

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecendrungan untuk mencari tempat untuk memarkirkan kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktivitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan keramaian diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Ketersediaan ruang parkir tentunya harus memiliki pelayanan parkir yang baik agar dapat memanfaatkan kapasitas lahan parkir yang tersedia secara optimal, sehingga tidak mungkin terlepas dari perencanaan tata letak ruang parkir. Seiring berjalannya waktu, populasi manusia dari tahun ketahun semakin mengalami peningkatan diikuti dengan perkembangan teknologi dibidang transportasi yang melaju drastis.

Intensitas penggunaan kendaraan, khususnya kendaraan pribadi seperti mobil dan motor menjadi sangat cepat terjadi peningkatan, hal ini menyebabkan di setiap tempat yang sering di kunjungi, seperti tempat perdagangan perkantoran, bandara dan objek wisata membutuhkan ruang parkir dengan kebutuhan parkir yang sangat tinggi. ketersediaan akan ruang parkir yang dapat menunjang aktivitas

dipusat keramaian atau pusat kegiatan merupakan hal yang sangat penting karena dapat menimbulkan masalah seperti antrean, kemacetan serta dapat mengganggu kelancaran lalu lintas jika ketersediaan parkir di area tersebut tidak dapat menampung kendaraan secara optimal.

Provinsi Bali merupakan suatu wilayah dengan aktivitas pariwisata yang sangat menonjol dengan kota Denpasar sebagai ibu kota dari Provinsi Bali menjadikan kota Denpasar sebagai pusat perekonomian, pusat pemerintahan dan menjadi pusat pariwisata. Kota Denpasar juga memiliki objek wisata pantai yang sering dikunjungi oleh wisatawan lokal maupun mancanegara. Perkembangan objek wisata terutama wisata pantai di kota Denpasar menjadi salah satu penyebab kebutuhan lahan parkir pada objek wisata terjadi peningkatan. Diantara sekian banyak wisata pantai yang terdapat di kota Denpasar penulis memilih objek wisata pantai Sanur, karena parkir yang terdapat pada objek wisata pantai sanur belum memiliki penataan ruang parkir.

Parkir yang terdapat di pantai Sanur saat ini merupakan badan jalan bukan ruang parkir yang dimiliki pantai sanur. Seiring berkembangnya wisata pantai Sanur mengakibatkan jalan menuju tempat wisata menjadi penuh dengan kendaraan bermotor, baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Hal ini juga mengakibatkan pengunjung yang datang ke pantai sanur memarkir kendaraan mereka dengan sembarangan dan tidak beraturan. Terdapat juga banyak pengunjung yang parkir diluar kawasan pantai sanur sehingga mengganggu aktifitas pada ruas jalan yang terdapat di sekitar objek wisata.

Dengan mengacu pada kondisi parkir dari permasalahan yang sudah di paparkan di atas, penelitian ini berfokus pada perencanaan tata letak ruang parkir kendaraan roda dua serta kendaraan roda empat di kawasan objek wisata pantai sanur, karena parkir merupakan salah satu penunjang pariwisata agar pengunjung dapat merasakan kenyamanan serta dapat mewujudkan pola parkir yang memadai. Maka berdasarkan masalah tersebut penulis mengangkat objek penelitian mengenai Perencanaan Kebutuhan Ruang Parkir Pada Kawasan Objek Wisata Pantai Sanur.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, ada beberapa pokok permasalahan yang berkaitan dengan Tugas Akhir ini adalah, sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik parkir pada objek wisata pantai Sanur?
2. Berapa kebutuhan parkir pada objek wisata pantai Sanur?
3. Bagaimana desain parkir yang efektif pada objek wisata pantai Sanur?

1.3. Tujuan Perencanaan

Tujuan dari perencanaan kebutuhan ruang parkir pada objek wisata pantai sanur adalah, sebagai berikut:

1. Menganalisis karakteristik parkir pada objek wisata pantai Sanur.
2. Menganalisis kebutuhan ruang parkir pada objek wisata pantai Sanur.
3. Merencanakan disain parkir yang efektif pada objek wisata pantai Sanur.

1.4. Manfaat Perencanaan

Manfaat dari perencanaan ruang parkir pada Kawasan Objek Wisata Pantai Sanur adalah sebagai berikut:

1. Manfaat bagi Mahasiswa

Agar mahasiswa khususnya teknik sipil dapat memahami proses perencanaan ruang parkir, menambah wawasan, ilmu pengetahuan serta pengalaman dalam perencanaan ruang parkir pada kawasan objek wisata pantai.

2. Manfaat bagi Lembaga Pendidikan

Agar dapat sebagai acuan jika terdapat penelitian tentang perencanaan ruang parkir pada kawasan objek wisata pantai serta dapat menambah wawasan penelitian mahasiswa dibidang transportasi.

3. Manfaat bagi Instansi Terkait

Agar dapat dijadikan bahan pertimbangan dan perencanaan dalam pengelolaan parkir di kawasan objek wisata pantai sanur.

1.5. Batasan Masalah

Batasan perencanaan ruang parkir pada objek wisata pantai sanur adalah sebagai berikut:

1. Perencanaan ruang parkir direncanakan untuk sepeda motor dan mobil.
2. Perencanaan ini tidak menghitung rencana anggaran biaya (RAB) serta Analisa struktur pada area parkir.
3. Desain parkir yang direncanakan yaitu parkir di luar badan jalan (*Off – Street Parking*).
4. Pengamatan dilaksanakan pada saat kendaraan mencapai puncak kepadatan serta pengamatan dilakukan 4 jam di pagi hari serta 4 jam di sore hari.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tata Guna Lahan

Tata Guna lahan (*land use planning*) adalah penaturan penggunaan lahan. Dalam tata guna lahan dibicarakan bukan saja mengenai penggunaan permukaan bumi, tetapi juga mengenai penggunaan permukaan bumi dilautan (Jayadinata, 2002).

Tata ruang berdasarkan Pasal 1 ayat (2) UU Nomor 24 Tahun 1992 Tentang Penataan Ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang baik direncanakan maupun tidak, tata berarti mengatur dengan mengandung pengertian serasi dan sederhana sehingga mudah dimengerti dan dipahami serta dilaksanakan, wujud struktural adalah unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial dan lingkungan buatan yang secara hierarkis dan struktural berhubungan satu dengan lainnya, membentuk tata ruang, seperti: pusat pemerintahan, pusat pelayanan, pusat lingkungan, prasarana jalan, ketinggian bangunan, jarak antara bangunan dan sebagainya.

2.2. Peruntukan Objek yang Ditinjau

Peruntukan rencana tata ruang (objek) yang ditinjau merupakan peruntukan untuk daerah kawasan objek wisata yang tertuju pada pantai Sanur. Kawasan Pariwisata Sanur merupakan salah satu dari 16 (enam belas) Kawasan Pariwisata di Provinsi Bali dan 5 (lima) Kawasan Daya Tarik Wisata Khusus (KDTWK) berdasarkan pada pasal 66 Perda Provinsi Bali No. 16. Tahun 2009 tentang RTRW provinsi Bali (Peraturan Daerah Kota Denpasar No. 27. Tahun 2011).

