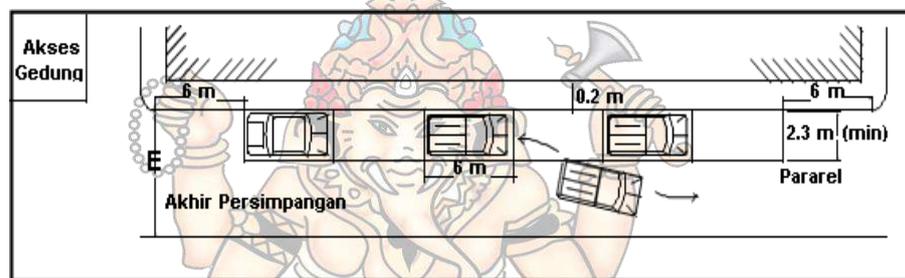
Mempunyai keuntungan dan kerugian sebagai berikut :

- Keuntungan : Biaya yang dikeluarkan untuk menyiapkan lahan parkir tidak terlalu besar karena hanya perlu untuk pembelian lahan serta komponen- komponen pendukungnya saja, antara lain untuk pembuatan pagar dan pengaturan kanstin.
- Kekurangan : Kapasitasnya terbatas hanya pada luas lahan yang tersedia dan tidak dapat ditingkatkan lagi kecuali apabila lahan yang tersedia ditambah.

Macam-macam pola parkir pada *surface lots* :

a) Parkir kendaraan satu sisi.

- Pola parkir sejajar dengan arah pergerakan (paralel) Pada pola parkir sejajar (paralel) tidak memerlukan lahan lahan yang lebar untuk manuver kendaraan baik untuk melakukan parkir maupun hendak meninggalkan parkir. Namun kapasitas yang diperoleh sangat sedikit hanya tergantung pada panjang sisi yang digunakan untuk lahan parkir tersebut.

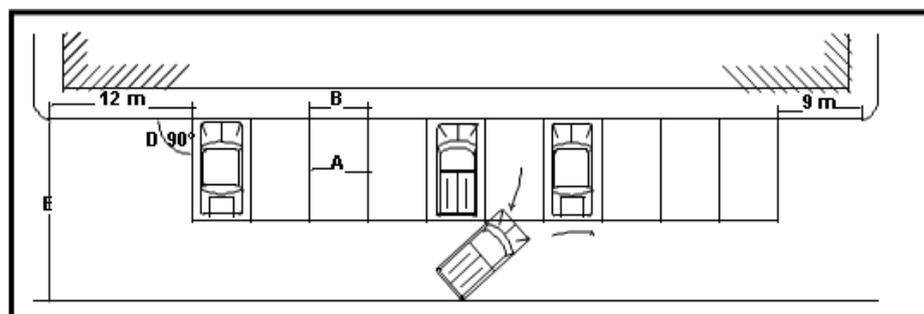


Gambar 2.1 Pola parkir pada daerah datar dengan arah pergerakan

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

- Pola parkir satu sisi dengan sudut 90°

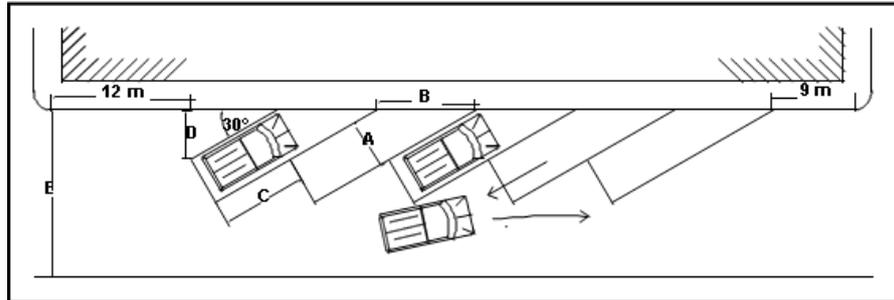
Daya tampung yang lebih banyak jika dibanding pola parkir yang lain, tetap kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil.



Gambar 2.2 Pola parkir satu sisi dengan sudut 90°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

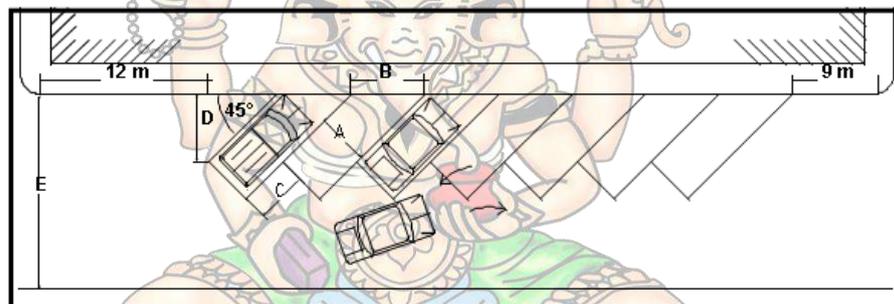
- Pola parkir satu sisi dengan sudut 30°



Gambar 2.3 Pola parkir satu sisi dengan sudut 30°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

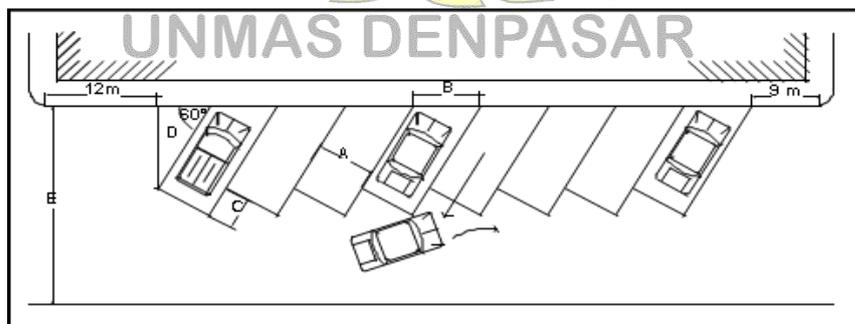
- Pola parkir satu sisi dengan sudut 45°



