

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Parkir**

Kebutuhan mutlak berbagai pusat kegiatan adalah tempat parkir. Seperti diketahui setiap perjalanan yang menggunakan kendaraan pasti akan diawali dan diakhiri di tempat parkir. Pengguna kendaraan yang menuju kesuatu tempat dan setelah mencapai tempat tujuan tersebut membutuhkan suatu tempat untuk memberhentikan kendaraannya . Tempat pemberhentian tersebut itulah disebut parkir.

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

## **2.2 Jenis Parkir.**

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

Sarana parkir dapat diklasifikasikan menjadi (Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998)) :

### **2.2.1 Parkir Menurut Penempatannya**

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

Parkir di jalan umum adalah jenis parkir yang penempatannya disepanjang 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. Menurut Direktorat Perhubungan Darat,1998, parkir seperti ini terdiri atas:

#### **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 parallel 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) 10-2- menit di daerah tertentu misalnya Bank dan Kantor pos.

### b) *DiscParking*

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 sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah-olah si pemakir membeli waktu pada ruang parkir tersebut. Alat pengukur tersebut disamping memperlihatkan pembatasan 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 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 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*.

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.

### **2.2.2 Parkir Menurut Statusnya**

#### **a. Parkir Umum**

Adalah perpakiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang pengelolanya diselenggarakan oleh pemerintah daerah, menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau milik pemerintah, seperti contoh parkir ditepi jalan umum.

#### **b. Parkir Khusus**

Adalah perpakiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang pengelolanya tidak dikuasai atau milik pemerintah, tetapi diselenggarakan oleh pihak lain berupa badan usaha maupun perorangan dengan mendapat izin dari pemerintah daerah. Seperti contoh gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis dan garasi.

c. 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.

d. 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.

### **2.2.3 Parkir Menurut Tujuannya**

- a. Parkir penumpang yaitu parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Parkir barang yaitu parkir untuk bongkar/muat barang.

### **2.2.4 Parkir Menurut Jenis Kepemilikan dan Operasinya**

- a. Parkir milik dan dikelola oleh Pemerintah Daerah.
- b. Parkir milik Pemerintah Daerah, dikelola oleh swasta.
- c. Parkir milik dan dioperasikan oleh swasta.

## **2.3 Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Satuan Ruang Parkir 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 dengan kecepatan kendaraan 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 parkir.

### **2.4 Survei-survei Perparkiran**

#### **2.4.1 Perhitungan di Tapal Batas Perencanaan (*Cordon Count*)**

Survei perhitungan di tapal batas dilakukan dengan merencanakan daerah yang akan disurvei, dikelilingi (ditapal-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 aera tersebut. Akumulasi ini menunjukkan jumlah kendaraan yang

diparkir dan yang berjalan pada area tersebut, dan jumlah ini merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan.

#### **2.4.2 Wawancara Langsung**

Survei wawancara langsung dilakukan dengan melakukan wawancara secara langsung terhadap pengemudi 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.

#### **2.4.3 Survei cara patroli**

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

#### **2.4.4 Suvei fasilitas Parkir yang Ada**

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

### **2.5 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 tempat 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 untuk mengurangi hambatan kendaraan dan untuk memungkinkan jalan menjadi lebih baik dalam memenuhi permintaan lalu lintas, dengan mengganti parkir di jalan (*on street parking*). Pengendalian parkir dimanfaatkan untuk mempengaruhi kelebihan kota yang terjadi, mencegah orang untuk membawa kendaraan pribadi dan mengalihkannya ke pengguna transportasi *public*. Namun, pencegahan membawa kendaraan pribadi 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 maka perlu adanya peringatan dilarang parkir.

## **2.6 Tata Cara Parkir.**

Dalam melaksanakan parkir (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1996) baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas. Keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir. Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir terbagi atas:

1. Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir ;
  - a. Dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan;
  - b. Juru parkir memberi karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir;
  - c. Juru parkir harus mengenakan seragam dan identitas.
2. Fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk/keluar) :
  - a. Pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis, pengemudi harus mendapatkan karcis tanda parkir, yang mencatumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan).
  - b. Dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata cara parkir.
  - c. Pada pintu keluar petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir dengan menyerahkan karcis pembayaran pada pengemudi.