2.3. Kawasan Pariwisata

Kawasan pariwisata adalah kawasan strategis pariwisata yang berada dalam geografis satu atau lebih wilayah administrasi desa (kelurahan) yang di dalamnya terdapat potensi daya tarik wisata, aksesibilitas yang tinggi, ketersediaan fasilitas umum dan fasilitas pariwisata serta aktivitas social budaya masyarakat yang saling mendukung dalam perwujudan kepariwisataan (Peraturan Daerah Kota Denpasar No. 27. Tahun 2011 pasal 47 ayat 1).

2.3.1. Kawasan Objek Wisata yang Ditinjau

Kawasan Objek wisata yang ditinjau adalah Pantai Sanur. Pantai sanur merupakan salah satu pantai di Bali yang terkenal dengan daya tarik matahari terbit yang mempesona. Pantai sanur juga dijadikan tempat wisata utama bagi para wisatawan lokal maupun asing yang gemar memburu matahari terbit. Selain itu pantai ini memiliki ombak yang cukup tenang sehingga cocok untuk berenang dengan keluarga dan aman ketika mengajak anak kecil.

2.4. Pengertian Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggal oleh pengemudinya. Menurut (Hoobs, 1995), parkir diartikan sebagai suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan disuatu tempat tertentu yang lamanya tergantung kepada selesainya kepada selesainya keperluan dari pengendaraan tersebut.

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 barang.

2.5. Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan Ruang Parkir merupakan salah satu komponen suatu sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan keberadaannya. Pada pusat-pusat kegiatan masyarakat area parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan, dengan demikian perencanaan area parkir adalah suatu perencanaan dalam menyelenggarakan area parkir kendaraan, baik di badan jalan (*on – street parking*) maupun diluar badan jalan (*off-street parking*). Untuk merencanakan fasilitas parkir maka kebutuhan yang ada perlu diketahui (Dirjen Perhubungan Darat, 1998).

2.5.1 Jenis Kebutuhan Parkir

Kebutuhan area parkir sangat berbeda antara tempat yang satu dengan tempat yang lain sesuai dengan kebutuhannya, pada umumnya kebutuhan parkir ada dua jenis kebutuhan parkir (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) Yaitu :

1. Kegiatan parkir tetap
 - a. Pusat perdagangan.
 - b. Pusat perkantoran.
 - c. Pasar swalayan.
 - d. Pasar.
 - e. Sekolah.
 - f. Tempat rekreasi.
 - g. Hotel dan tempat penginapan.
 - h. Rumah sakit.

2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara

- a. Bioskop.
- b. Tempat pertandingan olahraga.

2.6. Jenis Parkir

Dalam perparkiran, pemilik kendaraan harus menempatkan kendaraannya dengan rapi agar tidak mengganggu pengguna kendaraan lainnya. Pada bagian ini, penjelasan mengenai jenis-jenis parkir dibedakan berdasarkan penempatan, status, tujuan parkir serta jenis kendaraan.

2.6.1. Jenis Parkir Menurut Penempatannya

Menurut penempatannya, parkir dibagi menjadi dua jenis parkir, yaitu parkir di badan jalan dan parkir di luar badan jalan (Dirjen Perhubungan Darat, 1998).

1. Parkir di badan jalan (*on-street parking*)

Parkir di badan jalan (*on-street parking*) dilakukan di atas badan jalan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Walaupun parkir jenis ini diminati, tetapi akan menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi yang lain. Hal ini disebabkan karena parkir memanfaatkan badan jalan akan mengurangi lebar manfaat jalan sehingga dapat mengurangi arus lalu lintas dan pada akhirnya akan menimbulkan gangguan pada fungsi jalan tersebut. Walaupun hanya beberapa kendaraan saja yang parkir di badan jalan. Kendaraan yang parkir di sisi jalan merupakan faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi ditengah ruas jalan didaerah pertokoan. Hal ini terutama disebabkan karena berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti dan atau keluar dari tempat parkir di depan

kendaraan-kendaraan yang lewat secara mendadak (Dirjen Perhubungan Darat, 1998).

2. Parkir di Luar Badan Jalan (*Off-Street Parking*).

Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Parkir di luar badan jalan biasanya dibuat khusus yang dapat berupa tempat parkir atau gedung parkir. Lokasi yang dibutuhkan untuk parkir di luar badan jalan harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang dituju oleh pemilik kendaraan. Jarak parkir terjauh ke tempat tujuan tidak lebih dari 300-400 meter. Bila lebih dari itu pemilik kendaraan akan mencari tempat parkir lain sebab keberatan untuk berjalan jauh (Warpani, 1990).

2.6.2. Jenis Parkir Menurut Statusnya

Parkir kendaraan juga dapat dibagi menurut status lahan parkirnya. Menurut statusnya parkir dapat dibagi menjadi (Dirjen Perhubungan Darat, 1998):

1. Parkir Umum.

Parkir umum adalah area parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

2. Parkir Khusus.

Parkir khusus adalah area parkir yang menggunakan lahan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

3. Parkir Darurat.

Parkir darurat adalah area parkir di tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

2.6.3. Jenis Parkir Menurut Tujuan Parkir

Setiap pengguna kendaraan memiliki tempat tujuannya masing-masing. Menurut tujuannya, parkir dibagi menjadi 2 yaitu sebagai berikut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998):

1. Parkir Penumpang.

Parkir penumpang adalah parkir yang diperuntukan untuk kebutuhan menaikkan dan menurunkan penumpang.

2. Parkir Barang.

Parkir barang adalah parkir yang diperuntukan untuk kebutuhan bongkar muat barang.

2.6.4. Jenis Parkir Menurut Jenis Kendaraan

Menurut jenis kendaraannya, terdapat beberapa golongan parkir yaitu sebagai berikut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) :

1. Parkir untuk kendaraan roda dua tidak bermesin (sepeda).
2. Parkir untuk kendaraan roda dua bermesin (sepeda motor).
3. Parkir untuk kendaraan roda tiga, roda empat atau lebih (bemo dan mobil)

2.7. 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 bukaan pintu, dapat pula dikatakan bahwa SRP merupakan ukuran kebutuhan ruang untuk parkir suatu kendaraan dengan aman dan nyaman dengan besaran ruang yang seefisien mungkin.

2.7.1. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) untuk masing-masing jenis kendaraan telah dianalisis sedemikian rupa dan dengan beberapa pendekatan. Penentuan SRP dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklarifikasi menjadi 3 (tiga) golongan seperti pada tabel dibawah ini:

Tabel 2.1. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan		Satuan Ruang Parkir (m ²)
1	a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,3 x 5,0
	b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,5 x 5,0
	c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,0 x 5,0
2	Bus/ Truk	3,4 x 12,5
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,0

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Untuk lebar bukaan pintu kendaraan, ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir.

Sebagai contoh lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor pemerintah akan berbeda dengan bukaan pintu kendaraan dari pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan (swalayan) dalam hal ini karakteristik penggunaan kendaraan memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti pada tabel 2.13 dibawah.

Tabel 2.2. Lebar Bukaam Pintu Mobil Penumpang

Jenis bukaam pintu	Pengguna dan/ atau peruntukan fasilitas parkir	Gol.
Pintu depan/ belakang terbuka tahap awal 55 cm	- Karyawan atau pekerja kantor - Tamu atau pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintah, universitas	I
Pintu depan/ belakang terbuka tahap awal 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/ rekreasi, hotel, pusat perdagangan, rumah sakit, dan bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi	Orang yang mempunyai keterbatasan fisik (disabilitas)	III

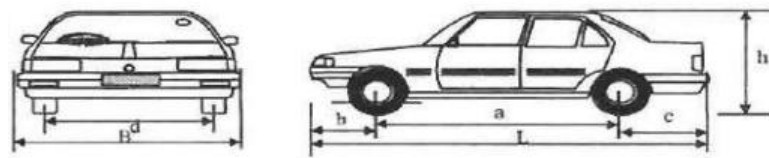
Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Golongan I : karyawan, pengunjung pusat perkantoran, perdagangan, pemerintahan, lembaga Pendidikan.