Gambar 2.4 Pola parkir satu sisi dengan sudut 45°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

- Pola parkir satu sisi dengan sudut 60°

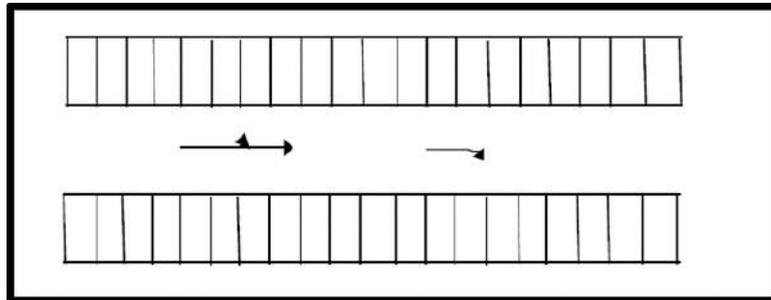


Gambar 2.5 Pola parkir satu sisi dengan sudut 60°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

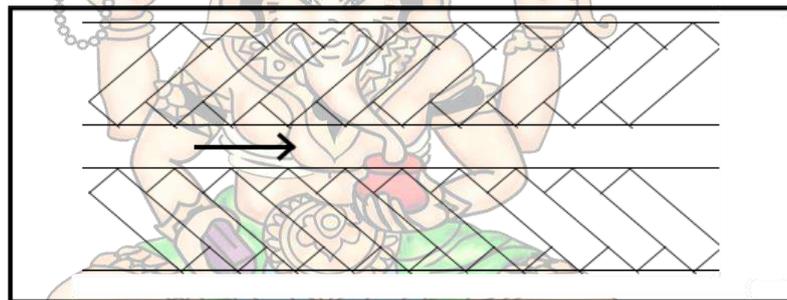
b) Parkir kendaraan dua sisi

- Pola parkir dua sisi dengan sudut 90°



Gambar 2.6 Pola parkir dua sisi dengan sudut 90°
(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

- Pola parkir dua sisi dengan sudut 30° , 45° dan 60°

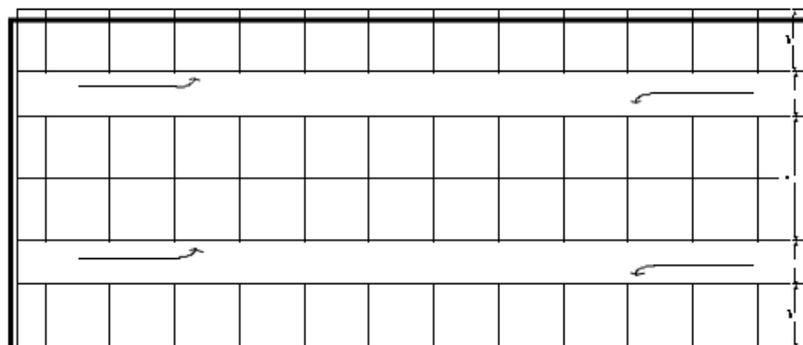


Gambar 2.7 Pola parkir dua sisi dengan sudut 30° , 45° dan 60°
(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

c) Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

- Pola parkir pulau dengan sudut 90°

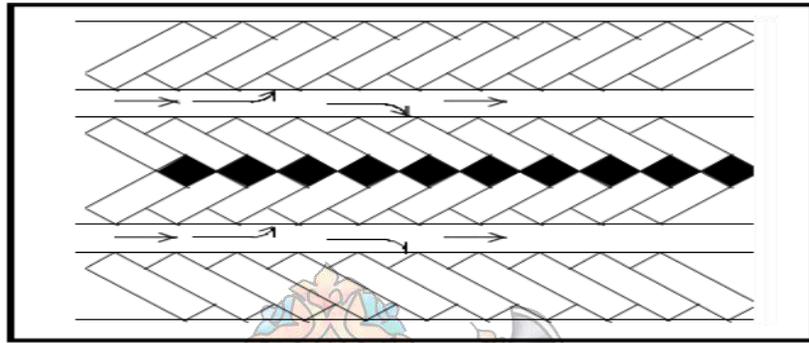


Gambar 2.8 Pola parkir pulau dengan sudut 90°
(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

- Pola parkir pulau dengan sudut 45° (tulang ikan)

Pola parkir dengan sudut 45° ada tiga macam, yaitu:

- a) Pola parkir tulang ikan tipe A



Gambar 2.9 Pola parkir pulau tipe A dengan sudut 45°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

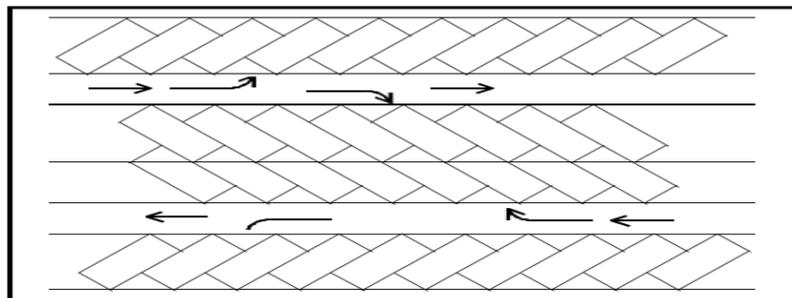
- b) Pola parkir tulang ikan tipe B



Gambar 2.10 Pola parkir pulau tipe B dengan sudut 45°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

