

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Tabanan adalah salah satu Kabupaten dari beberapa Kabupaten / Kota yang ada di Provinsi Bali. Kabupaten Tabanan memiliki luas wilayah 849,31 KM² yang terdiri dari daerah pegunungan dan pantai. Meningkatnya jumlah penduduk di Kabupaten Tabanan dari tahun 2018 berjumlah 443,500 jiwa dan tahun 2023 berjumlah 469,300 jiwa (*BPS Bali Kabupaten Tabanan 2023*). Dengan perkembangan zaman globalisasi yang semakin maju, tingkat mobilitas masyarakat dalam beraktivitas dan bermasyarakat juga semakin berkembang. Oleh karena itu diperlukan sarana transportasi yang mendukung aktivitas dan mobilitas masyarakat yang terus berkembang. Kebutuhan akan dukungan jasa transportasi tidak dapat berdiri sendiri melalui peran satu pihak saja. Diperlukan kerjasama antara Dinas Perhubungan yang berperan sebagai manajemen transportasi, Dinas Pekerjaan Umum yang menyediakan infrastruktur jalan dan Polri yang bertindak sebagai penegak hukum.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan merupakan dinas yang memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan transportasi di Kabupaten Tabanan. Kantor Dishub Tabanan terletak di Jalan Wagimin No. 8 Kediri – Tabanan. Dalam perkembangan pelayanan manajemen transportasi, dari tahun ke tahun Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan terus mengalami

perkembangan, baik dari segi sarana dan prasarana. Permasalahan yang terjadi di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan saat ini adalah kurangnya pengaturan parkir dan pada hari – hari tertentu masyarakat yang melakukan KIR pada kendaraannya sering membludak. Area parkir pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan sudah tersedia namun belum berfungsi secara optimal karena masyarakat yang melakukan KIR memarkirkan kendaraannya secara sembarangan dan terkesan belum tertata dengan baik, sehingga dari segi keamanan dan kenyamanan tempat parkir juga belum terpenuhi.

Berdasarkan uraian di atas maka sangat perlu dilakukan analisis tentang parkir di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan, dengan maksud menguraikan apakah kapasitas lahan parkir di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan sudah memenuhi kebutuhan bagi seluruh pengguna parkir, sehingga dapat menjadi masukan bagi pihak Dishub yang selanjutnya dapat digunakan sebagai suatu acuan dalam penyediaan tempat parkir di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kapasitas parkir kendaraan yang melakukan KIR pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan?
2. Bagaimana mengoptimalkan desain parkir kendaraan yang melakukan KIR pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis kapasitas parkir kendaraan yang melakukan KIR di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan.
2. Untuk mengoptimalkan desain parkir kendaraan yang melakukan KIR di Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat hasil penelitian ini diharapkan dapat:

1. Bagi Mahasiswa

Hasil penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan penalaran, bentuk pola parkir secara sistimatis dan dinamis, serta meningkatkan kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh perkuliahan.

2. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak Instansi terkait penataan dan penentuan kapasitas ruang parkir mobil sehingga penggunaan ruang parkir akan menjadi lebih nyaman.

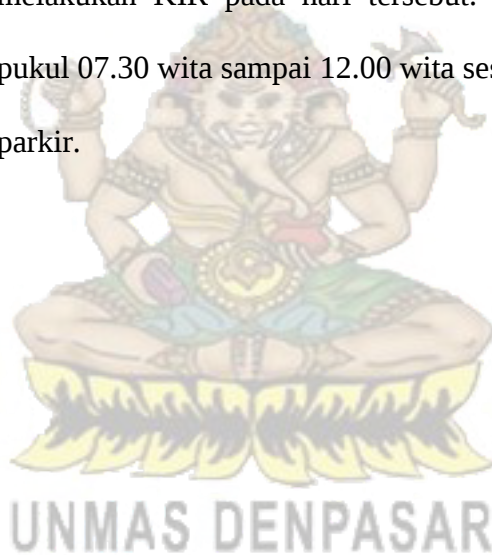
3. Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi tambahan serta bahan kajian bagi mahasiswa dalam penelitian selanjutnya di Universitas Mahasaraswati Denpasar khususnya Fakultas Teknik.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan dalam pelaksanaan penelitian ini yaitu:

1. Penelitian ini hanya difokuskan pada halaman parkir Dinas Perhubungan Kabupaten Tabanan.
2. Dalam penelitian ini waktu melaksanakan survei ke lokasi yang sudah ditentukan yaitu selama 2 hari yaitu pada hari Senin dan Selasa karena tingkat kunjungan terpadat masyarakat yang melakukan KIR pada hari tersebut. Penelitian ini dilakukan pukul 07.30 wita sampai 12.00 wita sesuai waktu beroperasi parkir.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Transportasi

Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat diukur melalui intensitas guna lahan. Hubungan yang terdapat pada sistem transportasi dan sistem tata guna lahan menurut Setijowarno dan Frazila (2001) antara lain perubahan atau peningkatan guna lahan yang akan membangkitkan perjalanan, meningkatnya bangkitan akan menaikkan tingkat permintaan pergerakan yang akhirnya memerlukan penyediaan prasarana transportasi, pengadaan prasarana yang akan meningkatkan daya hubung parsial, naiknya daya hubung akan meningkatnya harga atau nilai lahan, penentuan pemilihan lokasi yang akhirnya menghasilkan perubahan dalam sistem guna lahan.

Menurut Tjakranegara (1995), Transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari sebuah tempat ke tempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau buatan jasa untuk masyarakat yang memerlukan untuk pemindahan atau ekspedisi barang-barangnya.

2.2 Uji KIR (Uji Kendaraan Bermotor)

KIR (bahasa Belanda = KEUR) merupakan kumpulan rangkaian kegiatan untuk melakukan uji kendaraan bermotor sebagai tanda bahwa kendaraan tersebut layak digunakan secara teknis di jalan raya, khususnya

bagi kendaraan yang membawa angkutan penumpang dan barang.

Secara umum, kendaraan yang wajib untuk melakukan pendaftaran uji KIR adalah kendaraan yang memiliki plat kuning, hanya saja fungsi tersebut dialihkan ke kendaraan yang berpenumpang. Beberapa jenis kendaraan yang wajib mengikuti uji KIR adalah:

1. Taxi
2. Mobil sewa
3. Mobil berpenumpang manusia/ mobil ojek online
4. Mobil dan truk pengangkut barang
5. Bus
6. Seluruh jenis truk
7. Mobil pick up

Syarat pendaftaran uji KIR:

1. Kendaraan dalam kondisi baik sesuai yang sudah disebutkan di atas.
2. Dokumen lengkap, BPKB dan STNK
3. Memiliki ijin trayek untuk Angkutan Umum
4. Memiliki bukti pembayaran biaya uji
5. Memiliki sertifikat uji tipe/ pengesahan rancangan bangun dan rekayasa kendaraan
6. Membawa kendaraan ke unit pelaksana pengujian

Cara Pendaftaran KIR Mobil dan Truk:

1. Mengunjungi loket pendaftaran uji KIR yang ada di sekitar wilayah

anda guna memenuhi syarat kendaraan yang sudah ditentukan

2. Lengkapi persyaratan administrasi
3. Penuhi persyaratan laik jalan
4. Bayar restribusi sesuai ketentuan yang berlaku
5. Melakukan Pra Uji, yaitu pengecekan kondisi kendaraan mobil dan truk
6. Pemasangan stiker

2.3 Parkir

Mengenai parkir telah diatur dalam Pasal 1 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang ditinggalkan oleh pengemudinya (Nawawi, Sari, 2015). Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya, namun parkir disisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat – tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata – mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang (Nawawi, Sari, 2015).

Penyediaan fasilitas parkir juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka pada

kawasan kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa gedung parkir dan taman parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan penunjang kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari kegiatan pokok misalnya gedung pertokoan ataupun perkantoran.