Golongan II : pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan, hotel, pasar swalayan, rumah sakit, bioskop.

Golongan III : penyandang disabilitas

Sebagaimana telah diuraikan diatas bahwa satuan ruang parkir (SRP) digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Tetapi untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan seperti halnya satuan lain. Demikian juga halnya untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan hal sebagai berikut ini: Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



Gambar 2.1. Dimensi Kendaraan standar Untuk Mobil Penumpang

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan:

a = jarak gandar

b = depan tergantung

c = belakang tergantung

d = lebar jejak

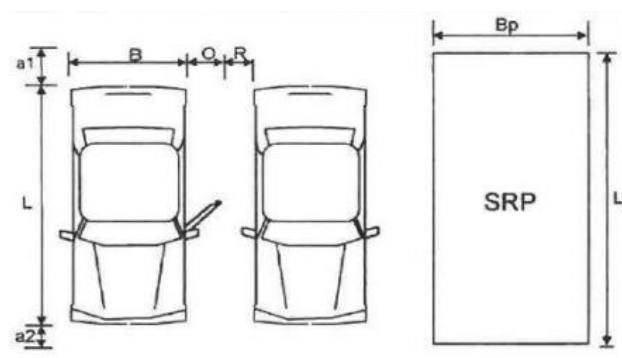
h = tinggi total

B = lebar total

L = Panjang total

Analisis-analisis yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing-masing jenis kendaraan dapat dilihat pada uraian sebagai berikut:

Satuan ruang parkir untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam gambar berikut:



Gambar 2.2. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

B = lebar total kendaraan

L = panjang total

O = lebar bukaan pintu arah longitudinal

a_1, a_2 = jarak bebas

R = jarak bebas arah lateral

B_p = lebar

L_p = panjang SPP

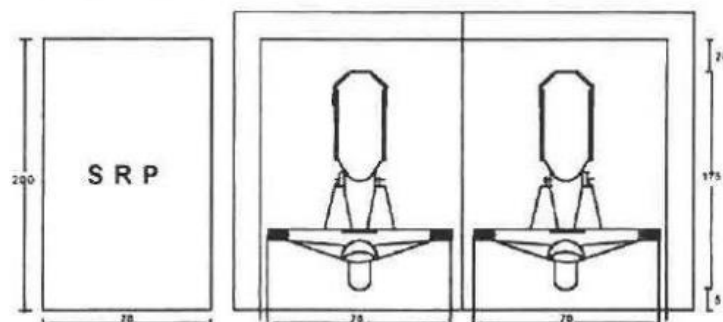
Dimensi gambar untuk mobil penumpang adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3. Dimensi Gambar untuk Mobil Penumpang

Gol I	$B = 170$ $O = 55$ $R = 5$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 230 = B + O + R$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
Gol II	$B = 170$ $O = 75$ $R = 5$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 250 = B + O + R$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
Gol III	$B = 170$ $O = 80$ $R = 50$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 300 = B + O + R$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Satuan ruang parkir untuk sepeda motor ditunjukkan dalam gambar berikut :



Gambar 2.3. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Sepeda Motor

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

2.8. Standar Kebutuhan Ruang Parkir

Standar kebutuhan ruang parkir dibagi menjadi 2, yaitu kegiatan parkir tetap dan kegiatan parkir sementara. Adapun penjelasan dari kegiatan parkir tersebut adalah sebagai berikut:

Berdasarkan hasil studi Direktorat Jendral Perhubungan Darat, jenis peruntukan kebutuhan parkir dapat dikelompokkan menjadi 2 yaitu:

1. Untuk kegiatan parkir tetap

Kegiatan parkir tetap merupakan kegiatan parkir seperti pada pusat perdagangan, pusat perkantoran, pasar swalayan, pasar, sekolah, tempat rekreasi, hotel dan penginapan serta rumah sakit.

a. Pusat Perdagangan

Kebutuhan SRP untuk pusat perdagangan dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.4. Kebutuhan SRP untuk Pusat Perdagangan

Luas areal total (100m ²)	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
SRP	59	67	88	125	415	777	1140	1502

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

b. Pusat Perkantoran

Kebutuhan SRP untuk pusat perkantoran dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.5. Kebutuhan SRP untuk Pusat Perkantoran

Jml Karyawan		1000	1250	1500	1750	2000	2500	3000	4000	5000
S R P	Pelayanan Bukan Umum	235	236	237	238	239	240	242	246	249
	Pelayanan Umum	288	289	290	291	291	293	295	298	302

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

c. Pasar Swalayan

Kebutuhan SRP untuk pasar swalayan dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.6. Kebutuhan SRP untuk Pasar Swalayan

Luas areal total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
SRP	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

d. Pasar

Kebutuhan SRP untuk pasar dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.7. Kebutuhan SRP untuk Pasar

Luas areal total (100m ²)	40	50	75	100	200	300	400	500	1000
SRP	160	185	240	300	520	750	970	1200	2300

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

e. Sekolah

Kebutuhan SRP untuk sekolah dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.8. Kebutuhan SRP untuk Sekolah

Jml MHS (orang)	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000	12000
SRP	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

f. Tempat Rekreasi

Kebutuhan SRP untuk tempat rekreasi dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.9. Kebutuhan SRP untuk Tempat Rekreasi

Luas areal total (100m ²)	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
SRP	103	109	115	122	146	196	295	494	892

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

g. Hotel dan Tempat Penginapan

Kebutuhan SRP untuk hotel dan penginapan dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.10. Kebutuhan SRP untuk Hotel dan Penginapan

Jml Kamar (buah)		100	150	200	250	350	400	550	600	650
SRP	<100	150	155	156	158	161	162	165	166	167
	100-150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150-200	300	450	600	798	799	800	803	804	806
	200-250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

h. Rumah Sakit

Kebutuhan SRP untuk rumah sakit dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.11. Kebutuhan SRP untuk Rumah Sakit

Jml tempat tidur (bh)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
SRP	97	100	104	111	118	132	146	160	227

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

2. Untuk kegiatan parkir yang bersifat sementara

Kegiatan parkir bersifat sementara seperti contohnya ruang parkir di bioskop, tempat pertandingan olahraga.

a. Bioskop

Kebutuhan SRP untuk bioskop dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.12. Kebutuhan SRP untuk Bioskop

Jml tempat duduk (bh)	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100
SRP	198	202	206	210	214	218	222	227	230

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

b. Tempat Pertandingan Olahraga

Kebutuhan SRP untuk tempat pertandingan olahraga dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2.13. Kebutuhan SRP untuk Tempat Olahraga

Jml tempat duduk (bh)	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	15000
SRP	235	290	340	390	440	490	540	790

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

Berdasarkan literatur dapat dipakai apabila ukuran kebutuhan ruang parkir yang dibutuhkan belum tercakup dalam hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dapat digunakan tabel 2.14. ukuran kebutuhan ruang parkir dibawah.