- c) Pola parkir tulang ikan tipe C



Gambar 2.11 Pola parkir pulau tipe C dengan sudut 45°

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

2. Berdasarkan Status
 - a. Parkir umum adalah area parkir yang lahannya dikuasai dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
 - b. Parkir khusus adalah perparkiran menggunakan lahan yang pengelolannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.
 - c. Parkir darurat adalah perparkiran ditempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah atau swasta karena kegiatan insidental.
 - d. Gedung parkir adalah suatu bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaranya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang mendapatkan ijin dari pemerintah daerah.
 - e. Areal parkir adalah lahan parkir lengkap dengan fasilitas sarana perparkiran yang diperlukan dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.
3. Berdasarkan Jenis Kendaraan Menurut jenis kendaraan parkir, terdapat beberapa golongan parkir yaitu :
 - a. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda)
 - b. Parkir untuk kendaraan beroda dua bermesin (sepeda motor)
 - c. Parkir untuk kendaraan beroda tiga, beroda empat atau lebih (bajaj, mobil, taksi dan lain-lain)
4. Menurut jenis tujuan parkir
 - a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaik turunkan penumpang.
 - b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar muat barang.
5. Menurut jenis pemilikan dan pengoperasiannya.

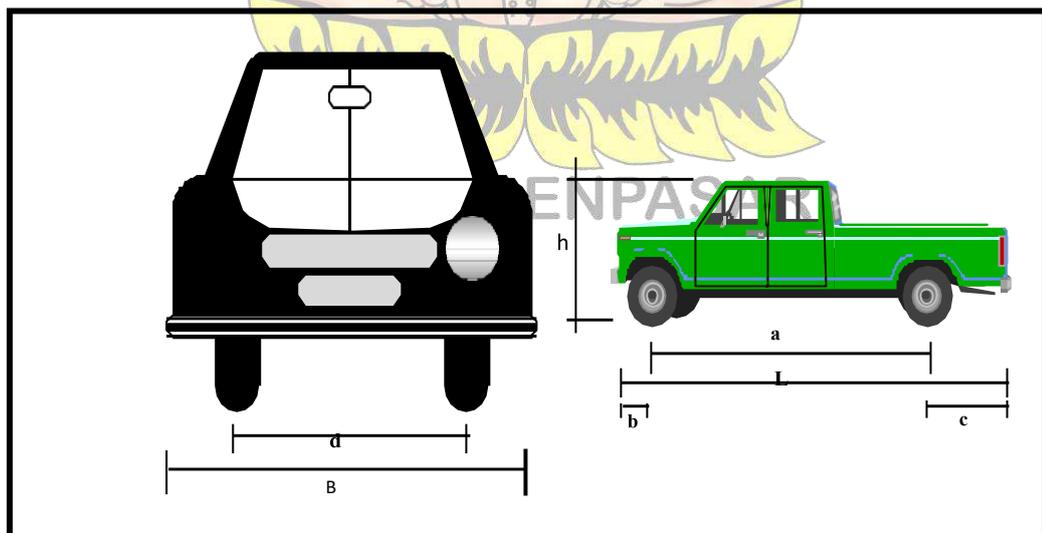
- a. Parkir milik dan pengoperasiannya adalah milik swasta.
 - b. Parkir milik pemerintah daerah dan pengelolaannya adalah pihak swasta
- Parkir milik dan pengoperasiannya adalah pihak pemerintah.

2.5 Satuan Ruang Parkir (SRP)

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. Untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan hal sebagai berikut ini :

2.5.1 Dimensi Kendaraan Standar Untuk Mobil Penumpang

Dimensi kendaraan standar ditetapkan atas dasar dimensi dari 90 persentil kendaraan yang ada di Indonesia. Dimensi kendaraan standar dalam penelitian Dirjen Perhubungan Darat diambil dari kendaraan produksi Jepang sebagai negara pemasok terbesar di Indonesia.



Gambar 2.12 Dimensi kendaraan untuk mobil penumpang

(Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan :

a = jarak gandar

h = tinggi total

b = depan tergantung

B = lebar total

c = belakang tergantung

L = panjang total

d = lebar

2.5.2 Ruang Bebas Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang. Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

2.5.3 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Gol.	Jenis bukaan pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir
I	Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	- Karyawan/pekerja kantor - Tamu/Pengunjung Pusat Kegiatan
II	Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	-Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas
III	Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	- Orang cacat

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2.5.4 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi menjadi tiga jenis kendaraan dan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti Tabel 2.2 berikut ini :

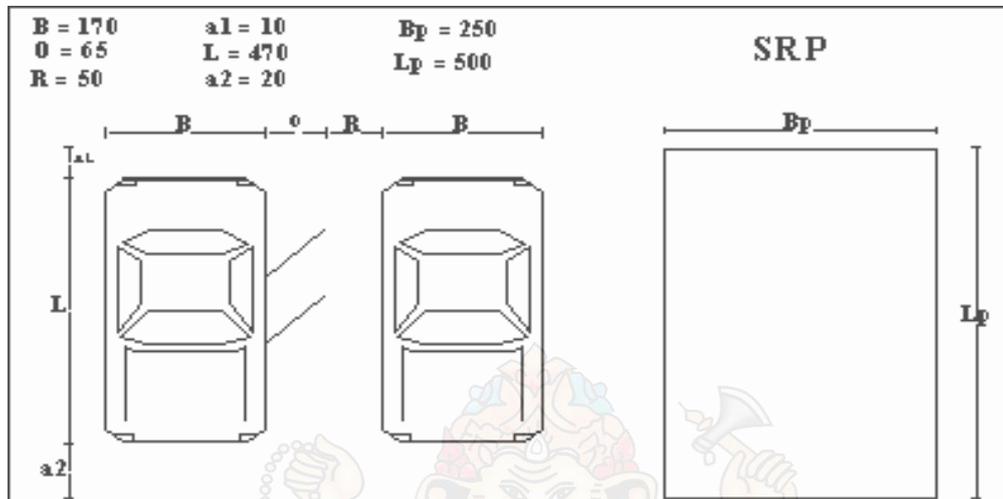
Tabel 2.2 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1.- Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
- Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
- Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/Truck	3,40 x 12,50
3. Sepeda Motor	0,75 x 2,00