2.4 Konsep Parkir

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

2.4.1 Jenis Tempat Parkir

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

1. Parkir di Jalan (*On Street Parking*) Parkir kendaraan di pinggir jalan ini dapat ditemui di kawasan perumahan maupun pusat kegiatan serta di kawasan lama yang umumnya tidak siap menampung perkembangan jumlah kendaraan. Idealnya parkir di jalan harus dihindarkan karena mengurangi lebar efektif jalan yang seharusnya 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 diluar badan jalan secara umum dapat dibedakan menjadi enam macam yaitu : pelataran parkir di permukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis dan *drive in*. Menurut Abu Bakar, dkk (1996), kriteria parkir diluar badan jalan antara lain :

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

Sedangkan parkir menurut statusnya dibedakan menjadi empat yaitu:

1. Parkir Umum

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

2. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah atau lahan yang tidak dikuasai pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini dengan mendapatkan izin dari pemerintah daerah, yaitu meliputi gedung parkir, pelataran parkir, tempat parkir gratis, dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan. Pelataran parkir adalah tempat parkir yang tidak memungut bayaran dari pemilik kendaraan yang parkir di suatu lokasi. Tempat penitipan kendaraan atau garasi adalah tempat/bangunan milik perorangan.

3. Parkir Darurat/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.

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.

2.4.2 Pola Parkir

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

1. Pola parkir satu sisi

a. Membentuk sudut 90° .

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi 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° .

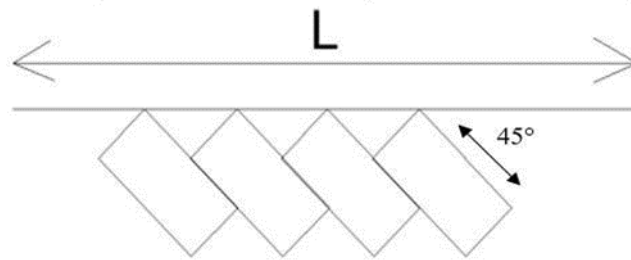


Gambar 2. 1 Pola Parkir Tegak Lurus atau 90°
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

b. Membentuk sudut 45° .

Membentuk sudut 45° , posisi parkir yang membentuk sudut 45° terhadap sumbu dengan mengikuti

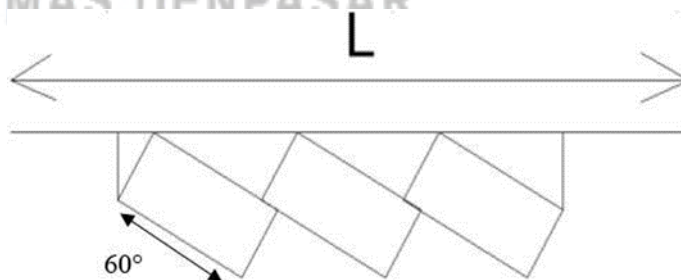
pola tulang ikan secara keseluruhan bidang parkir yang diperlukan lebih luas 12% dari pada parkir yang menyudut 90° Well,1985), seperti terlihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 2 Pola Parkir Satu Sisi Membentuk Sudut 45°
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

c. Membentuk sudut 60° .

