

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perparkiran

Parkir adalah menghentikan kendaraan di suatu tempat yang bersifat sementara atau cukup lama dan merupakan bagian proses sirkulasi lalu lintas (Warpani, 1990). Perilaku parkir meliputi penyediaan fasilitas ruang parkir dan pemakaiannya termasuk sebaran lokasi parkir, jenis tempat parkir, sudut parkir serta fasilitasnya. Keterangan seperti ini digunakan untuk menilai keterkaitan antara penyediaan dengan kebutuhan ruang parkir, pemakaian fasilitas ruang parkir, jarak antara tempat parkir dengan tujuan lokasi parkir.

Dengan meningkatnya tingkat perjalanan maka kebutuhan akan ruang parkir dikhawatirkan juga semakin meningkat. Hal ini tidak menutup kemungkinan akan perlunya kualitas lahan dan tata ruang yang digunakan untuk parkir. Selain itu kenaikan kepemilikan kendaraan akan menimbulkan peningkatan kapasitas parkir. Menurut Hobbs (1995), tempat parkir untuk angkutan darat dapat dibedakan atas 2 (dua) macam, yaitu:

1. Parkir Di Badan Jalan

Tempat parkir yang biasa digunakan oleh para pengemudi untuk memarkir kendaraannya di tepi jalan atau di badan jalan ini mempunyai banyak kekurangan di antaranya:

- a. Arus lalu lintas sepanjang jalan terhambat, sehingga menimbulkan kemacetan dan kelambatan pada seluruh kendaraan.
- b. Pada kondisi parkir yang terhimpit terjadi penurunan kelancaran lalu lintasnya.
- c. Meningkatnya jumlah kecelakaan.
- d. Penurunan kapasitas jalan.

2. Parkir Di Luar Badan Jalan

Di kebanyakan kawasan pusat kota ataupun pusat kegiatan, parkir di jalan terbatas dan untuk menambah kapasitas parkir disediakan tempat di luar badan jalan. Menurut Hobbs (1995), tempat parkir di luar badan jalan secara umum dapat digolongkan ke dalam 6 (enam) macam: pelataran parkir dipermukaan

tanah, garasi bertingkat, garasi di bawah tanah, gabungan garasi mekanis dan *drive in*. Kriteria parkir di luar badan jalan antara lain adalah:

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

B. Satuan Ruang Parkir

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran efektif untuk meletakkan suatu kendaraan (mobil penumpang, bus/truk atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang (Abubakar dkk, 1996).

Dalam perencanaan fasilitas parkir masukan utama adalah dimensi kendaraan dan perilaku kendaraan kaitannya dengan Satuan Ruang Parkir (SRP), lebar jalur gang yang diperlukan dan konfigurasi parkir.

Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) didasarkan pada pertimbangan hal sebagai berikut:

1. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah Lateral dan Longitudinal kendaraan. arah Lateral pada saat pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan yang parkir di sampingnya. Ruang bebas kendaraan ini untuk menghindari benturan dengan kendaraan lain. Ruang bebas arah longitudinal diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur.

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah Lateral dan Longitudinal kendaraan. Ruang bebas lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang ukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan yang parkir sampingnya (Abubakar dkk, 1996).

Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dengan kendaraan yang parkir disampingnya pada saat penumpang turun dari

kendaraan untuk menghindari benturan dengan atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

2. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan parkir (Abubakar dkk, 1996). Karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti yang ditunjukkan pada Tabel 2.1

Tabel 2.1. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Jenis Bukaannya Pintu	Penggunaan/Peruntukan Fasilitas Pintu	Golongan
Pintu depan /belakang terbuka tahap awal 55 cm	Karyawan/pekerja kantor. Tamu/pengunjung pusat kegiatan, perkantoran, universitas, perdagangan, pemerintahan.	I
Pintu depan /belakang terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan/rekreasi, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit dan bioskop.	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi	Orang cacat	III

Sumber: Abubakar dkk, 1996

Berdasarkan Tabel 2.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang diklarifikasikan menjadi 3 (tiga) golongan, seperti golongan, seperti pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m)
1.	a. Mobil Penumpang Untuk Golongan I	2,30 x 5,00
	b. Mobil Penumpang Untuk Golongan II	2,50 x 5,00
	c. Mobil Penumpang Untuk Golongan III	3,00 x 5,00
2.	Bus atau Truk	3,40 x 12,50
3.	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

