

BAB III

LANDASAN TEORI

A. Umum

Menurut Departemen Perhubungan Darat dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir tahun 1996, pengertian parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Dalam penelitian ini parkir diartikan meletakkan dan mengistirahatkan, serta menyimpan kendaraan sesuai dengan kebutuhan atau kepentingan pemilik kendaraan dalam melakukan kegiatan.

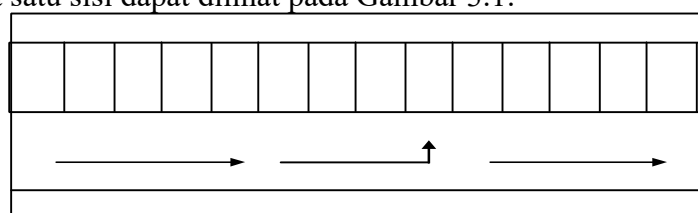
Dalam kegiatan kesehatan, fasilitas parkir menjadi satu bagian yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini berpengaruh pada proses pelayanan kesehatan dan pelayanan umum, jika suatu rumah sakit tidak mempunyai pelataran parkir maka akan menimbulkan masalah yang ada disekitar rumah sakit tersebut. Selain menyediakan ruang parkir, taman parkir menawarkan suatu keamanan dari pengrusakan dan pencurian serta fasilitas – fasilitas pendukungnya.

B. Analisis Kebutuhan Parkir

Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan yang menginginkan kendaraannya parkir di tempat di mana tempat tersebut mudah untuk dicapai. Kemudahan yang di inginkan tersebut salah satunya adalah di badan jalan (Abubakar dkk, 1996)

1. Pola parkir pada satu sisi

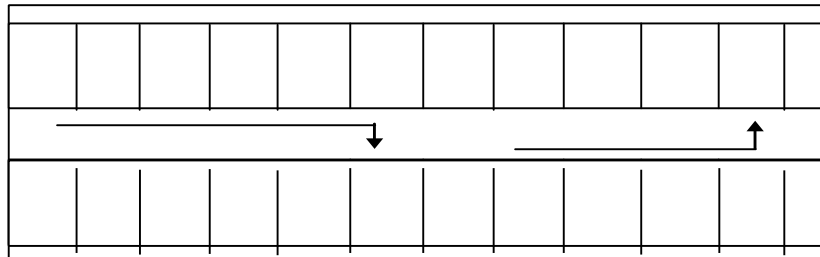
Pola Parkir ini ditetapkan apabila ketersediaan lebar jalan sempit. Pola parkir pada satu sisi dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3. 1 Pola Parkir satu Sisi

2. Pola Parkir Pada Dua Sisi

Pola parkir pada dua sisi dapat dilihat pada Gambar 3.2.



Gambar 3. 2 Pola Parkir Dua sisi

3. Pola parkir di luar badan jalan dapat berupa :

a. Pelataran/Taman Parkir

Pola parkir di pelataran/taman parkir biasanya satu sisi untuk mobil dan sepeda motor di tempatkan pada sisi lain. Tetapi ada juga masing-masing blok/ taman untuk satu jenis kendaraan.

b. Gedung Parkir

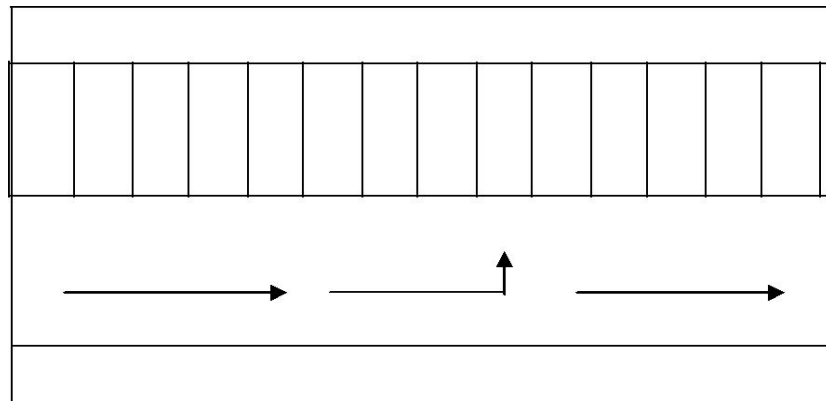
Parkir pada gedung biasanya sudah ada petunjuk untuk mobil pribadi, mobil penumpang, serta sepeda motor atau kendaraan tidak bermotor sehingga tidak tercampur.

Pola Parkir yang ada di badan jalan adalah pola parkir paralel dan menyudut. Tetapi parkir di badan jalan tidak selalu diijinkan, karena kondisi arus lalu lintas yang tidak memungkinkan. Ada beberapa pola parkir yang telah dikembangkan baik di kota besar maupun di kota kecil sebagai berikut :

1. Pola parkir paralel

Pola parkir ini menampung kendaraan lebih sedikit dibandingkan dengan pola parkir bersudut.

