

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERFIKIR

#### A. Kajian Pustaka

##### 1. Parkir

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No:66 tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir untuk Umum dan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/1996 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir disebut bahwa parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara waktu. Kemudian pengertian parkir dipertegas lagi oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1998), parkir adalah keadaan tidak bergerak setiap kendaraan yang tidak bersifat sementara waktu, sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak atau suatu kendaraan untuk sementara waktu dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya. Parkir adalah tempat khusus bagi kendaraan untuk berhenti demi keselamatan, seseorang akan menempatkan lokasi parkir sedekat mungkin dengan tujuan akhir perjalanannya.

Parkir merupakan hal penting dalam mengatur kelancaran lalu lintas di kawasan perkotaan. Parkir sendiri dapat diartikan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggal oleh pengemudinya. Kebijakan mengenai perparkiran harus dilakukan secara konsisten sehingga sasaran kebijakan parkir dapat terlaksana. Pada dasarnya parkir di badan jalan memanfaatkan sebagian ruas jalan baik satu sisi maupun dua sisi sehingga menyebabkan terjadinya pengurangan lebar jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas kendaraan yang dapat ditampung oleh ruas jalan tersebut.

Ketersediaan jumlah tempat parkir baik di badan jalan maupun yang bukan di badan jalan belum dapat mengimbangi kebutuhan akan

*commit to user*

tempat parkir, terutama di pusat kota menengah dan besar seiring meningkatnya kepemilikan kendaraan pribadi yang mutlak memerlukan prasarana parkir (Urbanus J, 2003). Dari buku panduan penentuan klasifikasi fungsi jalan di Wilayah Pertokoan No.010/ BNKT/ 1990/ Ditjen Bina Marga (Binkot) dikaitkan dengan persyaratan parkir sebagai berikut.

- a. Jalan arteri yaitu fungsi utama dari pemanfaatan ruang jalan khususnya perkerasan jalan adalah untuk pergerakan arus lalu lintas kendaraan sehingga
  - 1) Lokasi berhenti dan parkir pada badan jalan seharusnya tidak diijinkan
  - 2) Jumlah jalan akses ke ruas jalan arteri dibatasi seminimal mungkin
- b. Jalan kolektor yaitu fungsi utama dari pemanfaatan ruang jalan khususnya perkerasan jalan adalah untuk pergerakan lalu lintas kendaraan tapi masih memungkinkan parkir kendaraan di badan jalan.
- c. Jalan Lokal pelayanan parkir kendaraan lebih diutamakan, namun demikian kelancaran arus lalu lintas juga harus diperhatikan.

Solusi mengatasi permasalahan parkir maka diperlukannya penyediaan lahan parkir yang cukup. Masalah parkir ini sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif maka akan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, penyediaan fasilitas parkir harus memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar.

Secara umum parkir dapat dibagi atas 2 (dua) jenis yaitu :

- a. Parkir di badan jalan (*on-street parking*)

Bergantung pada durasi, pergantian, tingkat pengisian parkir dan distribusi ukuran kendaraan, kita mungkin dapat menentukan geometri parkir pada badan jalan. Walaupun parkir miring bisa menyediakan lebih banyak ruang per kaki linier kerennya, parkir miring ini dapat

membatasi pergerakan lalu lintas di jalan daripada parkir sejajar. Parkir sejajar tandem dapat mengurangi manuver parkir dan disarankan untuk jalan-jalan utama yang lalu lintas tergolong sibuk. Pertimbangan keselamatan harus dipertimbangkan pada susunan parkir pada badan jalan, dan faktor ini sangat erat kaitannya dengan volume dan kecepatan lalu lintas di jalan yang bersangkutan (C. Jotin Khisty dan B. Kent Lall, 2003). Parkir pada badan jalan ini mengambil tempat di sepanjang jalan tanpa atau dengan melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Parkir ini menguntungkan bagi pengunjung yang ingin dekat dengan tujuannya, tetapi untuk lokasi dengan intensitas penggunaan lahan yang tinggi, cara ini cukup merugikan. Kerugian parkir di badan jalan, antara lain :