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

Besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut:

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang



Gambar 2.13 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

Dengan:

B = lebar total kendaraan L = panjang total kendaraan

O = lebar bukaan pintu a1, a2 = jarak bebas arah longitudinal

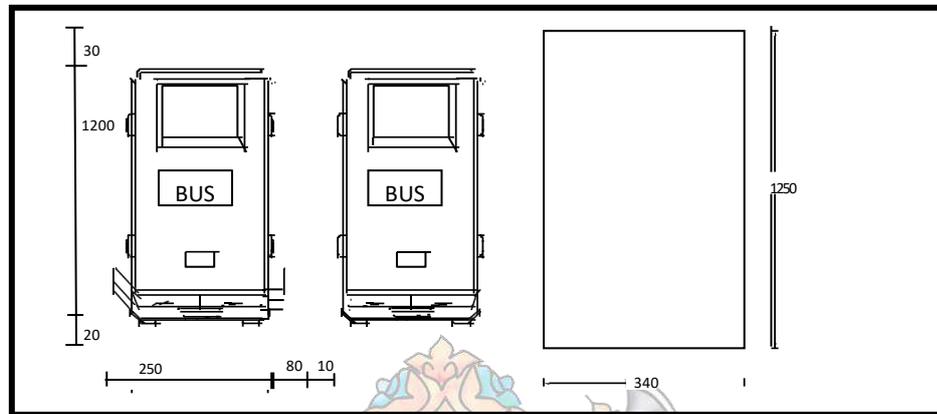
R = jarak bebas arah lateral

Tabel 2.3 Ukuran Satuan Ruang Parkir (SRP) Mobil Penumpang

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

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

2. Satuan Ruang Parkir Bus/Truck



Gambar 2.14 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm)
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan dimensi gambar:

1. Bus/Truk kecil :

$$B = 170 \text{ cm} \quad a_1 = 10 \text{ cm} \quad B_p = 300 \text{ cm} = B + O + R$$

$$O = 80 \text{ cm} \quad L = 470 \text{ cm} \quad L_p = 500 \text{ cm} = L + a_1 + a_2$$

$$R = 30 \text{ cm} \quad a_2 = 20 \text{ cm}$$

2. Bus/Truk sedang:

$$B = 200 \text{ cm} \quad a_1 = 20 \text{ cm} \quad B_p = 320 \text{ cm} = B + O + R$$

$$O = 80 \text{ cm} \quad L = 800 \text{ cm} \quad L_p = 500 \text{ cm} = L + a_1 + a_2$$

$$R = 40 \text{ cm} \quad a_2 = 20 \text{ cm}$$

3. Bus/Truk besar:

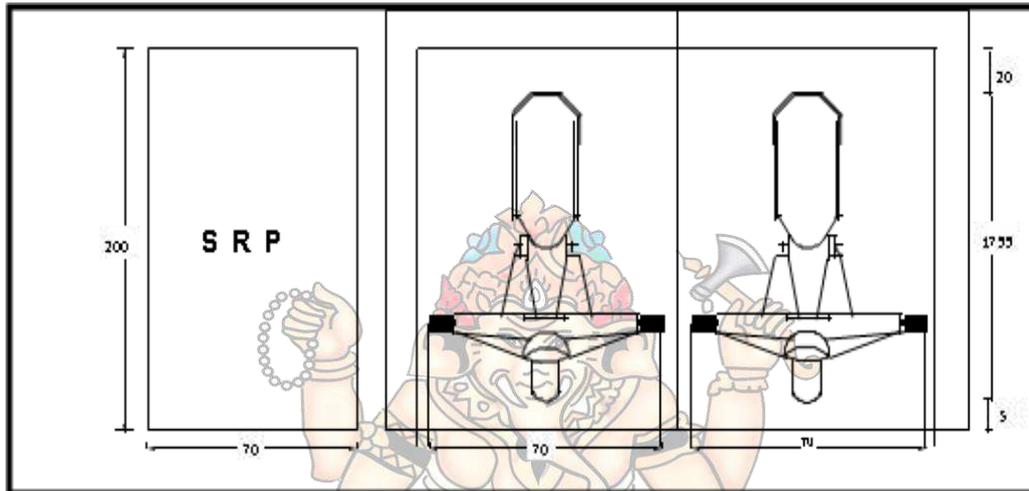
$$B = 250 \text{ cm} \quad a_1 = 30 \text{ cm} \quad B_p = 380 \text{ cm} = B + O + R$$

$$O = 80 \text{ cm} \quad L = 1200 \text{ cm} \quad L_p = 1250 \text{ cm} = L + a_1 + a_2$$

$$R = 50 \text{ cm} \quad a_2 = 20 \text{ cm}$$

3. Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor

Satuan ruang parkir (SRP) sepeda motor disesuaikan dengan tata letak yang dapat dilihat pada gambar 2.15 berikut :



Gambar 2.15 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor.
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

2.6 Jalur Sirkulasi, Modul dan Gang

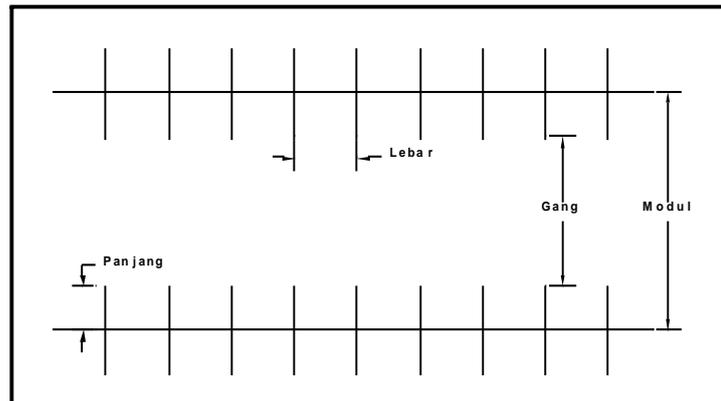
Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya.