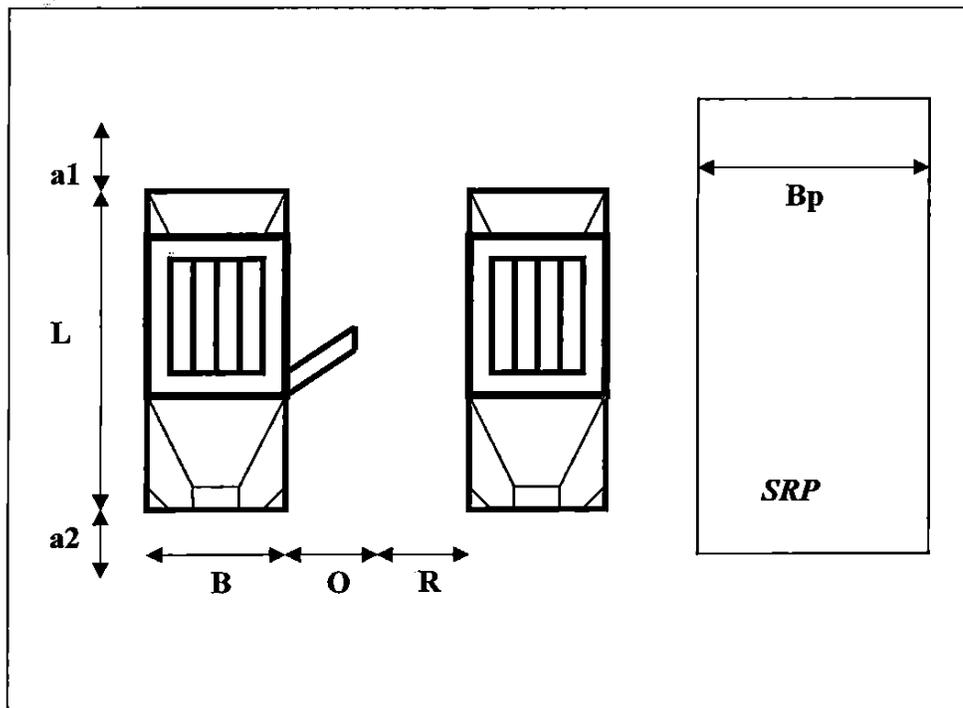
Sumber: Abubakar dkk, 1996

Dari uraian di atas dapat ditetapkan besar Satuan Ruang Parkir untuk tiap jenis kendaraan (Abubakar, 1996), adalah sebagai berikut :

a. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam Gambar

2.1



Gambar 2.1. Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Mobil Penumpang (Abubakar dkk, 1996)

Keterangan:

- B = Lebar kendaraan (cm)
- O = Lebar total bukaan pintu arah longitudinal (cm)
- R = Jarak bebas arah lateral (cm)
- L = Panjang toal kendaraan (cm)
- Bp = Lebar SRP
- Lp = Panjang SRP (cm)

Sedang dimensi tiap golongan mobil penumpang dari uraian di atas dapat diklasifikasikan pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3. Golongan Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang

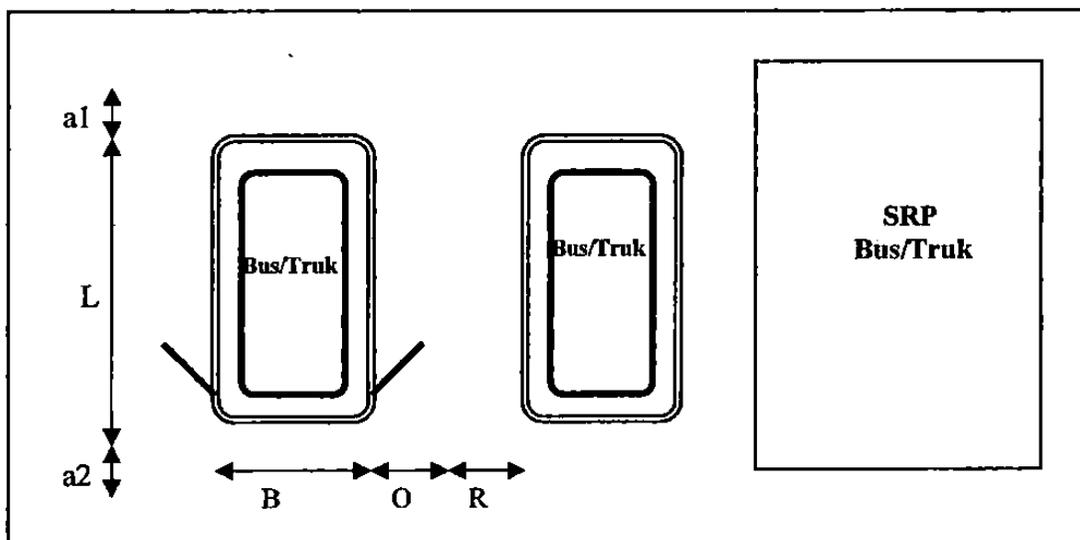
	Golongan I	Golongan II	Golongan III
B	170 cm	170 cm	170 cm
O	55 cm	75 cm	80 cm
R	5 cm	5 cm	50 cm
L	470 cm	470 cm	470 cm
A1	10	10 cm	10 cm
A2	20	20 cm	20 cm
Bp	250 cm (B + O + R)	250 cm (B + O + R)	300 cm (B + O + R)
Lp	500 cm (L + a1 + a2)	500 cm (L + a1 + a2)	500 cm (L + a1 + a2)