Tabel 2.14. Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Parkir
Pusat Perdagangan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
- Pertokoan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
- Pasar swalayan	SRP/100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
- Pasar		
Perkantoran	SRP/100 m ² luas lantai efektif	1,5 – 3,5
- Pelayanan bukan umum	SRP/100 m ² luas lantai efektif	1,5 – 3,5
- Pelayanan umum		
Sekolah	SRP/Mahasiswa SRP/Kamar	0,7 – 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP/Tempat Tidur SRP/Tempat	0,2 – 1,0
Rumah Sakit	Duduk	0,1 – 1,0
Bioskop		0,1 – 0,4

Sumber : (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)

2.9. Metode untuk Menentukan Ruang Parkir

Metode yang sering digunakan untuk menentukan kebutuhan lahan parkir (Tamin, 2003):

1. Metode berdasarkan kepemilikan kendaraan

Metode ini mengasumsikan adanya hubungan antara luas lahan parkir dengan jumlah kendaraan yang tercatat di pusat kota. Semakin meningkat jumlah penduduk, maka kebutuhan lahan parkir akan semakin meningkat karena kepemilikan kendaraan meningkat.

2. Metode berdasarkan luas lantai bangunan.

Metode ini mengasumsikan bahwa kebutuhan lahan parkir sangat terkait dengan kegiatan yang dinyatakan dalam besaran luas lantai bangunan di mana kegiatan tersebut dilakukan, misalnya: perbelanjaan, perkantoran, dan lain-lain.

3. Metode berdasarkan selisih terbesar antara kedatangan dan keberangkatan kendaraan

Kebutuhan lahan parkir didapatkan dengan menghitung akumulasi terbesar pada suatu selang waktu pengamatan. Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan parkir pada suatu tempat pada selang waktu tertentu, di mana jumlah kendaraan parkir tidak akan pernah sama pada suatu tempat dengan tempat lainnya dari waktu ke waktu

2.10. Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir dimaksudkan sebagai sifat-sifat dasar yang memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir yang terjadi pada daerah studi. Berikut ini merupakan bagian dari karakteristik parkir yaitu.

2.10.1. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang telah menggunakan ruang parkir pada suatu lahan parkir tertentu dalam suatu waktu tertentu, biasanya per hari. Perhitungan volume parkir dapat digunakan sebagai petunjuk apakah ruang

parkir yang tersedia dapat memenuhi kebutuhan parkir kendaraan atau tidak (Hobbs, 1995 dalam Suthanaya, 2010). Berdasarkan volume tersebut maka dapat direncanakan besarnya ruang parkir yang diperlukan apabila akan dibuat pembangunan ruang parkir baru. Rumus yang digunakan adalah:

$$\text{Volume} = E_i + X \dots\dots\dots (2.1)$$

Bila pada pengambilan data sudah ada kendaraan parkir, maka rumus yang digunakan, yaitu :

Keterangan :

E_i = Jumlah kendaraan yang masuk

X = Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survey

2.10.2. 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 (Hoobbs, 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 (Tamin, 2003). Perhitungan akumulasi parkir dapat menggunakan persamaan seperti di bawah ini.

$$A_k = X + E_i - E_x \dots\dots\dots (2.2)$$

Bila pada pengambilan data sudah ada kendaraan parkir, maka:

$$A_k = X + E_i - E_x \dots\dots\dots (2.3)$$

Keterangan :

Ak = akumulasi parkir kendaraan (m)

X = jumlah kendaraan yang ada sebelumnya (buah)

Ei = jumlah kendaraan yang masuk pada lokasi parkir (buah)

Ex = kendaraan yang keluar pada lokasi parkir (m)

2.10.3. Durasi Waktu Parkir

Durasi waktu parkir merupakan informasi yang sangat dibutuhkan untuk mengetahui lama suatu kendaraan parkir. Informasi ini diketahui dengan cara mengganti waktu kendaraan tersebut masuk dan waktu kendaraan tersebut keluar (Tamin, 2003). Perhitungan menggunakan persamaan:

$$\text{Durasi} = t_{\text{out}} - t_{\text{in}} \dots\dots\dots (2.4)$$

$$\text{Durasi rata-rata} = \frac{f \cdot x_{\text{total}}}{N_t} \dots\dots\dots (2.5)$$

Keterangan:

t_{out} = waktu saat kendaraan masuk ke lokasi parkir.

t_{in} = waktu kendaraan keluar lokasi parkir.

N_t = jumlah kendaraan.

$f \cdot x_{\text{total}}$ = lama waktu parkir.

2.10.4. Kapasitas Parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan, dalam hal ini adalah volume kendaraan pemakai fasilitas parkir tersebut. Kendaraan pemakai fasilitas parkir ditinjau dari prosesnya yaitu datang, berdiam diri (parkir) dan pergi meninggalkan fasilitas parkir. Tinjauan dari kejadian-kejadian diatas akan memberikan besaran kapasitas dari fasilitas

parkir. Hal ini disebabkan karena dari masing-masing proses mempunyai karakteristik yang berbeda sehingga proses-proses tersebut tidak memberikan suatu besaran kapasitas yang sama. Disamping itu bahwa proses yang satu sangat berpengaruh terhadap proses yang lainnya. Volume di ruang parkir akan sangat tergantung dari volume kendaraan yang datang dan pergi. Rumus yang digunakan untuk menyatakan kapasitas parkir adalah (Suthanaya, 2010):

$$K_p = \frac{S}{D} \dots\dots\dots (2.6)$$

Keterangan :

K_p = Kapasitas parkir (kendaraan / jam)

S = jumlah petak parkir (banyaknya petak)

D = rata-rata lamanya parkir (kendaraan/jam)

2.10.5. Tingkat Pergantian Parkir

Tingkat pergantian adalah laju penggunaan ruang parkir yang diperoleh dengan membagi jumlah kendaraan yang telah parkir (volume parkir) dengan jumlah ruang parkir yang tersedia untuk suatu waktu tertentu (Tamin,2003), perhitungan menggunakan persamaan:

$$PTO = \frac{N_t}{(S) \times (T_s)} \dots\dots\dots (2.7)$$

Keterangan :

PTO = tingkat pergantian parkir (kendaraan / petak / jam)

N_t = jumlah kendaraan parkir

S = jumlah petak parkir

T_s = lamanya periode parkir (jam)

2.10.6. Indeks Parkir

Indeks parkir adalah presentase dari akumulasi jumlah kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan 100 (Tamin,2003), berikut merupakan persamaan yang dipakai :

$$IP = \frac{\text{Akumulasi parkir} \times 100}{\text{ruang parkir yang tersedia}} \dots\dots\dots (2.8)$$

Keterangan:

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

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

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

2.10.7. Kebutuhan Ruang Parkir

Analisis kebutuhan ruang parkir merupakan 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. Adapun analisis kebutuhan parkir ini dapat dihitung dengan menggunakan perhitungan sebagai berikut:

$$Z = \frac{Y.D}{T} \dots\dots\dots (2.9)$$

Keterangan:

Z = ruang parkir yang dibutuhkan.

Y = jumlah kendaraan yang diparkir selama periode penelitian.

D = rata-rata durasi parkir.

T = lama waktu pengamatan.