Pola parkir paralel dapat dilihat pada Gambar 3.3.

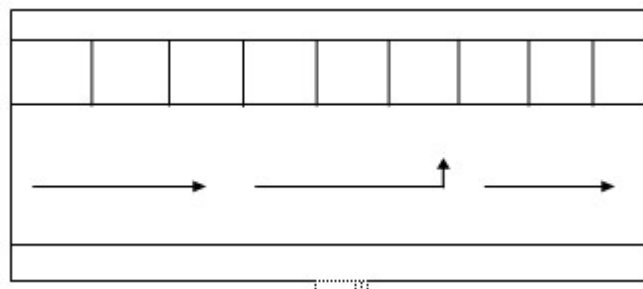


Gambar 3. 3 Pola Parkir Paralel

2. Pola parkir kendaraan satu sisi

a. Membentuk sudut 90°

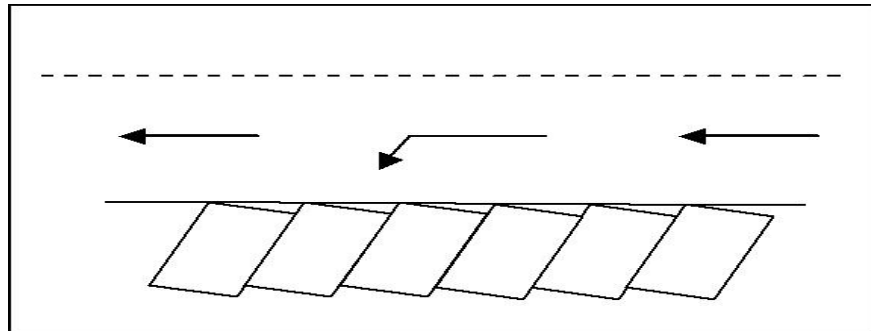
Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° . Pola parkir sudut 90° dapat dilihat pada Gambar 3.4.



Gambar 3. 4 Bentuk Sudut 90° (Abubakar dkk, 1996)

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°

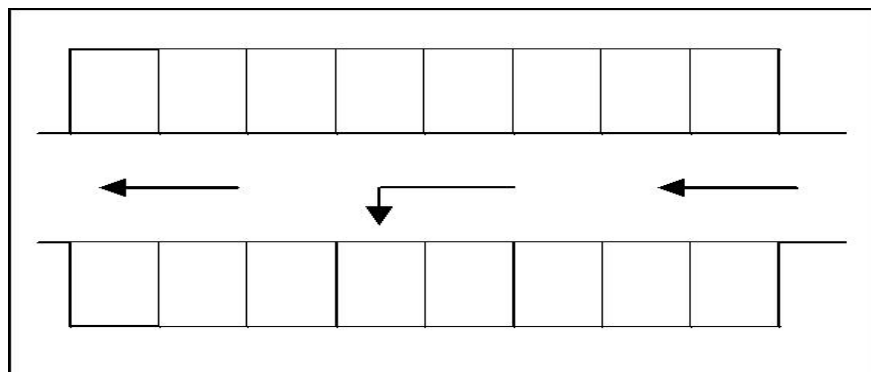


Gambar 3. 5 Pola Parkir Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

3. Pola parkir kendaraan dua sisi

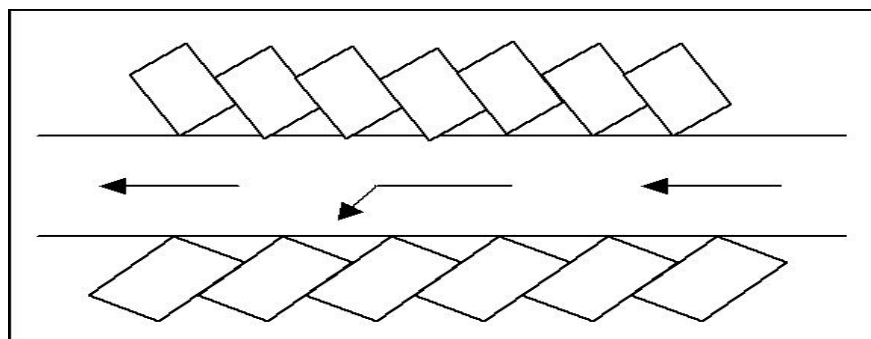
Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang parkir cukup memadai.

a. Membentuk sudut 90°



Gambar 3. 6 Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 90°

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

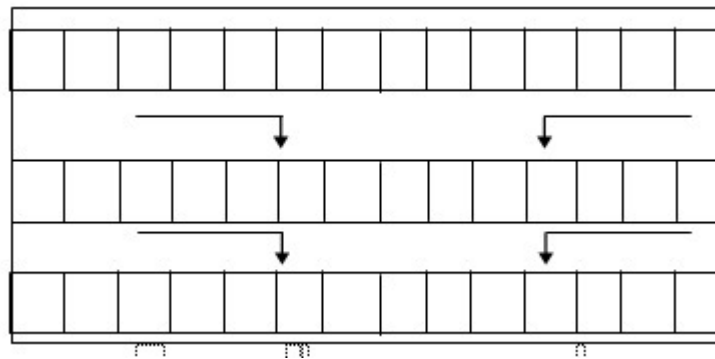


Gambar 3. 7 Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 30° , 45° , 60° .