Patokan umum yang dipakai adalah :

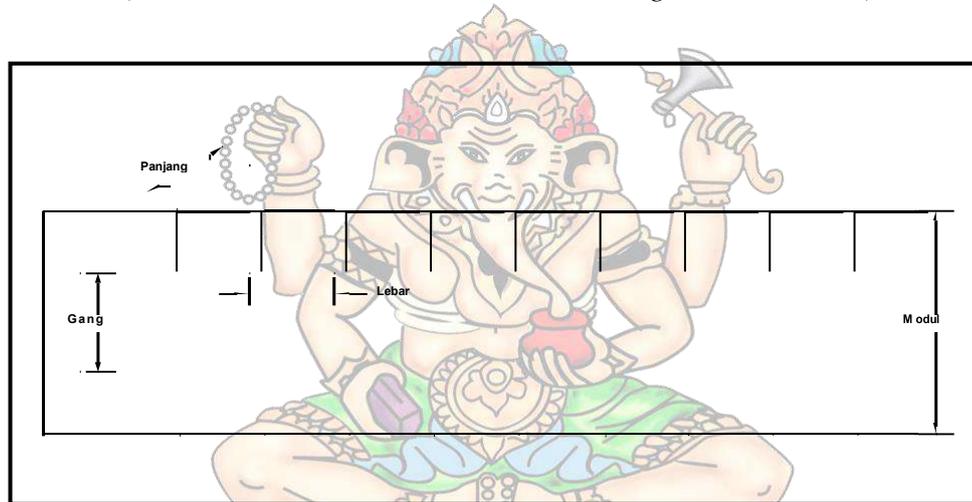
- a) Panjang sebuah jalur gang tidak lebih dari 100 meter;
- b) Jalur gang yang ini dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi :

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



Gambar 2.16 Ukuran pelataran parkir tegak lurus
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).



Gambar 2.17 Ukuran pelataran parkir sudut
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

Tabel 2.4 Lebar Jalur Gang

S R P	Lebar Jalur Gang (m)							
	< 30 ^o		< 45 ^o		< 60 ^o		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 *
d. SRP bus/ truk 3,40 m x 12,5 m								1,6 **
								9,5

Keterangan : * = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

** = lokasi parkir dengan fasilitas pejalan kaki

2.7 Jalan Masuk dan Keluar

Ukuran lebar pintu keluar-masuk dapat ditentukan, yaitu lebar 3 meter dan panjangnya harus dapat menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antar mobil (*spacing*) sekitar 1,5 meter. Oleh karena itu, panjang-lebar pintukeluar masuk minimum 15 meter.

1) Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Satu jalur :

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

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

$R_1 = 6,00 - 6,50 \text{ m}$

$R_2 = 3,50 - 4,00 \text{ m}$

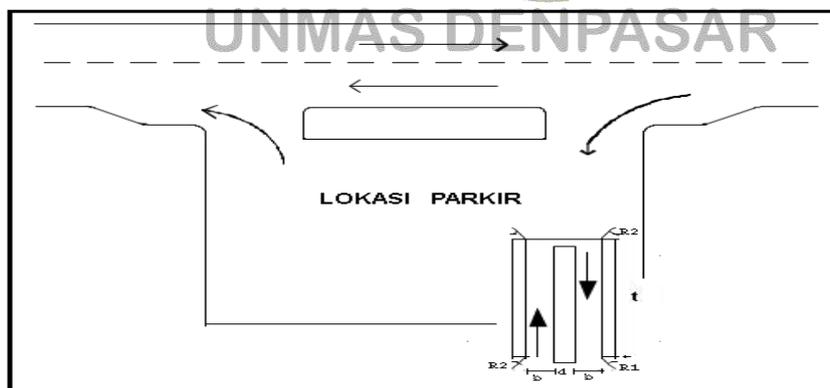
Dua jalur:

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

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

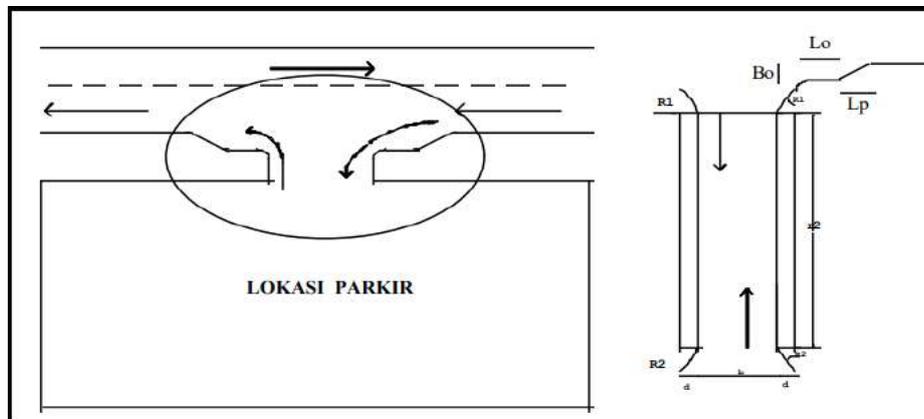
$R_1 = 3,50 - 5,00 \text{ m}$

$R_2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$



Gambar 2.18 Pintu masuk dan keluar terpisah

2) Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu



Gambar 2.19 Pintu masuk dan keluar menjadi satu

(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan pintu masuk dan keluar adalah sebagai berikut.

