BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting bagi perkembangan dan pertumbuhan masyarakat. Perkembangan di suatu wilayah dapat menjadi mudah karena adanya akses jalan yang memadai untuk masyarakat melakukan aktivitasnya. Dalam transportasi, jalan berperan sebagai akses lalu lintas bagi manusia dan barang untuk berpindah tempat dalam membantu berbagai aktivitas masyarakat salah satunya di Kota Denpasar.

Sebagai Ibu Kota Provinsi Bali Kota Denpasar memiliki luas wilayah 127,78 km² dam terdiri dari 4 kecamatan yaitu kecamatan Denpasar Utara, Denpasar Timur, Denpasar Selatan dam Denpasar Barat. Pada tahun 2023 jumlah penduduk Kota Denpasar yaitu 726,900 jiwa dan setiap tahunya pada peningkatan (*Badan Pusat Statistik Kota Denpasar, 2023*). Keberadaan pertokoan di sepanjang sisi jalan menimbulkan berbagai aktivitas samping jalan yang sering kali menyebabkan konflik hambatan samping yang terjadi berupa kendaraan berhenti sementara, pejalan kaki, kendaraan masuk dan keluar dari samping jalan dan kendaraan yang bergerak lambat.

Masalah hambatan samping sering ditemui pada ruas Jalan Katrangan yang terletak di kecamatan Denpasar Timur. Jalan katrangan ini merupakan salah satu pusat perdagangan yang sering di kunjungi oleh masyarakat setempat. Karena kondisi tidak adanya ruang parkir yang menyebabkan masyarakat menggunakan badan jalan untuk

UNMAS DENPASAR

dijadikan tempat parkir kendaraan dimana ini menyebabkan terhambatnya dan berkurangnya kapasitas jalan serta tingkat pelayanan jalan tersebut.

Untuk mengetahui pegaruh parkir terhadap tingkat pelayanan jalan maka di perlukanya penelitian pada Jalan Kartangan di Kota Denpasar. Pada penelitian ini dilakukan survey langsung ke lapangan untuk mengindentifikasi masalah yang terjadi pada jalan katrangan. Dengan demikian penulis mengangkat skripsi yang berjudul "Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Katrangan Di Kota Denpasar" .

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan, maka yang menjadi rumusan masalah yaitu :

1. Berapa kapasitas Jalan Katrangan, Kota Denpasar akibat badan jalan dipakai untuk lahan parkir ?
2. Bagaimana tingkat pelayanan pada Jalan Katrangan, Kota Denpasar bila ada parkir ?

UNMAS DENPASAR

1.3. Tujuan Penelitian

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

1. Untuk mengetahui kapasitas Jalan Katrangan Di Kota Denpasar akibat badan jalan di pakai untuk lahan parkir.

2. Untuk mengetahui tingkat pelayanan Jalan Katrangan Di Kota Denpasar bila adanya parkir.

1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian ini adalah :

1. Bagi Mahasiswa

   Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan di bidang lalu lintas, serta dapat meningkatkan kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang di peroleh di bangku perkuliahan.

2. Bagi Masyarakat

   Bagi masyarakat diharapkan berguna dalam menemukan solusi atau kemungkinan terbaik dalam memecahkan masalah hambatan samping yang terjadi di Jalan Katrangan, Kota Denpasar

3. Bagi Instansi Terkait

   Bagi Instansi Terkait sebagai masukan dalam mengambil keputusan dan kebijakan dalam memberikan pelayanan jalan.

UNMAS DENPASAR

1.5. Batasan Masalah

Agar penelitian ini dapat di selesaikan dengan sistematis dan terstruktur maka diberikan batasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini berada di ruas Jalan Katrangan, Kota Denpasar.
2. Analisis menggunakan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia.
3. Waktu dan hari pada saat penelitian dilakukan secara bersamaan.