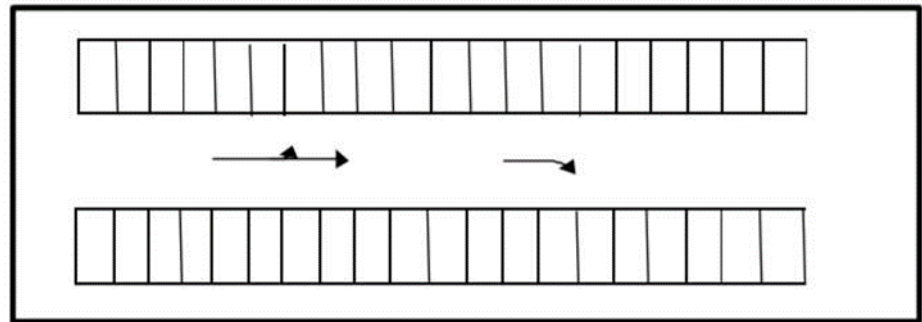
Membentuk sudut 60° , posisi parkir membentuk sudut 60° terhadap sumbu. Dengan ukuran petak parkir 5,0 m x 2,5 m sehingga dibutuhkan untuk sebuah mobil adalah $20,33 \text{ m}^2$. (Hobbs,1995), seperti terlihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 3 Pola Parkir Satu Sisi Membentuk Sudut 60°
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2. Pola parkir dua sisi

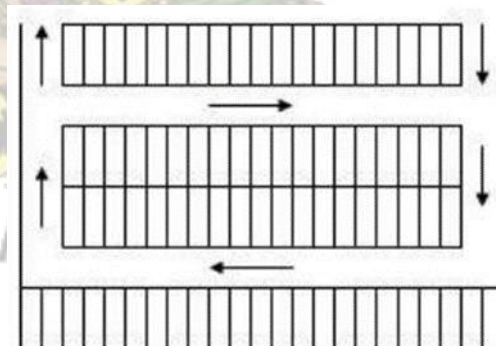
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas $> 5,6$ m).



Gambar 2. 4 Pola Parkir Dua Sisi
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

3. Pola parkir pulau

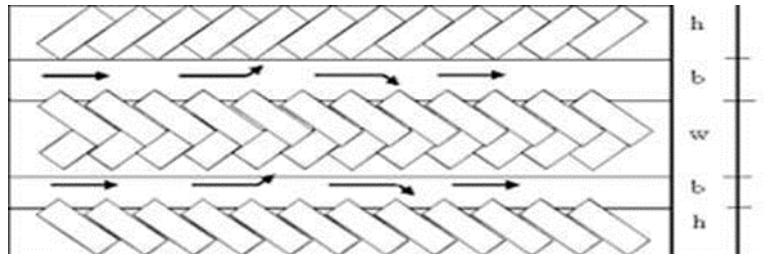
1. Membentuk sudut 90°



Gambar 2. 5 Pola Parkir Pulau Dengan Sudut 90°
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

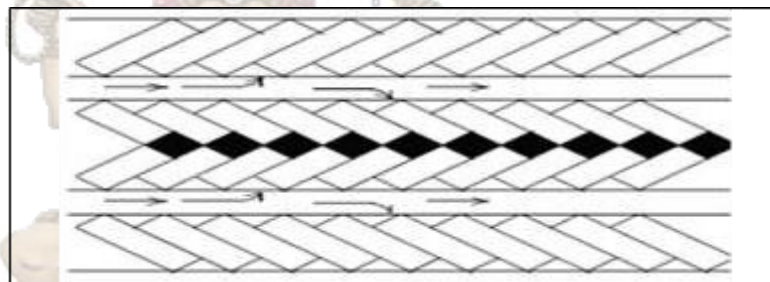
2. Membentuk sudut 45°

a. Bentuk tulang ikan tipe A



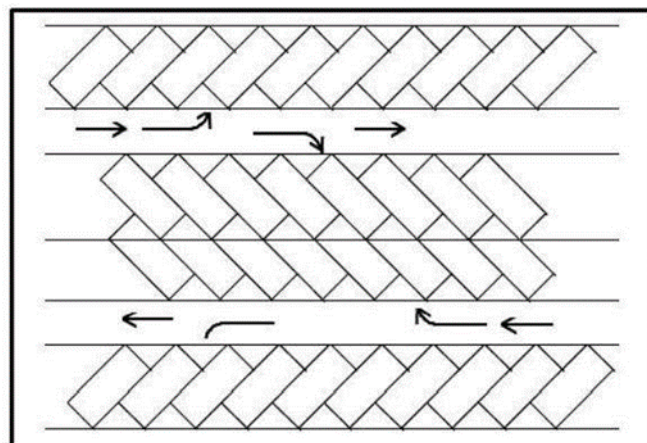
Gambar 2. 6 Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe A
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

b. Bentuk tulang ikan tipe B



Gambar 2. 7 Pola Parkir Bentuk Tulang ikan Tipe B
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

c. Bentuk tulang ikan tipe C



Gambar 2. 8 Pola Parkir Bentuk Tulang Ikan Tipe C
(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