- 1) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sejauh mungkin dari persimpangan.
- 2) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga kemungkinan konflik dengan pejalan kaki dan yang lain dapat dihindarkan.
- 3) Letak jalan keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga memberikan jarak pandang yang cukup saat memasuki arus lalu lintas.
- 4) Secara teoretis dapat dikatakan bahwa lebar jalan masuk dan keluar (dalam pengertian jumlah jalur) sebaiknya ditentukan berdasarkan analisis kapasitas.

Pada kondisi tertentu kadang ditentukan modul parsial, yaitu sebuah jalur gang hanya menampung sebuah deretan ruang parkir di salah satu sisinya.

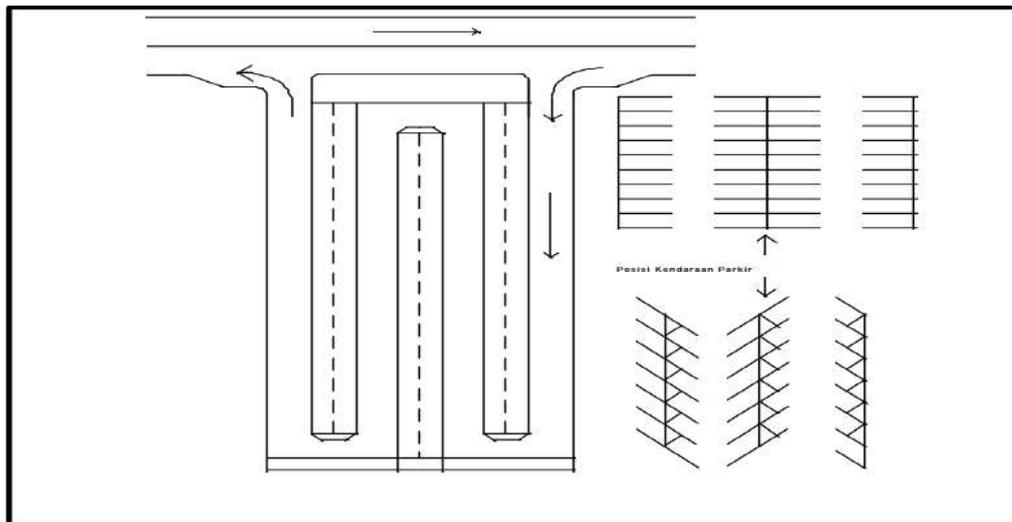
2.8 Kriteria Tata Letak Parkir

Tata letak areal parkir kendaraan dapat dibuat bervariasi, bergantung pada ketersediaan bentuk dan ukuran tempat serta jumlah dan letak pintu masuk dan keluar. Tata letak areal parkir dapat digolongkan menjadi dua, yaitu sebagai

berikut.

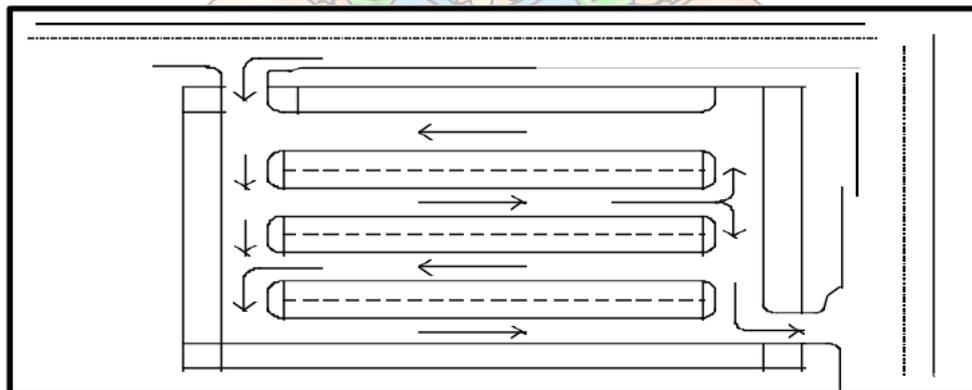
Tata letak pelataran parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

- a) Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan.



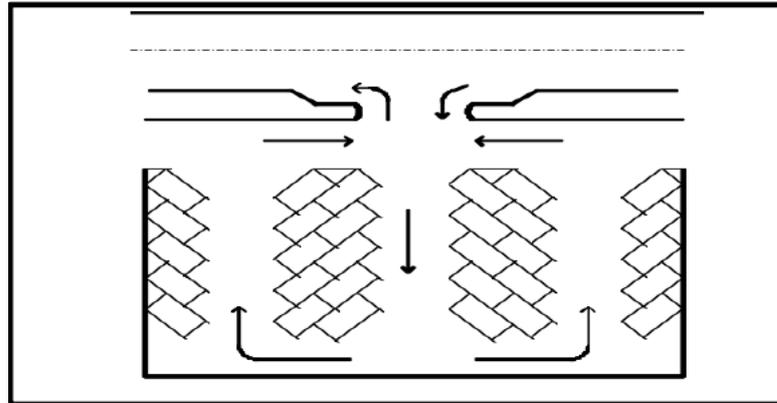
Gambar 2.20 Pintu masuk dan keluar terletak pada satu ruas jalan
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

- b) Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas.