Dimana dilakukan pada Hari Senin, Selasa dan Rabu, Waktu pelaksanaan penelitian dilakukan pada jam yang sama yaitu :

- Pagi (07.00 – 09.00) pada jam ini banyaknya aktivitas yang di lakukan oleh masyarakat seperti memulai aktivitas yaitu pergi bekerja, bersekolah dan berbelanja ke pasar.
- Siang (12.00 – 14.00) pada jam ini banyaknya aktivitas yang di lakukan oleh masyarakat seperti istirahat makan siang pada jam kantor serta menjemput anak pulang sekolah.
- Sore (17.00 – 19.00) pada jam ini banyaknya aktivitas yang di lakukan oleh masyarakat seperti pulang kerja banyaknya pedangan makanan dan minuman yang berjualan di jalan tersebut

UNMAS DENPASAR

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Volume Lalu Lintas

Menurut Hobbs (1995), volume adalah sebuah perubah (variabel) yang paling penting pada teknik Lalu-lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan per satuan waktu pada lokasi tertentu. Jumlah gerakan yang dihitung dapat meliputi hanya tiap macam moda Lalu-lintas saja, seperti : pejalan kaki, mobil, bus, atau mobil barang, atau kelompok campuran-campuran moda. Periode-periode waktu yang dipilih tergantung pada tujuan studi dan konsekuensinya, tingkat ketepatan yang persyaratankan akan menentukan frekuensi, lama, dan pembagian arus tertentu. Besarnya pengaruh tersebut dibandingkan dengan mobil penumpang yang memiliki emp = 1,00 nilai emp menurut (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997) sebagai berikut :

Tabel 2.1 Ekivalen Mobil Penumpang

Tipe Jalan : Jalan Tak Terbagi	Arus Lalu-Lintas Total Dua Arah (Kend/Jam)	emp	
		HV	MC
Dua lajur satu-arah (2/1)	0	1,3	0,40
dan Empat lajur terbagi (4/2D)	≥1050	1,2	0,25
Tiga lajur satu-arah (3/1)	0	1,3	0,40
dan Enam lajur terbagi (6/2D)	≥3700	1,2	0,25

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997, Hal 285)

LV : *Light Vehicle* (Kendaraan ringan)

HV : *Heavy Vehicle* (Kendaraan berat)

MC : *Motorcycle* (Sepeda motor)

2.2 Hambatan Samping

Aktivitas samping jalan dapat menimbulkan konflik dan berpengaruh terhadap pergerakan arus lalu lintas serta menurunkan fungsi kinerja jalan. Adapun tipe hambatan samping terbagi menjadi pejalan kaki dan penyebrang jalan (bobot 0,5) kendaraan parkir dan berhenti (bobot 1,0), kendaraan yang masuk dan keluar dari lahan samping jalan (bobot 0,7) dan arus kendaraan lambat (bobot 0,4). Untuk menyederhanakan proses perhitungan tingkat hambatan samping di dalam lima kelas yaitu (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997) :

1. Sangat rendah
2. Rendah
3. Sedang
4. Tinggi
5. Sangat tinggi

Berikut merupakan tabel dari hambatan samping :

Tabel 2.2 Kelas Hambatan Samping Untuk Jalan Perkotaan

Kelas Hambatan Samping (SFC)	Kode	Jumlah berbobot kejadian per 200 m per jam (dua sisi)	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	VL	< 100	Daerah Pemukiman ; Jalan samping tersedia
Rendah	L	100 - 299	Daerah Pemukiman ; Beberapa angkutan umum dsb.
Sedang	M	300 - 499	Daerah Industri ; Beberapa toko sisi jalan.
Tinggi	H	500 - 899	Daerah Komersial ; Aktivitas sisi jalan tinggi.
Sangat Tinggi	VH	> 900	Derah Komersial ; Aktivitas pasar sisi jalan

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997 Hal, 257)

Tabel 2.3 Bobot Kejadian Tipe Jenis Hambatan Samping

Jenis Hambatan Samping	Bobot
Pejalan Kaki	0,5
Kendaraan berhenti atau kendaraan parkir	1,0
Kendaraan masuk atau keluar sisi jalan	0,7
Kendaraan lambat	0,4

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997 Hal, 315)

2.3 Kapasitas Jalan

Menurut Munawar (2006), kapasitas adalah jumlah maksimum kendaraan yang melewati suatu persimpangan atau ruas jalan selama waktu tertentu pada kondisi jalan dan lalu lintas dengan tingkat kepadatan yang ditetapkan. Kapasitas suatu jalan merupakan arus maksimum melalui suatu titik dijalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Pada jalan dua lajur dua arah kapasitas di tentukan untuk kombinasi dua arah namun untuk jalan dengan banyak lajur arus di pisahkan per arah dan kapasitasnya di tentukan per lajur. Kapasitas dinyatakan dalam Satuan Mobil Penumpang (smp) (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997).