2.4.3 Kebutuhan Ruang Gerak Parkir

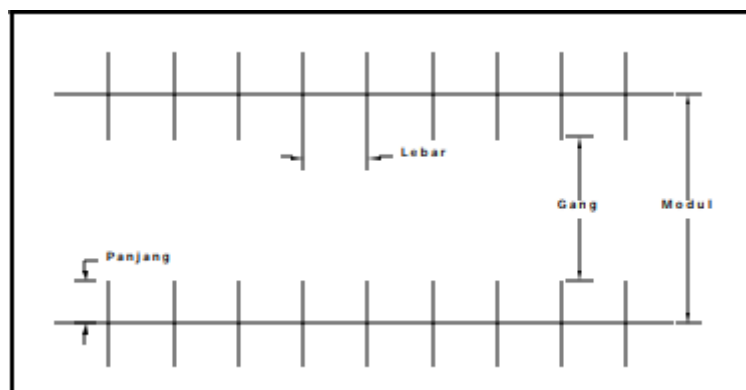
Menurut abubakar dkk (1998a), Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Jalur gang adalah jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan. Menurut Abubakar dkk (1998b), perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya. Patokan umum yang dipakai adalah :

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

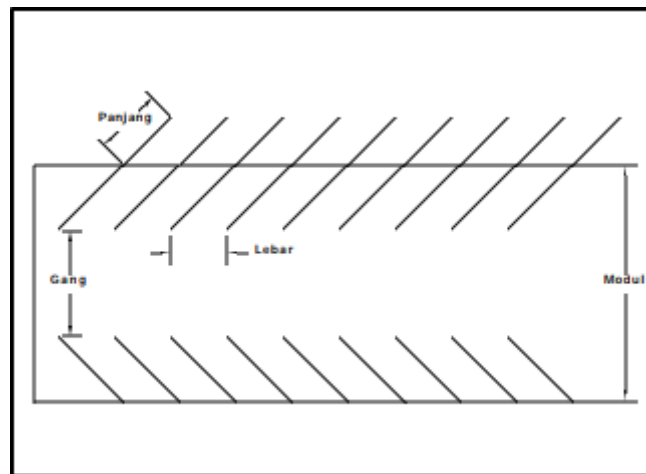
Lebar minimum jalur sirkulasi :

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

Dimensi untuk jalur gang untuk pola parkir tegak lurus dapat dilihat pada Gambar 2.10



Gambar 2. 9 Dimensi Jalur gang untuk Pola Parkir Sudut 90°
Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998)



Gambar 2. 10 Dimensi Jalur Gang untuk Pola Parkir Sudut 30°, 45°, 60°
 Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998)

Tabel 2. 1 Lebar Jalur Gang

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

Keterangan : * = Lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

**= Lokasi Parkir dengan fasilitas pejalan kaki

(Sumber: Direktorat Jendral Perhubungan Darat 1998)

2.4.4 Karakteristik Parkir

Menurut Hobbs (1995), dalam mengatur perparkiran bukan kepentingan teknik semata yang menjadi perhatian, melainkan juga yang menyangkut masalah keindahan. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengendalian atau pengelolaan perparkiran untuk mencegah

terjadinya hambatan lalu lintas, mengurangi kecelakaan, menempatkan kendaraan yang parkir secara efektif dan efisien, memelihara keindahan lingkungan dengan penataan parkir pada tempatnya, dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalu lintas. Informasi mengenai karakteristik parkir sangat diperlukan pada saat kita merencanakan suatu lahan parkir.