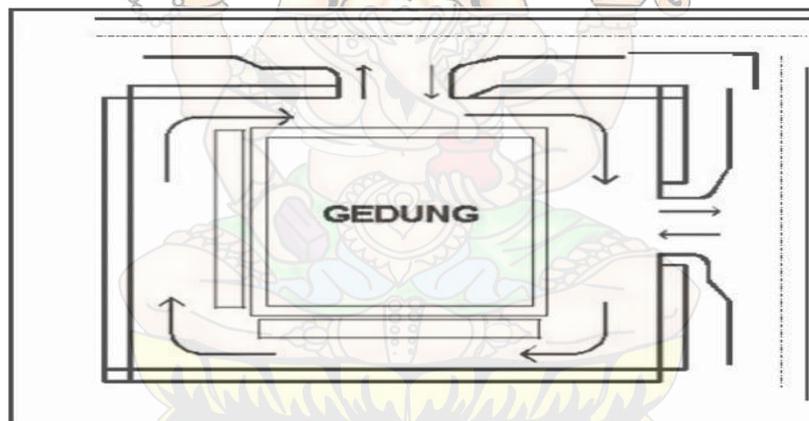
Gambar 2.21 Pintu masuk dan keluar dan tidak terletak pada satu ruas
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

- c) Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan



Gambar 2.22 Pintu masuk dan keluar dan terletak pada satu ruas jalan
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

- d) Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada ruas berbeda



Gambar 2.23 Pintu masuk dan keluar dan terletak pada ruas berbeda
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998).

2.9 Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan ruang parkir berbeda-beda, tergantung pelayanan, tarif yang berlakuan dan ketersediaan ruang parkir.

2.9.1 Perhitungan KRP dengan Rumus Dirjen Perhubungan Darat

Berdasarkan laporan akhir studi kriteria perancangan dan kebutuhan ruang parkir pada pusat-pusat kegiatan yang dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Darat, maka total besarnya kebutuhan ruang parkir dapat dihitung dengan menggunakan

persamaan berikut :

$$\text{KRP} = F1 \times F2 \times \text{Volume parkir harian} \dots\dots\dots (2.1)$$

Dimana :

KRP = Kebutuhan ruang parkir

F1 = Faktor akumulasi

F2 = Faktor fluktuasi

Faktor akumulasi parkir diperoleh dari rata-rata prosentase akumulasi maksimum kendaraan parkir tiap hariterhadap total akumulasi kendaraan. Untuk mengakumulasikan kebutuhan ruang parkir pada saat jam-jam sibuk, akumulasi perancangannya didasarkan pada akumulasi parkir maksimum dikalikan dengan faktor fluktuasi (F2) yang optimum. Berdasarkan laporan akhir Dirjen Perhubungan Darat, nilai faktor fluktuasi berkisar 1,10 s/d 1,25 tergantung pada karakteristik pusat kegiatan dan pengunjung, dimana untuk keperluan perancangan disarankan menggunakan faktorfluktuasi sebesar 1,10.

2.9.2 Perhitungan KRP dengan Pendekatan Luas Bangunan

Dengan mengacu pada hasil penelitian yang dilakukan Dirjen Perhubungan Darat, bahwa setiap jenis lokasi sangat berpengaruh pada jumlah kapasitas parkir yang dibutuhkan.

Ada standar kebutuhan ruang parkir tergantung pada kegiatannya, yaitu :
(Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998)

a) Tempat Pertandingan Olah Raga

Tabel 2.5 Kebutuhan SRP Pada Pasar Swalayan

KEBUTUHAN RUANG PARKIR

Pasar Swalayan			
Luas Area Total (100m ²)	Kebutuhan (SRP)	Luas Area Total (100m ²)	Kebutuhan (SRP)
50	225	300	440
75	250	400	520
100	270	500	600
150	310	1000	1.050
200	350		

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998

2.10 Karakteristik Parkir**2.10.1 Volume Parkir**

Pada fasilitas parkir juga perlu memperhitungkan volume kendaraan parkir pada lahan parkir yang tersedia. Untuk merencanakan suatu lahan parkir yang baik dan optimal, perlu diketahui seberapa banyak jumlah kendaraan yang akan parkir pada lahan tersebut. Hal ini juga dipengaruhi dari pusat kegiatan yang dilayani oleh fasilitas parkir tersebut. Besar kecilnya jumlah volume parkir ditentukan oleh jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi parkir. Pada referensi- referensi tertentu dimana acuan yang digunakan adalah lahan parkir yang tidak dibatasi oleh waktu, perhitungan volume parkir juga mempertimbangkan jumlah kendaraan yang sudah ada pada lahan parkir tersebut.

Persamaan yang digunakan untuk menghitung besarnya volume yang terjadi adalah sebagai berikut :

$$Vp = Ei + X \dots\dots\dots (2.3)$$

dengan :

E_i = kendaraan yang masuk lokasi parkir

V_p = volume parkir

X = kendaraan yang sudah ada di lokasi parkir

Berdasarkan perhitungan volume parkir maka dapat diketahui jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas parkir.

2.10.2 Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah total dari kendaraan yang parkir selama periode tertentu (Hobbs, 1997). Akumulasi ini dapat dijadikan sebagai ukuran kebutuhan ruang parkir di lokasi penelitian. Informasi ini sangat dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar.

Persamaan untuk menghitung akumulasi parkir yang terjadi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$AP = Q_{in} - Q_{out} + Q_s \dots\dots\dots (2.4)$$

dengan :

A_p = Akumulasi parkir

Q_{in} = Jumlah kendaraan yang masuk ke lokasi parkir

Q_{out} = Jumlah kendaraan yang keluar ke lokasi parkir

Q_s = Jumlah kendaraan yang sudah ada di lokasi parkir

Data-data yang diperhitungkan dalam perhitungan akumulasi parkir adalah data banyaknya kendaraan yang diparkir pada periode waktu tertentu dan

kendaraan yang meninggalkan ruang parkir dalam periode yang sama. Kendaraan yang menginap tersebut dianggap sebagai beban parkir dan harus dihitung (x) dan jika tidak ada kendaraan yang parkir sebelum survei dilakukan maka x dianggap 0. Perbandingan akumulasi rata-rata menunjukkan efisiensi fasilitas yang terpakai.