2.11. Desain Parkir dan Pola Parkir

Untuk melakukan suatu kebijaksanaan yang berkaitan dengan parkir perlu dipikirkan terlebih dahulu pola parkir yang akan diimplementasikan. Pola parkir tersebut akan baik apabila sesuai dengan kondisi yang ada. Menurut pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (1998) dalam melakukan perparkiran dikenal beberapa pola parkir yaitu sebagai berikut:

2.11.1. Desain Parkir di Badan Jalan

Dengan perencanaan kebutuhan ruang parkir yang baik dan dengan memperhatikan kondisi lalu lintas yang ada, maka desain parkir di badan jalan yang akan diimplementasikan tentunya memberikan hasil yang baik pula, berikut merupakan tatanan desain parkir di badan jalan:

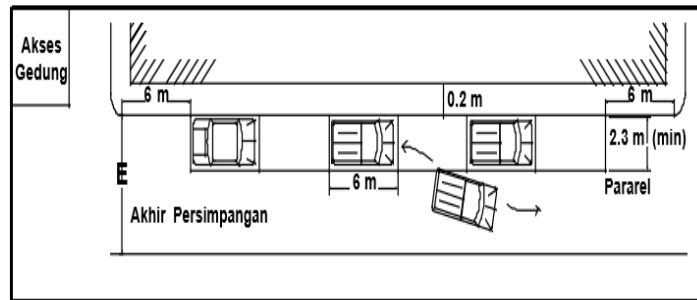
1. Penentuan Sudut Parkir

Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh:

- a. Lebar jalan.
- b. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan.
- c. Karakteristik kecepatan.
- d. Dimensi kendaraan.
- e. Sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

2. Pola Parkir

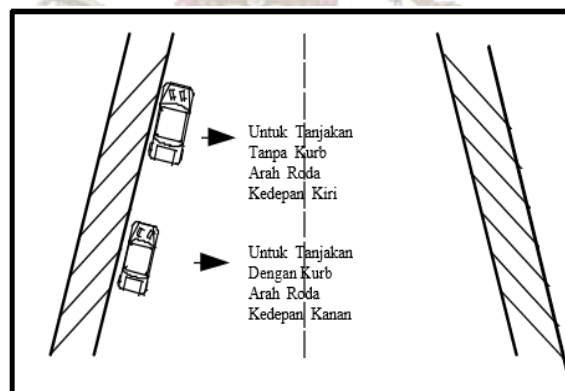
1. Pola parkir paralel dibedakan menjadi 3 jenis menurut kondisi permukaan yaitu sebagai berikut:
 - a. Pada daerah datar.



Gambar 2.4 Tata Cara Parkir Paralel

(Sumber: Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

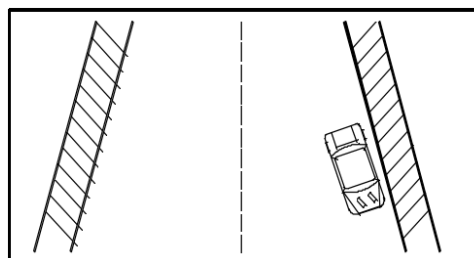
b. Pada Daerah Tanjakan



Gambar 2.5. Tata Cara parkir di Tanjakan

(Sumber: Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

c. Pada Daerah Turunan



Gambar 2.6. Tata Cara parkir di Daerah Turunan

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

2.11.2. Desain Parkir di Luar Badan Jalan

Kriteria yang digunakan sebagai dasar dalam mendesain tempat parkir adalah sebagai berikut:

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

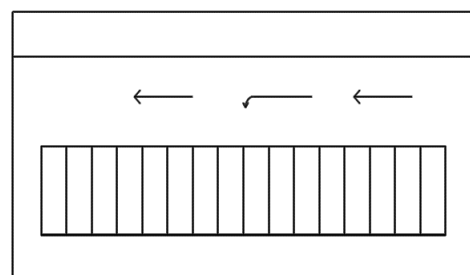
Pola parkir yang digunakan sebagai dasar dalam mendesain ruang parkir di luar badan jalan adalah sebagai berikut:

1. Pola kendaraan satu sisi

Pola parkir kendaraan satu sisi diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit disuatu tempat kegiatan.

- a. Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung yang lebih besar dari pada pola parkir yang lainnya, namun pola parkir ini cenderung lebih sulit untuk manuver kendaraan dibanding pola parkir dengan sudut yang lebih kecil.

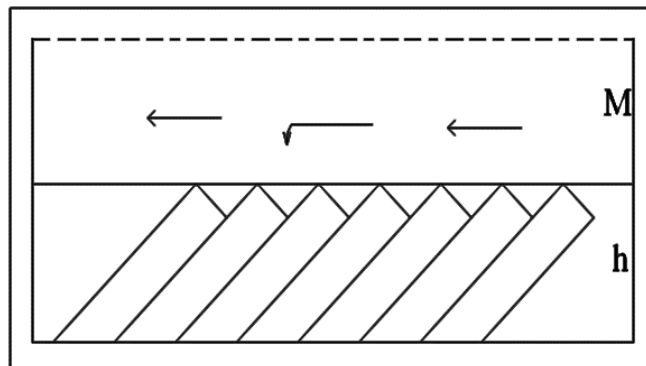


Gambar 2.7. Pola parkir Tegak Lurus untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

- b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mudah untuk melakukan manuver keluar dan masuk kendaraan.



Gambar 2.8. Pola Parkir Sudut untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan:

M = Masuk kendaraan.

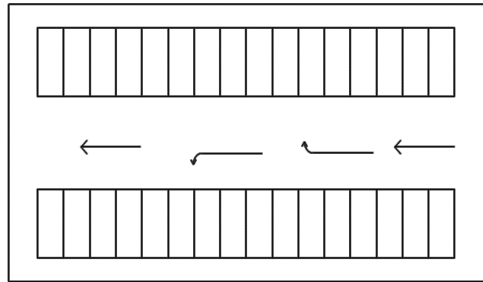
h = Jarak jauh antara tepi luar satuan ruang parkir

1. Pola parkir kendaraan dua sisi.

Pola parkir kendaraan dua sisi biasanya dilakukan apabila lahan parkir yang tersedia cukup memadai.

- a. Membentuk 90°

Pola parkir Membentuk 90° dimana arah pergerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah, namun kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°

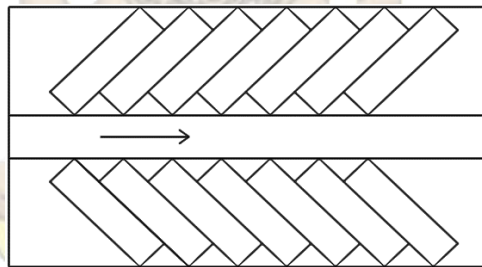


Gambar 2.9. Pola Parkir Tegak Lurus yang Berhadapan untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Parkir jenis ini lebih mudah untuk manufer dibandingkan dengan parkir yang membentuk sudut 90° .



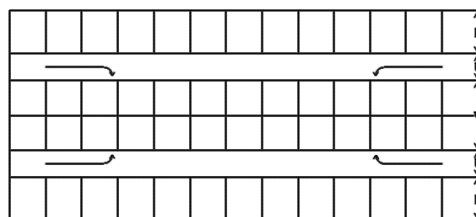
Gambar 2.10. Pola Parkir Sudut yang Berhadapan untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Pola parkir pulau

Pola parkir pulau ini di gunakan apabila ruang parkir cukup luas.