Beberapa parameter karakteristik parkir yang harus diketahui:

1. Volume Parkir

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

$$\text{Volume parkir} = E_i + x (\text{Kendaraan})$$

Keterangan:

E_i : Jumlah kendaraan yang masuk (kend)

X : Kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei (kend)

Dengan data yang diperoleh, dibuat grafik yang menggambarkan hubungan jumlah kendaraan yang diparkir pada periode tertentu (per hari).

2. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu dan dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu (Hobbs, 1995). Informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Menurut Munawar (2009:81) rumus yang digunakan untuk menghitung akumulasi parkir kendaraan adalah sebagai berikut:

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x + X \quad (1)$$

Dimana:

E_i = Entry (jumlah kendaraan yang masuk lokasi).

E_x = Exit (jumlah kendaraan yang keluar lokasi).

X = Kendaraan yang sudah ada.

3. Durasi Parkir

Lama waktu parkir atau durasi parkir adalah rata – rata lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. Menurut

waktu yang digunakan, maka parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

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

Menurut Munawar (2009:82) rumus yang digunakan untuk menghitung durasi parkir adalah sebagai berikut:

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime}$$

Dimana:

Extime = saat kendaraan keluar dari lokasi parkir.

Entime = saat kendaraan masuk ke lokasi parkir.

4. Pergantian Parkir

Pergantian parkir atau Parking Turn-over adalah menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dengan membagi jumlah total kendaraan yang parkir dengan jumlah petak yang ada pada periode waktu tertentu. Persamaan yang dapat dipakai (Oppenlander & Boc, 1976):

$$TR = \frac{Nt}{S \times Ts}$$

Dimana,

TR = Angka pergantian parkir (kend /SRP/Jam).

Nt = Jumlah total kendaraan selama waktu survei (kend).

S = Jumlah petak parkir yang ada (SRP).

Ts = Lamanya waktu survei (jam).

2.4.5 Kebutuhan Ruang Parkir

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

1. Kebutuhan ruang parkir efektif (KRP)

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

$$KRP_{\text{efektif}} = JK \times SRP$$

Keterangan:

KRP_{eff} = Kebutuhan ruang parkir efektif (m²)

JK = Volume maksimum berdasarkan akumulasi tertinggi

SRP = Satuan ruang parkir kendaraan

2. Kebutuhan ruang manuver (KRM)

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

rumus:

$$\text{KRM} = \text{KRPeff} \times 55\% \text{ atau } 60\%$$

Keterangan:

KRM = Kebutuhan ruang manuver

KRPeff = Kebutuhan ruang parkir efektif

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

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

2.4.6 Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah tempat parkir untuk satu kendaraan. Pada tempat dimana parkir dikendalikan, maka tempat parkir harus diberi marka pada permukaan jalan. Tempat tambahan diperlukan bagi kendaraan untuk melakukan alih gerak, dimana hal tersebut tergantung dari sudut parkirnya. Sudut parkir dipilih atas dasar pertimbangan sebagai berikut:

1. Keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pada jalan-jalan yang lebarnya kurang, hanya parkir sejajar saja yang dapat digunakan, karena parkir bersudut kurang aman jika dibandingkan dengan penggunaan parkir sejajar untuk suatu daerah kecepatan kendaraan yang tinggi. Parkir bersudut hanya diperbolehkan pada jalan-jalan kolektor dan lokal yang lebar kapasitasnya mencukupi.

2. Kondisi jalan dan lingkungan. Makin besar sudut yang digunakan maka semakin kecil luas daerah masing-masing tempat parkirnya, akan tetapi semakin lebar pula lebar jalan yang diperlukan untuk membuat lingkaran membelok bagi kendaraan yang memasuki tempat parkir.