Persamaan untuk menentukan kapasitas jalan yaitu :

$$\mathbf{C = C_0 \ x \ FC_W \ x \ FC_{SP} \ x \ FC_{SF} \ x \ FC_{CS}}$$

Dimana :

C = Kapasitas (smp/jam)

C_0 = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_W = Faktor penyesuaian lebar jalan

FC_{SP} = Faktor penyesuaian pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)

FC_{SF} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

FC_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota

1. Kapasitas Dasar (C_0)

   Kapasitas dasar yaitu kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditemukan sebelumnya Menurut MKJI 1997 dapat di lihat pada Tabel di bawah ini.

Tabel 2.4 Kapasitas Dasar Jalan Perkotaan

Tipe Jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Keterangan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat lajur tak terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur tak terbagi	2900	Total dua arah

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997, Hal 297)

Kapasitas dasar jalan lebih dari empat lajur (banyak lajur) dapat ditentukan dengan menggunakan kapasitas lajur yang di berikan dalam Tabel 2.4 di atas, walaupun lajur tersebut mempunyai lebar yang tidak standar.

2. Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas (FC_W)

   Untuk menentukan faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas berdasarkan lebar jalur lalu lintas efektif (W_c), dapat dilihat pada Tabel 2.5 di bawah ini.

UNMAS DENPASAR

Tabel 2.5 Penyesuaian Kapasitas Untuk Pengaruh Lebar Jalur Lalu Lintas Untuk Jalan Perkotaan (FC_W)

Tipe Jalan	Lebar jalur lalu lintas efektif (Wc)(m)	FCw
Empat Lajur terbagi atau jalan satu arah	Per lajur	
	3.00	0.92
	3.25	0.96
	3.50	1.00
	3.75	1.04
	4.00	1.08
Empat lajur tak terbagi	Per lajur	
	3.00	0.91
	3.25	0.95
	3.50	1.00
	3.75	1.05
	4.00	1.09
Dua lajur tak terbagi	Total dua arah	
	5	0.56
	6	0.87
	7	1.00
	8	1.14
	9	1.25
	10	1.29
	11	1.34

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997 Hal, 298)

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan lebih dari empat lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai per lajur yang diberikan untuk jalan empat lajur dalam tabel 2.5 diatas.

3. Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisah arah (FC_{SP})

   Untuk menentukan faktor pemisahan arah khusus untuk jalan terbagi dapat dilihat pada Tabel 2.6 di bawah ini.

Tabel 2.6 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisah Arah (FC_{SP})

Pemisah arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCsp	Dua lajur (2/2)	1.00	0.97	0.94	0.91	0.88
	Empat lajur (4/2)	1.00	0.985	0.97	0.955	0.94

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997 Hal, 299)

Tabel 2.6 diatas memberikan faktor penyesuaian pemisahan arah jalan dua lajur dua arah (2/2) dan empat lajur dua arah (4/2) tak terbagi. Untuk jalan terbagi dan jalan satu arah, faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah tidak dapat di terapkan dan nilainya 1.0.

4. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Hambatan Samping (FC_{SF})

Faktor penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping di bedakan berdasarkan jalan dengan bahu dan jalan dengan kereb.

1. Jalan dengan bahu

Untuk menentukan faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping berdasarkan lebar bahu efektif (W_s) dan kelas hambatan samping, dapat di lihat pada Tabel 2.7 di bawah ini.

Tabel 2.7 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Pengaruh Hambatan Samping dan Lebar Bahu (FC_{SF}) pada Jalan Perkotaan dengan Bahu

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu FCsf			
		Lebar bahu efektif WK (m)			
		≤ 0.5 m	1.0 m	1.5 m	≥ 2 m
4/2 D	VL	0.96	0.98	1.01	1.03
	L	0.94	0.97	1.00	1.02
	M	0.92	0.95	0.98	1.00
	H	0.88	0.92	0.95	0.98
	VH	0.84	0.88	0.92	0.96
4/2UD	VL	0.96	0.99	1.01	1.03
	L	0.94	0.97	1.00	1.02
	M	0.92	0.95	0.98	1.00
	H	0.87	0.91	0.94	0.98
	VH	0.80	0.86	0.90	0.95
2/2 UD atau jalan satu arah	VL	0.94	0.96	0.99	1.01
	L	0.92	0.94	0.97	1.00
	M	0.89	0.93	0.95	0.98
	H	0.82	0.86	0.90	0.95
	VH	0.73	0.79	0.85	0.91

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997, Hal 300)

2. Jalan dengan kereb

Untuk menentukan faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping berdasarkan jarak antara kereb dan penghalang trotoar (W_k) dan kelas hambatan samping, dapat dilihat pada Tabel 2.8 dibawah ini.

