

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Definisi Parkir**

Parkir adalah suatu tempat pemberhentian kendaraan sementara dalam jangka waktu yang lama atau pun singkat sesuai dengan kebutuhan pengendara.

Parkir merupakan kebutuhan mutlak untuk sebuah pusat kegiatan. Seperti diketahui setiap perjalanan yang menggunakan kendaraan pasti akan diawali dan diakhiri di tempat parkir. Pengguna jalan raya yang menggunakan kendaraan yang menuju kesuatu tempat dan setelah mencapai tempat tujuan tersebut pengguna kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut itu lah yang disebut ruang parkir.

Parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tidak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi sehingga pengaturan parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan transportasi, terutama jaringan jalan raya.

Menurut Direktorat Perhubungan Darat (1998) bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan menambah permintaan akan ruang jalan untuk kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

### **B. Jenis Parkir**

Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena setiap kendaraan yang digunakan memerlukan tempat pemberhentian/parkir.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998), sarana parkir dapat diklasifikasikan menjadi :

#### **1. Parkir Menurut Penempatannya**

##### **a. Parkir di Jalan (*On Street Parking*)**

Parkir di jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi fasilitas parkir. Parkir seperti ini menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan. Tempat parkir seperti ini dapat ditemui dikawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan jumlah kendaraan yang parkir. Kerugian parkir jenis ini dapat mengurangi kapasitas jalur lalu lintas yaitu badan jalan yang digunakan tempat parkir. Parkir ini terdiri dari (Direktorat Perhubungan Darat, 1998) :

1) Parkir di Pusat Kota, Tidak Dikontrol (*Uncontrolled*)

Pada parkir jenis ini terdapat 4 macam alternatif cara parkir kendaraan yaitu:

- a) Paralel terhadap jalan.
- b) Tegak lurus terhadap jalan.
- c) Diagonal atau membentuk sudut terhadap jalan.
- d) Di tengah jalan yang cukup lebar, baik secara diagonal maupun tegak lurus terhadap jalan.

Sampai saat dengan saat ini nampaknya parkir paralel dirasakan paling tepat karena selain tidak terlalu banyak memakan tempat untuk *maneuver* juga jauh lebih sedikit mengambil lebar jalan dan kecil kemungkinan menyebabkan kecelakaan (Direktorat Perhubungan Darat, 1998).

2) Parkir di Pusat Kota, Terkontrol (*Controlled*)

Ada tiga jenis metode yang digunakan oleh perencana transportasi :

a) Pembatasan Waktu Parkir

Petunjuk umum yang dapat digunakan untuk pembatasan waktu lamanya parkir adalah:

- (1) Satu jam untuk daerah perkotaan.
- (2) Dua jam untuk daerah pinggiran kota dan sekitarnya.
- (3) 10-20 menit di daerah tertentu misalnya seperti Bank dan Kantor pos.

### b) *Disc Parking*

Dengan sistem ini pemilik kendaraan diminta untuk memperagakan kartu atau *disc* yang memperlihatkan waktu kedatangan kendaraan pada ruang parkir.

### c) Parkir Meter

Terdiri atas jam pengukur waktu, dimana jam berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemarkir membeli waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pambatasan waktu, sekaligus mengumpulkan uang pula.

### b. Parkir di Luar Jalan (*Off Street Parking*)

Untuk menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan/*off street parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu:

#### 1) Pelataran Parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena itu di daerah pusat kota seharusnya jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, dimana masalah keuntungan ekonomi dari parkir bukan lagi merupakan suatu hal yang penting.

#### 2) Gedung Parkir Bertingkat

Saat ini bentuk yang sering dipakai adalah gedung parkir bertingkat, terdapat dua parkir alternatif biaya parkir yang akan diterima pemakai kendaraan, tergantung pada pihak pengelola parkir, yaitu pihak pemerintah setempat menerapkan biaya nominal atau pemerintah setempat menyerahkan pada pihak operator komersial yang menggunakan biaya structural. Biasanya pemerintah local mengatasi deficit parkir di luar jalan tadi dengan Dana Pajak (*Rate Fund*) atau dari surplus parkir meter.