Penentuan Satuan Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP diklasifikasikan menjadi tiga, seperti terlihat pada Tabel 2. 2 berikut:

No	Jenis Kendaraan	Pengguna dan/untuk peruntukan fasilitas parkir	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1	Mobil Penumpang Untuk Golongan I	Karyawan / pekerja kantor, tamu / pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	2,30 x 5,00
	Mobil Penumpang Untuk Golongan II	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop.	2,50 x 5,00
	Mobil Penumpang Untuk Golongan III	Orang cacat	3,00 x 5,00
2	Bus/ Truk		3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor		0,75 x 2,00

2.4.7 Kebijakan Parkir

Beberapa kebijakan parkir yang diterapkan di berbagai negara antara lain:

1. Kebijakan tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan lokasi dan waktu, semakin dekat dengan pusat kegiatan atau kota maka tarif lebih tinggi, demikian juga jika semakin lama semakin tinggi. Kebijakan ini diarahkan untuk mengendalikan jumlah pemarkir di pusat kota/pusat kegiatan dan mendorong penggunaan angkutan umum.
2. Kebijakan pembatasan ruang parkir, terutama di daerah pusat kota maupun pusat kegiatan. Kebijakan ini biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan yang tujuan utamanya untuk melancarkan arus lalu lintas, serta pembatasan ruang parkir di luar jalan yang dilakukan melalui IMB/Ijin Mendirikan Bangunan.
3. Kebijakan penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggar ketentuan dilarang parkir dan dilarang berhenti di luar zona tempat yang ditentukan untuk itu. Bentuk penegakan hukum dapat dilakukan melalui penilangan ataupun dengan menggembok roda kendaraan yang melanggar ketentuan (Abubakar, 1996).

2.4.8 Indeks Parkir

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

menampung kendaraan yang parkir dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$IP = \frac{\text{Akumulasi Parkir Max}}{\text{Kapasitas Ruang Parkir Tersedia}}$$

Sebagai pedoman besaran nilai IP adalah:

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

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

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

2.4.9 Larangan parkir

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

1. Pada daerah dimana kapasitas lalu lintas diperlukan, dimana lebar jalan secara keseluruhan diperlukan untuk dilalui lalu lintas secara lancar.

2. Pada daerah dimana akses jalan masuk ke lahan sekitarnya diperlukan.
3. Di daerah persimpangan dengan jarak minimum absolut 10 meter. Jarak-jarak ini dikombinasikan dengan pertimbangan terhadap keselamatan (jarak pandangan), pembatasan kapasitas (pengurangan lebar jalan), dan lintasan membelok dari kendaraan-kendaraan besar.
4. Pada jalan yang lebarnya kurang dari 6 meter, dan mengijinkan parkir hanya pada 1 sisi jalan saja untuk jalan-jalan dengan lebar 6-9 meter.
5. Dalam jarak 6 meter dari penyeberangan pejalan kaki.
6. Pada jembatan dan terowongan.
7. Dalam jarak 5 meter dari sumber air (*hydrant*) pemadam kebakaran.
8. Parkir ganda atau parkir di atas trotoar.

2.4.10 Pengendalian Parkir

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

peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut.

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

1. Pembatasan lokasi/tempat parkir kendaraan, terutama dimaksudkan untuk mengendalikan arus lalu lintas kendaraan pribadi di suatu daerah tertentu atau untuk membebaskan suatu daerah/koridor tertentu dari kendaraan yang parkir di pinggir jalan karena alasan kelancaran lalu lintas.
2. Pembatasan waktu parkir pada suatu koridor tertentu, misalnya pada suatu koridor pada jam sibuk pagi harus bebas parkir karena tempat parkir tersebut digunakan untuk mengalirkan arus lalu lintas.
3. Penetapan tarif parkir optimal sehingga pendapatan asli daerah dapat dioptimalkan sedang arus lalu lintas tetap dapat bergerak dengan lancar.
4. Pembatasan waktu parkir biasanya diwujudkan dengan penetapan tarif progresif menurut lamanya waktu parkir.

5. Pembatasan-pembatasan pengeluaran izin penggunaan parkir.
6. Pembatasan waktu terhadap akses parkir.