1. Membentuk sudut 90°



Gambar 2.11. Pola Parkir Tegak Lurus dengan Dua Gang untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

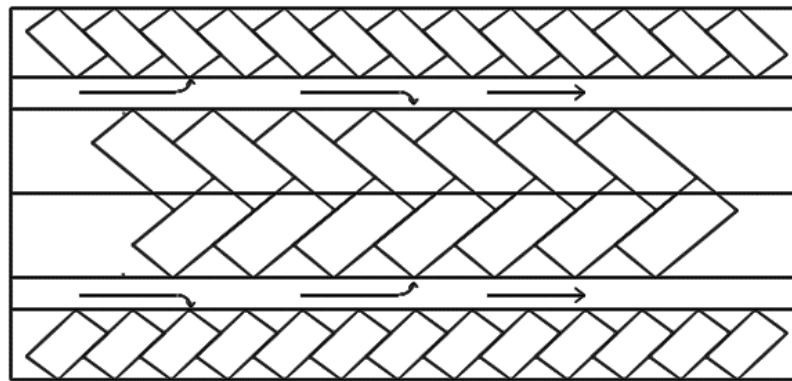
Keterangan:

h = jarak jauh antara tepi luar satuan ruang parkir.

W = adalah lebar terjauh satuan ruang parkir pulau. b adalah lebar jalur gang.

2. Membentuk sudut 45°

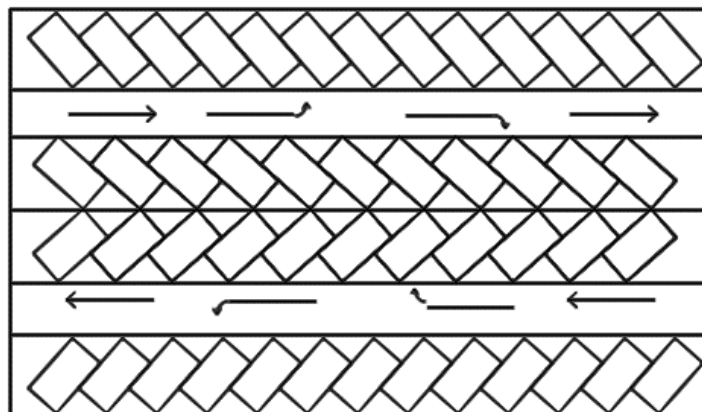
a) Membentuk tulang ikan tipe A



Gambar 2.12. Pola Parkir Sudut dengan Dua Gang Tipe A untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

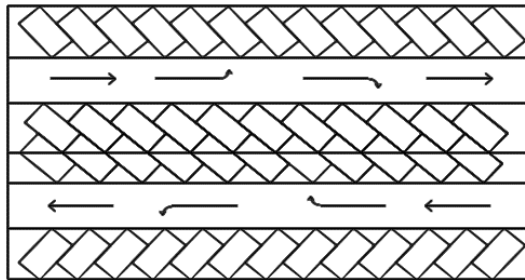
b) Membentuk tulang ikan tipe B



Gambar 2.13. Pola Parkir Sudut dengan Dua Gang Tipe B untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

c) Membentuk tulang ikan tipe C



Gambar 2.14. Pola Parkir Sudut dengan dua Gang Tipe C untuk Mobil

Penumpang

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1996.

Keterangan:

h = jarak jauh antara tepi luar satuan ruang parkir

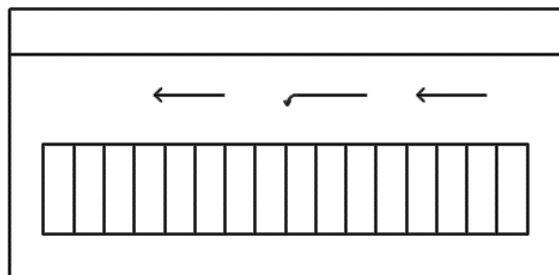
W = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau

b = lebar jalur gang

3. Pola Parkir Bus dan truk

Untuk Pola Parkir Bus dan Truk posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90° tergantung dari area parkir, dari segi efektifitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

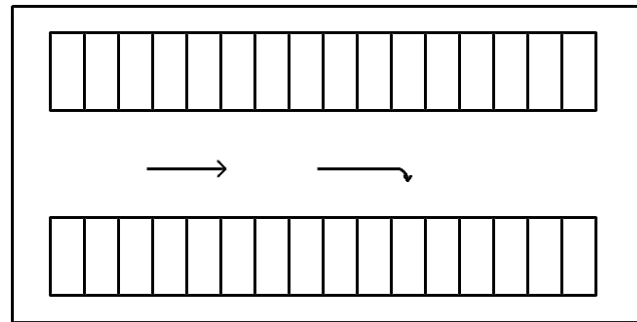
1. Pola parkir satu sisi



Gambar 2.15. Pola Parkir Satu Sisi untuk Parkir Bus / Truk

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Pola parkir dua sisi



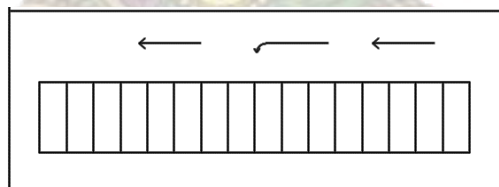
Gambar 2.16. Pola Parkir Dua Sisi untuk Parkir Bus / Truk

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

4. Pola parkir sepeda motor

Untuk pola parkir sepeda motor, pada umumnya posisi kendaraan adalah 90° paling menguntungkan.

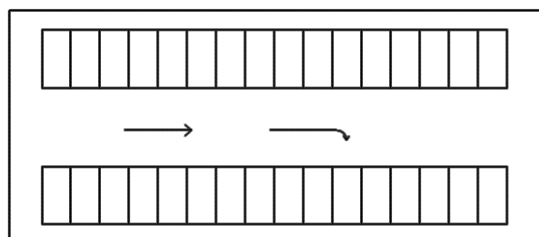
1. Pola parkir satu sisi



Gambar 2.17. Pola Parkir Satu Sisi untuk Sepeda Motor

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

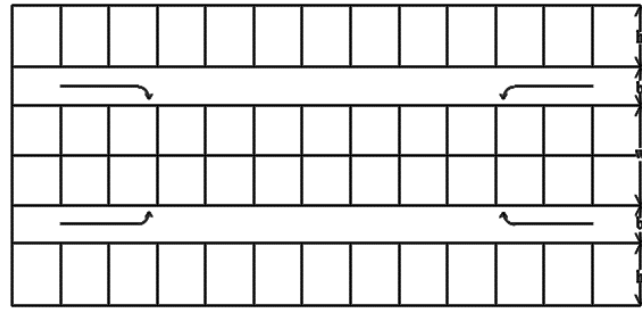
2. Pola parkir dua sisi



Gambar 2.18. Pola Parkir Dua Sisi untuk Sepeda Motor

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

3. Pola parkir pulau



Gambar 2.19. Pola Parkir Pulau untuk Sepeda Motor

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Keterangan:

h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir

w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau

b = lebar jalur gang

Diterangkan berbagai aturan dari sarana pintu masuk sampai ketentuan luas parkir berdasarkan gedung dan kebutuhan parkir luar badan jalan yaitu meliputi:

1. Jalan Masuk dan Keluar

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

- Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Satu jalur:

Dua jalur:

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

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

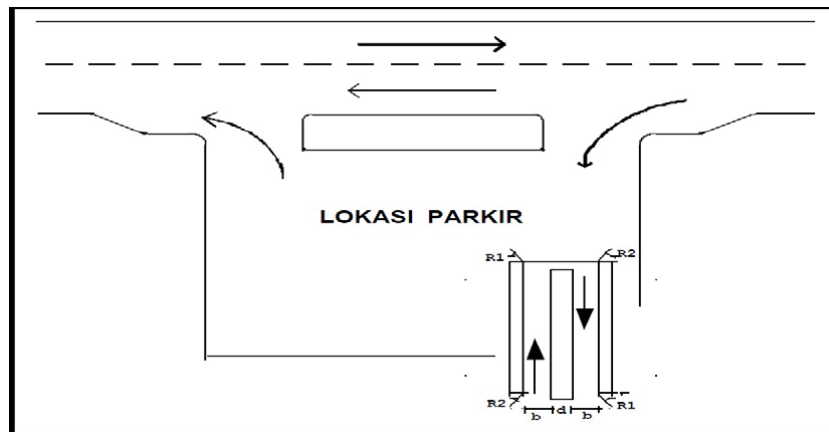
$d = 0,80 - 1,00 \text{ m}$

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

$R1 = 6,00 - 6,50 \text{ m}$

$R1 = 3,50 - 5,00 \text{ m}$

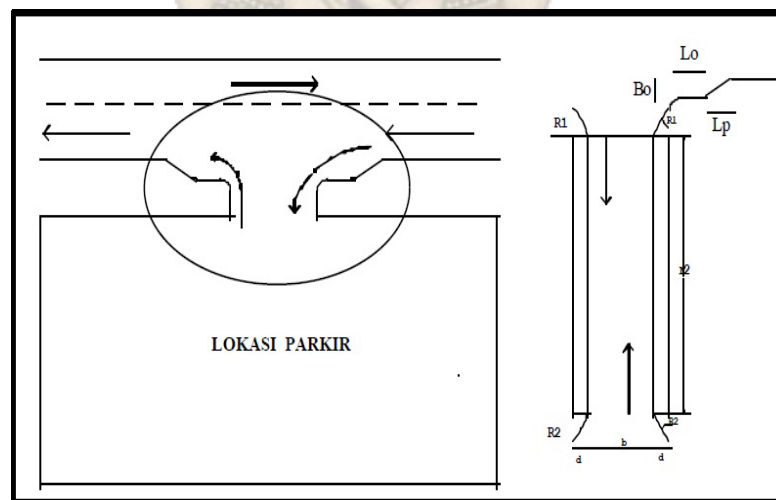
$$R2 = 3,50 - 4,00 \text{ m} \quad R2 = 1,00 - 2,50 \text{ m}$$



Gambar 2.20. Jalan Masuk dan Keluar Kendaraan

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Pintu Masuk Dan Keluar Menjadi Satu



Gambar 2.21. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan pintu masuk dan keluar Satu pintu 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 ganghanya menampung sebuah deretan ruang parkir di salah satu sisinya. Jenis modul itu hendaknya dihindari sedapat mungkin. Dengan demikian, sebuah taman parkir merupakan susunan modul yang jumlahnya tergantung pada luastanah yang tersedia dan lokasi jalan masuk ataupun keluarnya.

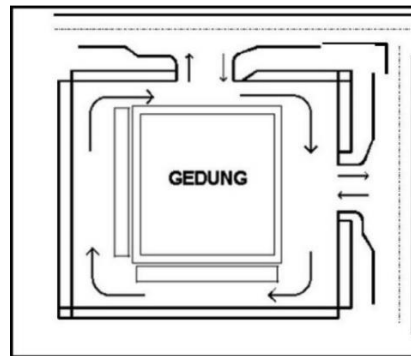
3. Kriteria Tata Letak Parkir.

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 area parkir dapat digolongkan menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

1. Tata letak pelataran parkir

Tata letak pelataran parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

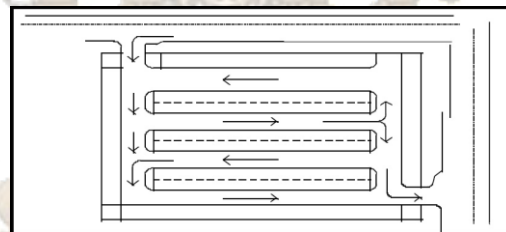
- a. Pintu masuk dan keluar yang menjadi satu terletak pada satu ruas berbeda.



Gambar 2.22. Pintu Masuk dan Keluar yang Menjadi Satu Terlerak pada Satu Ruas Berbeda

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

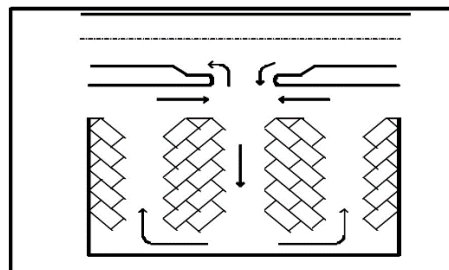
- b. Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas.



Gambar 2.23. Pintu Masuk dan Keluar Terpisah dan Tidak Terletak Pada Satu Ruas

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

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



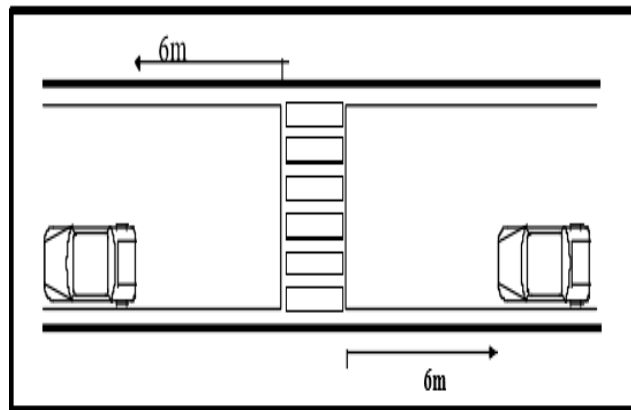
Gambar 2.24. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu dan Terletak pada Satu Ruas Jalan

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2.11.3. Larangan Parkir

Berikut merupakan gambaran tentang larangan parkir :

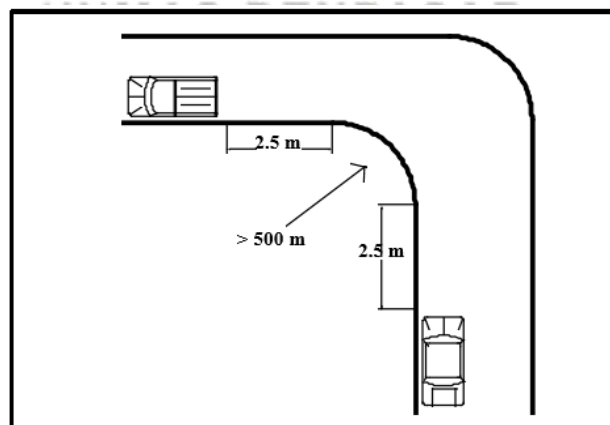
Larangan parkir diterapkan sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan pejalan kaki atau tempat penyebrangan sepeda yang telah ditentukan.