Tabel 2.8 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Pengaruh Hambatan Samping dan Jarak Kereb Penghalang (FC_{SF}) pada Jalan Perkotaan dengan Kereb

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan jarak kerb-penghalang FCsf			
		Jarak : kerb-penghalang Wk			
		≤ 0.5	1.0	1.5	≥ 2
4/2 D	VL	0.95	0.97	0.99	1.01
	L	0.94	0.96	0.98	1.00
	M	0.91	0.93	0.95	0.98
	H	0.86	0.89	0.92	0.95
	VH	0.81	0.85	0.88	0.92
4/2UD	VL	0.95	0.97	0.99	1.01
	L	0.93	0.95	0.97	1.00
	M	0.90	0.92	0.95	0.97
	H	0.84	0.87	0.90	0.93
	VH	0.77	0.81	0.85	0.90
2/2 UD atau jalan satu arah	VL	0.093	0.95	0.97	0.99
	L	0.90	0.92	0.95	0.97
	M	0.86	0.88	0.91	0.94
	H	0.78	0.81	0.84	0.88
	VH	0.68	0.72	0.77	0.82

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997, Hal 301)

5. Faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota (FC_{CS})

Untuk menentukan faktor penyesuaian kecepatan untuk ukuran kota, dapat dilihat di Tabel 2.9 di bawah ini.

UNMAS DENPASAR

Tabel 2.9 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Ukuran Kota (FC_{CS})

Ukuran Kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0.86
0,1 - 0,5	0.90
0,5 - 1,0	0.94
1,0 - 3,0	1.00
> 3,0	1.04

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997, Hal 302)

Menentukan faktor penyesuaian untuk ukuran kota dengan menggunakan faktor fungsi jumlah penduduk (juta).

2.4 Tingkat Pelayanan

Batasan nilai dari setiap tingkat pelayanan dipengaruhi oleh fungsi jalan serta dimana jalan tersebut berada. Tingkat pelayanan atau *level of service* adalah tingkat pelayanan dari suatu jalan yang menggambarkan kualitas suatu jalan dan merupakan batas kondisi pengoprasian. Tingkat pelayanan suatu jalan menunjukan kualitas jalan diukur dari beberapa faktor, yaitu kecepatan dan waktu tempuh, kerapatan (*density*), tundaan (*delay*), arus lalu lintas jenuh (*saturation flow*) serta derajat kejenuhan (*degree of saturation*). Sedangkan tingkat pelayanan ditentukan dalam skala invterval yang terdiri dari enam tingkatan yaitu : A, B, C, D, E, F (Tamin, 2000). Adapun tingkat pelayanan (LoS) dilakukan dengan persamaan sebagai berikut :

$$\mathbf{LoS} = \frac{V}{C}$$

Keterangan :

LoS : Tingkat pelayanan jalan

V : Volume lalu lintas (smp/jam)

C : Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

Faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap tingkat pelayanan jalan yaitu :

1. Kecepatan/Waktu perjalanan
2. Hambatan lalu lintas
3. Kebebasan untuk manuver
4. Keamanan
5. Kenyamanan
6. Karakteristik Pengemudi

Tabel 2.10 Klasifikasi Tingkat Pelayanan

Tingkat Pelayan	Karakteristik Lalu Lintas	Batas Lingkup V/C
A	Kondisi arus lalu lintas bebas antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya	0,00-0,20
B	Kondisi arus lalu lintas stabil, kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kendaraan lainya	0,20-0,44
C	Kondisi arus lalu lintas masih dalam batas stabil, kecepatan operasi mulai di batasi	0,45-0,74
D	Kondisi arus lalu lintas mendekati tidak stabil kecepatan operasi menurun relatif cepat	0,75-0,84
E	Volume lalul lintas sudah mendekati kapasitas ruas jalan, kecepatan kira-kira lebih rendah dari 40 km/jam	0,85-1.00
F	Pada tingkat pelayanan ini arus lalu lintas berada dalam keadaan di paksakan	1.00