2.10.3 Rata – rata Lamanya Parkir

Durasi adalah rata-rata lama waktu yang dipakai setiap kendaraan untuk berhenti pada ruang parkir. Berdasarkan hasil perhitungan durasi dapat diketahui rata-rata lama penggunaan ruang parkir oleh pemarkir. Durasi ini mengindikasikan apakah diperlukan suatu pembatasan waktu parkir (dilihat dari rata-rata durasi parkirnya). (Oppenlender, 1976).

Untuk mengetahui rata-rata lamanya parkir dari seluruh kendaraan selama waktu survey dapat digunakan rumus berikut:

$$D = \frac{\sum(Nx)(X)(I)}{NT} \dots\dots\dots(2.5)$$

dengan :

D = Durasi parkir (menit)

Nx = jumlah kendaraan yang parkir selama X interpal

X = jumlah interval parkir

I = lamanya waktu setiap interval

NT = jumlah total kendaraan selama survey

Berdasarkan karakteristik parkir yang terjadi maka dapat diketahui tingkat kepadatan parkir yang terjadi di kawasan parkir tersebut sehingga apabila terjadi ketidakteraturan dalam parkir, dapat diketahui penyebabnya dan diadakan pemecahan yang menyangkut beberapa karakteristik parkir yang terjadi.

2.10.4 Indeks Parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas ruang parkir yang tersedia. Nilai indeks parkir ini dapat menunjukkan seberapa besar kapasitas parkir yang telah terisi.

Indeks parkir dirumuskan sebagai berikut :

$$IP = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Ruang Parkir Tersedia}} \dots\dots\dots (2.6)$$

- a. $IP < 1$ artinya bahwa fasilitas parkir tidak bermasalah, dimana kebutuhan parkir tidak melebihi daya tampung/kapasitas normal.
- b. $IP = 1$ artinya bahwa kebutuhan parkir seimbang dengan daya tampung/kapasitas normal.
- c. $IP > 1$ artinya bahwa fasilitas parkir bermasalah, dimana kebutuhan parkir melebihi daya tampung/kapasitas normal.

Besarnya indeks parkir yang tertinggi diperoleh dari perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Besaran indeks parkir ini akan menunjukkan apakah kawasan parkir tersebut bermasalah atau tidak (Warpani, 1998).

2.10.5 Pergantian Parkir

Pergantian parkir (turnover parking) menunjukkan tingkat penggunaan luas ruang parker untuk suatu periode tertentu.

Pergantian parkir dirumuskan sebagai berikut :

$$TR = \frac{Nt}{S} \dots\dots\dots (2.7)$$

dengan :

TR = Angka pergantian parkir (kend/jam/SRP)

Nt = Jumlah total kendaraan selama waktu survei (kend)

S = Jumlah ruang parkir (SRP)

2.10.6 Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan ruang parkir adalah jumlah tempat yang dibutuhkan untuk menampung kendaraan yang membutuhkan parkir berdasarkan fasilitas dan fungsi dari sebuah tata guna lahan. Untuk mengetahui kebutuhan parkir pada suatu kawasan yang di studi, terlebih dahulu perlu diketahui tujuan dari parkir (Abubakar, 1998). Rumus yang dipakai untuk menghitung kebutuhan ruang parkir adalah sebagai berikut :

$$S = \frac{Nt \times D}{T \times f} \dots\dots\dots (2.8)$$

dengan :

S : Jumlah petak parkir yang diperlukan saat ini

Nt : Jumlah total kendaraan selama waktu survei (kend)

D : Waktu rata – rata lamanya parkir (jam/kend)

T : Lamanya survei (jam)

f : Faktor pengurangan akibat pergantian parkir, nilai antara 0,85 s/d 0,95.

2.11 Rambu dan Marka Parkir

Rambu merupakan perlengkapan jalan yang fungsinya memberi informasi pada pengguna jalan. Rambu ada yang berupa larangan, peringatan dan ada juga yang berupa petunjuk.

Rambu lalu-lintas memiliki empat klasifikasi fungsional berdasarkan penggunaannya, yaitu : (Kristy, 2003)

- a) Rambu pengaturan (*regular sign*) digunakan untuk menerapkan aturan hukum yang berlaku untuk lokasi tertentu.
- b) Rambu peringatan (*warning sign*) digunakan untuk meningkatkan kewaspadaan tentang kondisi bahaya, baik potensial maupun kondisi nyata, yang tidak akan terlihat jika tidak diperingatkan terlebih dahulu.
- c) Rambu petunjuk atau rambu informasi menyediakan arah bagi pengemudi dan ke berbagai tujuan.
- d) Rambu pengarah (*directional sign*) pada jalan raya dengan kecepatan tinggi digunakan pada interchange yang berhubungan dengan jalan tol.

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di atas permukaan jalan yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu-lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu-lintas. Jenis-jenis marka jalan adalah sebagai berikut :

- a) Marka garis membujur, garis utuh, garis putus-putus dan garis ganda.
- b) Marka garis melintang.
- c) Marka garis serong.
- d) Marka lambang.
- e) Marka lainnya.

Dalam penyelenggaraan perparkiran rambu dan marka sangat dibutuhkan. Ada beberapa rambu dan marka yang biasa ditemui di areal parkir, yaitu : (Dirjen. Perhubungan Darat, 1998).

- a) Rambu larangan parkir dan larangan berhenti.

Rambu larangan parkir dan larangan berhenti berlaku sampai dengan jarak 15 m dari tempat pemasangan rambu menurut arah lalu lintas, kecuali dinyatakan lain dalam papan tambahan.

- b) Rambu petunjuk tempat parkir.

- c) Papan tambahan.

Papan tambahan ini untuk menyatakan larangan, petunjuk, peringatan dan perintah yang hanya berlaku pada waktu, jarak dan jenis kendaraan tertentu.

- d) Marka larangan parkir.

- e) Marka petunjuk tempat parkir.