Gambar 2.25. Larangan Parkir Sebelum dan Sesudah Tempat Penyebrangan

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

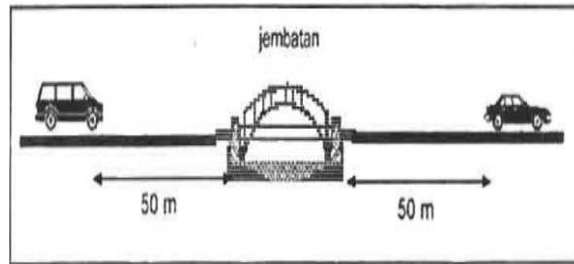
Larangan parkir sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.



Gambar 2.26. Larangan Parkir Sebelum dan Sesuah Tikungan Tajam

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

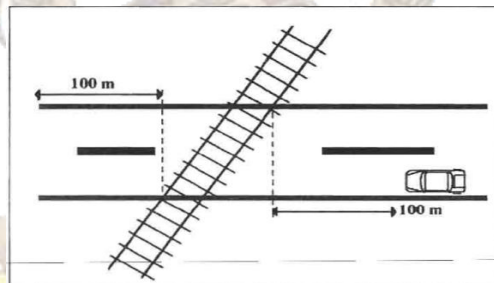
Larangan parkir sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan



Gambar 2.27. Larangan Parkir Sebelum dan Sesudah Jembatan

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

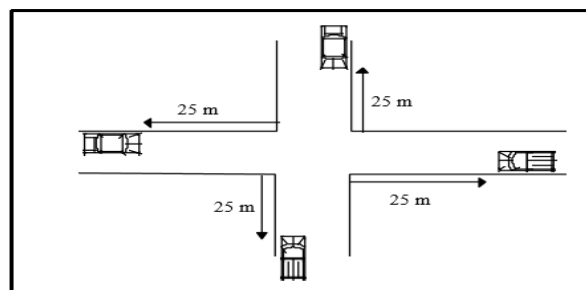
Larangan parkir sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah rel kereta api



Gambar 2.28. Larangan Parkir Sebelum dan Sesudah Perlintasan Rel Kereta Api

(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

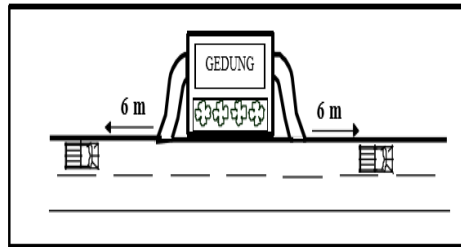
Larangan parkir sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan



Gambar 2.29. Larangan Parkir Sebelum dan Sesudah Perlintasan Rel Kereta Api

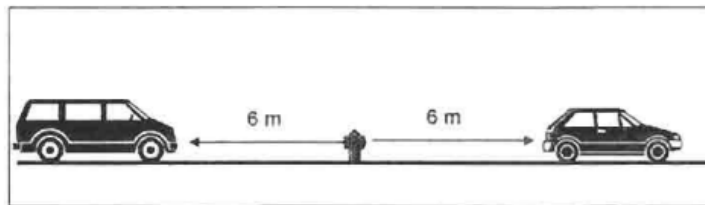
(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

Larangan parkir sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.



Gambar 2.30. Larangan Parkir Ssebelum dan Sesudah Bangunan Gedung
(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

Larangan parkir sepanjang 6 meter sesudah dan sebelum keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.



Gambar 2.31. Larangan Parkir Sebelum dan Sesudah Bangunan Gedung
(Sumber : Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

2.12. Survei Pengumpulan Data Lahan Parkir

Untuk kebutuhan perencanaan, perumusan kebijakan parkir perlu diketahui karakteristik parkir. Dimana survei parkir yang biasanya dilakukan terdiri dari survey inventaris fasilitas parkir yang legal maupun yang illegal serta survey kebutuhan parkir baik dalam wawancara maupun pengamatan terhadap kegiatan parkir yang dilakukan pemarkiran (Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, 1998).

1. Survei plat nomor kendaraan.

Pada survei tipe ini, surveyor mencatat plat nomor kendaraan pada saat keluar masuk kendaraan guna memperoleh durasi parkir kendaraan. Adapun keuntungan survei ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk menentukan karakteristik parkir sepanjang hari dan terutama pada saat puncak penggunaan ruang parkir.
- b. Untuk menentukan besarnya kepadatan parkir baik waktu maupun daerah dan bagaimana kepadatan ini dapat disebarkan pada masa yang akan datang.
- c. Untuk merencanakan sistem pengendalian parkir yang selektif di jalan, dalam rangka mengefisiensikan penggunaan ruang jalan terhadap persaingan antara arus lalu lintas dan kendaraan yang parkir.
- d. Untuk membedakan antara pemarkir jangka pendek (misal orang yang berbelanja ditoko) dan pemarkir jangka panjang (misal orang yang parkir untuk bekerja), dengan tujuan untuk menyediakan fasilitas parkir untuk segala tujuan.
- e. Untuk memeriksa system pengamatan dan penindakan terhadap sistem pengendalian parkir yang digunakan.
- f. Untuk mengumpulkan data sebagai dasar dalam memperkirakan kebutuhan / permintaan terhadap ruang parkir dimasa datang dan tempat parkir yang digunakan, serta untuk merencanakan suatu kebijaksanaan suatu kebijakan perparkiran yang sifatnya menyeluruh.

2. Survei wawancara

Dalam survei wawancara formulir tipikal yang digunakan dilakukan dengan survei wawancara asal tujuan di lokasi. Pada survei tipe ini sampel pengemudi diwawancarai langsung untuk mendapat informasi, seperti berikut:

- Plat nomor kendaraan.
- Jenis kendaraan.
- Lokasi dan jenis parkir (parkir diluar badan jalan, sistem pengendalian biaya)
- Waktu kedatangan dan waktu keberangkatan.
- Frekuensi parkir di daerah kegiatan.
- Lokasi parkir alternatif yang dipertimbangkan.

SURVAI WAWANCARA PARKIR			
Klasifikasi kendaraan *	1. mobil penumpang 2. taksi 3. truk 4. sepeda motor		
Waktu masuk	□□□□	WIB	
Waktu keluar	□□□□	WIB	
Lama parkir	-----		
Asal :		Zone	□□□□**
Tujuan :		Zone	□□□□**
Jarak berjalan (m)***	-----		
Maksud *	1. kerja 2. belanja 3. sekolah 4. rekreasi 5. lain-lain		
Surveyor			
(	)		
Catatan :	* Lingkari jawaban yang benar ** Diisi kemudian oleh petugas koding *** Jarak dari tempat parkir ke tempat tujuan		

Gambar 2.32. Formulir Wawancara Parkir

(Sumber: Direktorat jendral Perhubungan Darat, 1998)

3. Survei dengan cara patrol

Metode pelaksanaan survei ini adalah sebagai berikut :

- a. Membagi daerah survei atas beberapa zona ke dalam daerah patrol, sehingga dapat dijalani oleh 1 orang surveyor dalam waktu kurang dari 15 menit, 30 menit, atau frekuensi patrol yang dibutuhkan, tergantung durasi yang ingin di survei.
- b. *Surveyor* berjalan di daerah patrol dengan mencatat informasi berupa plat nomor kendaraan, jenis kendaraan, pada setiap interval survei (15 menit, 30 menit)
- c. Survei ini biasanya dilakukan selama 1 hari penuh, dari jam 7 pagi – 10 malam atau tergantung situasi dimana suatu lahan parkir dibuka untuk menampung kendaraan.