4. Pola parkir palau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruangan cukup luas.

a. Membentuk 90⁰



Gambar 3. 8 Membuat Sudut 90⁰

C. Pemeliharaan Parkir

1) Pelataran Parkir

Untuk menjamin agar pelataran parkir tetap dalam kondisi, pemeliharaan dengan cara (Anonim, 1996).

- a. Sekurang – kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air yng tergenang.
- b. Pelataran parkir yng sudah berlubang – lubang atau rusak ditambal atau diperbaiki.
- c. Secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (*overlay*) pada perkerasan pelataran parkir perlu dilakukan.

2. Marka dan Rambu Jalan

Karena berfungsi sebagai pemandu atau penunjuk bagi pengemudi pada saat akan parkir maupun parkir, marka dan rambu jalan harus dijaga tetap dapat terlihat jelas (Anonim, 1996).

D. Karakteristik Parkir

Dalam mengatur perparkiran, menurut Hobbs (1995) bukan kepentingan teknik semata yang menjadi perhatian, melainkan juga yang menyangkut masalah keindahan. Secara umum dapat dikatakan bahwa pengendalian atau pengelolaan perparkiran diperlukan untuk mencegah atau menghilangkan hambatan lalulintas, mengurangi kecelakaan, menciptakan kondisi agar letak parkir digunakan secara efektif dan efisien, memelihara keindahan lingkungan dan menciptakan mekanisme penggunaan jalan secara efektif dan efisien, terutama pada ruas jalan tempat kemacetan lalulintas.

Dalam perencanaan parkir, menurut Hobbs (1995), perlu diperhatikan beberapa karakteristik parkir antara lain :

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir yaitu jumlah kendaraan yang diparkir pada sebuah area pada periode tertentu. Akumulasi parkir dihitung dengan rumus :

$$\text{Akumulasi} = E_i - E_x \dots\dots\dots(3.1)$$

Jika sebelum penggunaan sudah ada kendaraan yang diparkir, maka jumlah kendaraan yang ada dijumlahkan ke dalam harga akumulasi yang telah dibuat.

$$\text{Akumulasi} = x + (E_i - E_x) \dots\dots\dots(3.2)$$

dengan :

x = jumlah kendaraan yang sudah ada

Dari hasil data yang diperoleh, dibuat grafik yang menunjukkan prosentase kendaraan pada waktu tertentu, sehingga didapat grafik akumulasi karakteristik parkir.

2. Volume Parkir

Volume parkir yaitu kendaraan yang terlihat dalam suatu beban parkir per periode waktu tertentu (biasanya per hari). Volume parkir dihitung dengan menjumlahkan kendaraan yang menggunakan area dalam waktu satu hari.

$$\text{Volume parkir} = E_i + x \dots\dots\dots(3.3)$$

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

3. Tingkat *turnover*

Tingkat *turnover* yaitu tingkat pergantian parkir pada lahan parkir, diperoleh dengan rumus :

$$\text{Tingkat } turnover = \frac{\text{Volume Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang Tersedia}} \dots\dots\dots (3.4)$$

4. Indeks parkir

Indeks parkir adalah persentase dari jumlah kendaraan yang diparkir di lokasi parkir dengan jumlah parkir yang tersediakan.

$$\text{Indeks parkir} = \frac{\text{Akumulasi Parkir}}{\text{Ruang Parkir yang Tersedia}} \dots\dots\dots(3.5)$$

5. *Headway*

Headway adalah selang waktu kedatangan kendaraan. Dalam penelitian yang dilakukan di areal parkir menggunakan interval waktu 15 menit.

$$\text{Kapabilitas} = \frac{30 \text{ menit}}{\sum \text{Kendaraan yang masuk}} \dots \dots \dots (3.6)$$

D. Kebutuhan Ruang Parkir

Kebutuhan ruang parkir adalah kebutuhan ruang parkir yang dihitung dengan mengalikan SRP yang direncanakan dengan volume puncak kendaraan yang parkir berdasarkan akumulasi.

$$\text{KRP} = \text{JK} \times \text{SRP} \dots \dots \dots (3.7)$$

dengan:

KRP = Kebutuhan ruang parkir efektif (m²)

JK = Volume maksimum berdasarkan akumulasi tertinggi

SRP = Satuan ruang parkir kendaraan.