Sumber : Abubakar dkk, 1996

b. Satuan Ruang Parkir (SRP) Bus dan Truk

Untuk kendaraan bus dan truk, dapat dibagi kedalam 3 (tiga) jenis golongan berdasarkan ukuran kendaraan, yakni kecil, sedang dan besar.

SRP untuk bus dan truk dapat dilihat pada gambar 2.2.



Gambar 2.2. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus dan Truk (Munawar,2004)

Dimensi dari gambar 2.2 dapat dilihat pada Tabel 2.4

Tabel 2.4 Golongan Satuan Ruang Parkir Bus dan Truk

Ukuran Bus dan Truk	Dimensi		
	Kecil	B = 170 O = 80 R = 30	a1 = 10 L = 470 A2 = 20
Sedang	B = 200 O = 80 R = 40	a1 = 20 L = 470 A2 = 20	Bp = 320 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Besar	B = 250 O = 80 R = 50	a1 = 30 L = 470 A2 = 20	Bp = 380 = B + O + R Lp = 1250 = L + a1 + a2

Sumber : Munawar, 2004.

C. Survey Kebutuhan Parkir

Survey kebutuhan parkir dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu (Haryono, 2001) :1.

1. Survey Wawancara

Jika kebutuhan parkir meliputi daerah yang luas dan diperkirakan akan terjadi perubahan tingkat kebutuhan (baik jumlah maupun distribusi lokasi), maka data yang dikumpulkan dari survey wawancara diperlukan. Ada 4 (empat) karakteristik yang biasa digunakan untuk itu yaitu :

- a. Wawancara parkir (terhadap pengemudi/pemilik)
- b. Survey kartu pos
- c. Wawancara rumah tangga
- d. Wawancara pada lokasi terbatas.

2. Survey Observasi

Teknik yang sederhana akan lebih cocok jika studi parkir tidak dimaksudkan untuk mengetahui proses perjalanan dari pemarkir. Dua teknik yang umumnya digunakan adalah (Abubakar dkk, 1998) :

a. Survey Parkir Kordon

Survey ini adalah survey keliling yang dibatasi oleh pos-pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan.

Alasan pelaksanaan survey parkir Kordon adalah :

- 1). Untuk mengukur akumulasi kendaraan pada daerah studi, terutama pada jam puncak akumulasi, agar dapat menentukan presentasi dari tempat parkir tersedia yang digunakan pada saat ini.
- 2). Untuk menentukan akumulasi kendaraan selama jam sibuk ketika arus lalu lintas juga tinggi.
- 3). Untuk menentukan total kapasitas ruang parkir perjam, yang dibutuhkan dalam satu hari.

b. Survey Durasi Parkir

Survey ini adalah jenis survey yang paling umum digunakan dan yang paling dapat diandalkan, kadang-kadang disebut sebagai Survey Patroli Parkir atau Survey Pelat Nomor Kendaraan Parkir.

Alasan pelaksanaan Survey Durasi Parkir adalah :

- 1). Untuk menentukan karakteristik parkir sepanjang hari, dan terutama pada saat puncak penggunaan ruang parkir.
- 2). Untuk menentukan besarnya kepadatan parkir (baik waktu maupun daerah) dan bagaimana kepadatan ini dapat disebarkan pada masa yang akan datang.
- 3). Untuk merencanakan sistem pengendalian parkir yang selektif di jalan, dalam rangka mengefisiensikan penggunaan ruang jalan terhadap persaingan antara lalu lintas dan kendaraan yang parkir.
- 4). Untuk membedakan antara pemarkir jangka pendek dan pemarkir jangka panjang, dengan tujuan untuk menyediakan fasilitas parkir untuk segala tujuan.
- 5). Untuk memeriksa sistem pengamatan dan penindakan terhadap sistem pengendalian parkir yang digunakan.
- 6). Untuk mengumpulkan data sebagai dasar dalam memberikan kebutuhan/permintaan terhadap ruang parkir di masa datang, dan tempat parkir yang digunakan, serta untuk merencanakan suatu kebijaksanaan perpajakan yang sifatnya menyeluruh.