Berbeda dengan pihak swasta yang terlibat dalam property, pihak swasta yang terlibat bisnis perparkiran ini tidak menerima subsidi dari pemerintah sehingga tidak ada cara lain untuk tetap dapat berbisnis di

bidang ini dan mendapatkan profit. Hal inilah yang perlu mendapatkan pengawasan dari pemerintah dalam pelaksanaannya, sebab penerapan tarif oleh pengelola yang tujuannya adalah untuk mendapatkan keuntungan akan menerapkan tarif yang lebih tinggi dari tarif yang seharusnya. Hal ini tentu akan merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir dan mengurangi kenyamanan dalam penggunaannya.

## 2. Parkir Menurut Statusnya

### a. Parkir Umum

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

### b. 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 berupa kendaraan bermotor dengan mendapatkan ijin dari pemerintah daerah. Yang termasuk jenis ini adalah gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis, dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan. Peralatan 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.

### c. Parkir Darurat/Insidental

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

#### d. Taman Parkir

Taman parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat ijin dari Pemerintah Daerah.

### 3. Parkir Menurut Tujuannya

a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar/muat barang.

Keduanya sengaja dipisahkan agar satu sama lain masing-masing tidak saling menunggu.

### 4. Parkir Menurut Jenis Kepemilikan dan Operasinya

a. Parkir milik dan yang mengoperasikan Pemerintah Daerah.

b. Parkir milik Pemerintah Daerah dan yang mengoperasikannya adalah swasta.

c. Parkir milik dan yang mengoperasikannya swasta.

### C. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan 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 (Direktorat Perhubungan Darat, 1998) :

#### 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 local 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 makin 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 table II.1 berikut :

Tabel II.1 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
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/Truck	3,40 x 12,50
3.	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : (Direktorat Perhubungan Darat, 1998)

#### D. Survei-survei Perparkiran

##### 1. Perhitungan di Tapal Batas Perencanaan (*Condon Count*)

Survei perhitungan di tapal batas dilakukan dengan merencanakan daerah yang akan di survei, dikeilingi (di tapal-tapal batasnya) oleh pos-pos pengawasan dan perhitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Kemudian pada tiap pos, dilakukan perhitungan terpisah antara kendaraan yang masuk dan yang keluar, per jam atau per periode waktu yang lebih pendek. Penjumlahan secara aljabar semua kendaraan yang masuk atau keluar menghasilkan akumulasi seluruh kendaraan pada area tersebut. Akumulasi ini menunjukkan jumlah kendaraan yang diparkir dan yang berjalan pada area tersebut, dan jumlah ini merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan.

##### 2. Wawancara Langsung

Survei wawancara langsung dilakukan dengan melakukan wawancara secara langsung terhadap pengendara kendaraan yang berparkir pada daerah

studi tentang asal dan tujuan perjalanan serta maksud melakukan parkir. Informasi ini bersama dengan informasi lama waktu parkir, memungkinkan perumusan waktu parkir utama.

### 3. Survei cara patroli

Survei cara patroli dilakukan dengan membagi beberapa bagian wilayah studi sehingga dapat dipatroli setiap setengah jam, satu jam atau interval waktu lainnya yang lebih memadai. Pada tiap kali patrol, dihitung jumlah akumulasi parkir selama waktu survei.

### 4. Survei Fasilitas Parkir yang Ada

Survei fasilitas parkir adalah survei tentang investigasi ruang parkir yang tersedia atau yang memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya. Investigasi merinci tentang tipe parkir dan pembatasan waktu parkir (Hobbs, 1995).

## E. Pengendalian Parkir

Aspek yang dibahas dari pengendalian parkir adalah dengan orientasi komersil, sedangkan tujuan dari pengendalian parkir itu sendiri adalah (Direktorat Perhubungan Darat, 1998):

1. Mencegah terjadinya hambatan arus kendaraan.
2. Mengurangi kecelakaan.
3. Membuat penggunaan tempat parkir menjadi lebih efektif.
4. Memelihara benda sejarah, sekiranya berada di suatu kota dengan nilai sejarah yang tinggi.
5. Bertindak sebagai mekanisme pembatas terhadap penggunaan jalan di daerah yang padat.