Sumber : Ofyyar Z.Tamin,2000 (Hal 561)

UNMAS DENPASAR

2.5 Karakteristik Lalu Lintas

Menurut Daniel L dan Mathew J.H. (1975) Terdapat tiga karakteristik utama dari lalu-lintas, yaitu: arus, kecepatan dan konsentrasi pada dasarnya, perhitungan kapasitas lalu-lintas ini dijalankan dalam jangka waktu 15 menit sampai 1 jam. Agar lebih paham terkait jalur dalam lalu-lintas, juga harus memahami tentang sesuatu yang dinamakan dengan "headway". Headway yaitu jangka waktu dari datangnya kendaraan yang ditinjau pada bagian terdepan suatu transportasi, yang melewati titik tertentu. Arus lalu lintas terbentuk dari pergerakan individu pengendara yang melakukan interaksi antara satu dan yang lainya pada suatu ruas jalan dan lingkungannya. Karena kemampuan individu pengemudi mempunyai sifat yang berbeda maka arus lalu lintas tidak dapat diseragamkan lebih lanjut, arus lalu lintas akan mengalami perbedaan karakteristik akibat prilaku dari pengemudi yang berbeda dikarenakan oleh karakteristik lokal dan kebiasaan pengemudi. Arus lalu lintas pada ruas jalan memiliki karakteristiknya yang bervariasi baik berdasarkan waktunya. Oleh sebab itu prilaku pengemudi berpengaruh terhadap prilaku lalu lintas. Dengan kata lain parameter harus bisa di definisikan dan di ukur, seorang *Traffic Engineer* akan bisa menganalisis, mengevaluasi dan merencanakan dalam batas minimal berdasarkan batasan normal parameter. Arus lalu lintas di bentuk oleh pengendara dan kendaraan terhadap jalan dan lingkungan. Kendaraan yang memasuki suatu arus lalu lintas tidak mungkin dalam mengambil keputusan bahkan dapat di katakana bahwa tidak ada keadaan dua lalu lintas yang serupa sekalipun dalam kondisi yang setara, jalan dan kendaraan, hal yang di akibatkan oleh prilaku dan kebiasaan pengemudi yang sangat bervariasi (Galeri Pustaka, 2013) maka yang di gunakan untuk menjelaskan karakteristik lalu lintas yaitu :

UNMAS DENPASAR

1. Volume (Q)

   Volume adalah jumlah kendaraan yang diamati melewati suatu titik tertentu dari ruas jalan selama rentang waktu tertentu dengan satuan smp/jam.

2. Kecepatan (V)

   Kecepatan adalah suatu pergerakan kendaraan dihitung dalam jarak per satuan waktu. Dalam arus lalu lintas tidak dikenal karakteristik kecepatan kendaraan tunggal. Jumlah rata-rata nilai tipikal dapat digunakan untuk mengetahui karakteristik arus lalu lintas.

3. Kepadatan/density (k)

   Kepadatan/density adalah jumlah kendaraan yang menempati suatu panjang jalan atau lajur, secara umum dalam kendaraan per kilometer dan sulit diukur secara langsung di lapangan, melainkan dihitung dari nilai kecepatan dan arus sebagai hubungan.

2.5.1 Geometri Jalan

Geometrik Jalan merupakan salah satu karakteristik utama jalan yang akan mempengaruhi kapasitas dan kinerja jalan jika di bebani lalu lintas. Dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) yang termasuk geometri jalan adalah tipe jalan, lebar jalur lalu lintas, bahu/kereb disebut pembatas antara jalur lalu lintas dan ada atau tidaknya median (Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997).

UNMAS DENPASAR

2.6 Konsep Parkir

Parkir di definisikan 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. BSLLK. Dirjen Perhubungan Darat, 1998).

2.6.1 Jenis Tempat Parkir

Menurut Warpani, S. 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 :

UNMAS DENPASAR

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.

3. Parkir Darurat/*Insidentil*

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

UNMAS DENPASAR

4. Parkir Darurat/*Insidentil* 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.

UNMAS DENPASAR