Pada umumnya semakin dekat pergerakan menuju arah pusat kota, akan semakin banyak menemui hambatan-hambatan pada saat mengemudikan kendaraan. Saat ini pengendalian parkir merupakan satu-satunya metode untuk membatasi pergerakan kendaraan yang dapat dilakukan oleh seorang perencana sistem transportasi. Pengendalian parkir diterapkan terutama untuk mengurangi hambatan kendaraan dan untuk memungkinkan jalan menjadi lebih baik dalam

memenuhi permintaan lalu lintas, dengan mengganti parkir di jalan (*on street parking*) menjadi parkir di luar jalan (*off street parking*).

Pengendalian parkir dimanfaatkan untuk mempengaruhi kelebihan kota yang terjadi, mencegah orang untuk membawa kendaraan pribadi dan mengalihkannya ke pengguna transportasi publik. Namun, pencegahan membawa kendaraan pribadi tersebut tidak diterapkan oleh kebanyakan masyarakat kecuali kepada mereka yang tidak memiliki kendaraan.

Bila permintaan parkir telah melampaui penyediaan tempat parkir, yang ditandai dengan banyaknya pelanggaran terhadap parkir di tempat yang seharusnya tidak boleh parkir ganda atau peringatan dilarang parkir.

Pengendalian utama yang perlu dibahas adalah mengenai tempatnya. Harga dan biaya adalah hal yang penting juga mengingat pengendalian tersebut dapat digunakan secara bersama agar penawaran tempat parkir yang tersedia dapat disesuaikan dengan permintaan.

#### **F. Hasil Penelitian Terdahulu**

Herfansyah (2013) melakukan penelitian tentang "Aalisis Karakteristik Parkir Zona Utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta" dalam penelitian tersebut dilakukan analisis akumulasi parkir, volume parkir, kapasitas ruang parkir, konfigurasi, *turn over*, indeks parkir, kebutuhan ruang parkir, dan nilai *headway*. Survei penelitian dilakukan selama dua hari yaitu pada hari Senin dan Selasa pada jam 06:00-18:00 WIB. Peneliti melakukan survei dengan cara mencatat dua angka nomor plat terakhir dan dua huruf terakhir plat kendaraan yang masuk dan keluar.

Penelitian ini dilakukan pada areal parkir zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Dari hasil analisis data penelitian didapat nilai sebagai berikut:

1. Akumulasi maksimum area parkir sepeda motor zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari Senin adalah 2.305 kendaraan dan pada hari Selasa adalah 1.739 kendaraan/15 menit.

2. Volume parkir maksimum areal parkir sepeda motor zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari Senin adalah 6.191 kendaraan dan pada hari Selasa adalah 6.599 kendaraan.
3. Kapasitas ruang parkir zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta adalah 2.871,86 m<sup>2</sup> atau 1.915 kendaraan.
4. Konfigurasi parkir sepeda motor zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta adalah pola parkir paralel dan menyudut dengan sudut 90°.
5. Tingkat *Turnover* di areal parkir zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari Senin adalah 3,2 kendaraan/hari/ruang dan hari Selasa adalah 3,4 kendaraan/hari/ruang.
6. Indeks parkir sepeda motor zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari Senin adalah 120% dan hari Selasa adalah 91%.
7. Kebutuhan Ruang Parkir (KRP) sepeda motor zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari senin adalah seluas 4.841 m<sup>2</sup> dengan KRP efektif sebanyak 3.458 petak. areal parkir motor yang sudah ada yaitu 4.785,43 m<sup>2</sup>.
8. Nilai *Headway* maksimum zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada hari Senin adalah 1 menit/kendaraan dan hari Selasa adalah 0,83 menit/kendaraan.

Dari hasil penelitian ini dibuktikan bahwa luas areal parkir zona utara Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tidak cukup untuk menampung kendaraan pada hari sibuk.