- 1) Dapat mengganggu kelancaran arus lalu lintas
- 2) Berkurangnya lebar jalan yang menyebabkan kapasitas jalan berkurang.
- 3) Dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Gangguan samping akan sangat berpengaruh pada kapasitas ruas jalan. Kegiatan parkir yang menggunakan badan jalan salah satu bentuk gangguan samping yang paling banyak dijumpai di daerah perkotaan. Lebar jalan yang tersita oleh kegiatan perparkiran tentu mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat, atau dengan kata lain terjadi fluktuasi arus lalu lintas di ruas jalan tersebut (Ofyar Z. Tamin, 2000). Berdasarkan penelitian di Inggris diketahui bahwa parkir di badan jalan mempengaruhi daya tampung ruas jalan yang bersangkutan. Hanya dengan 3 kendaraan diparkir sepanjang 1 km ruas jalan, maka secara teori lebar ruas jalan tersebut berkurang 0.9 m. Bila 120 kendaraan yang parkir, maka praktis lebar jalan berkurang 36 m dan daya tampung jalan yang hilang adalah 675 smp/jam.

**Tabel 2.1.** Pengaruh Parkir Terhadap Kapasitas Jalan

Jumlah kendaraan yang parkir per 3 km (kedua sisi jalan)	3	6	30	60	120	300
Lebar jalan berkurang (m)	0.9	1.2	2.1	2.5	3.0	3.7
Daya tampung yang hilang pada kecepatan 24 km/jam (smp/jam)	200	275	475	575	675	800

Sumber: Warpani, (2002)

b. Parkir di luar badan jalan (*off street parking*)

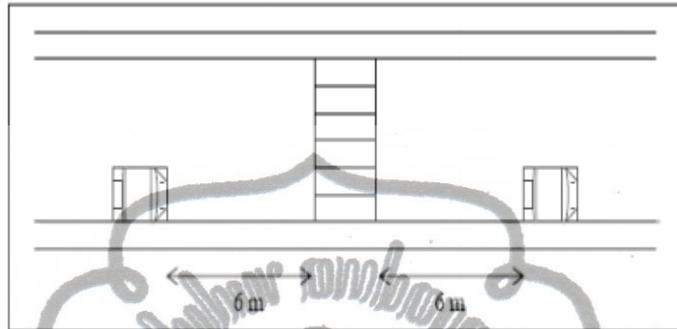
Daerah perkotaan maupun daerah pinggiran banyak dijumpai parkir di badan jalan yang diperuntukkan untuk umum secara gratis. Perimbangan nyata parkir badan jalan adalah sewa parkir atau parkir dengan juru parkir. Fasilitas sewa parkir sejauh ini telah cepat menjadi metode perparkiran yang paling lazim yang menjadi sasaran ahli teknik adalah banyaknya kapasitas simpan maksimum dari area kerja yang ada, yang konsisten dengan distribusi ukuran dan dimensi modelnya. Kapasitas dan ruang titik akses ke fasilitas parkir harus cukup untuk menampung kendaraan yang masuk tanpa berjejal di jalan (C. Jotin Khisty dan B. Kent Lall, 2003).

## 2. Larangan Parkir

Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, disebutkan bahwa terdapat beberapa jalan yang tidak boleh digunakan untuk tempat berhenti atau parkir kendaraan yaitu :

- 1) Larangan parkir pada sepanjang 6 meter, sesudah dan sebelum tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.

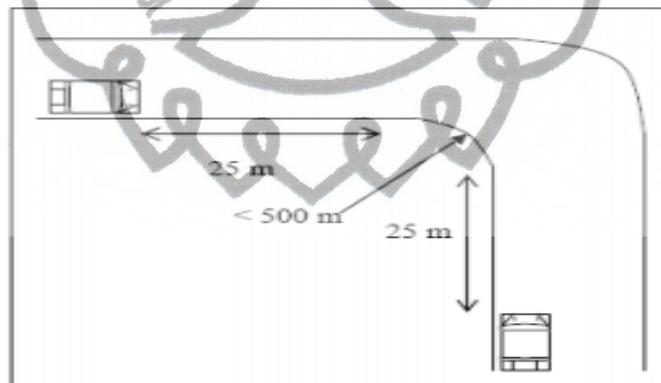
**Gambar 2.1.** Larangan Parkir Pada Lokasi Sekitar Penyeberangan



Sumber : Dirjen Hubdat,1996

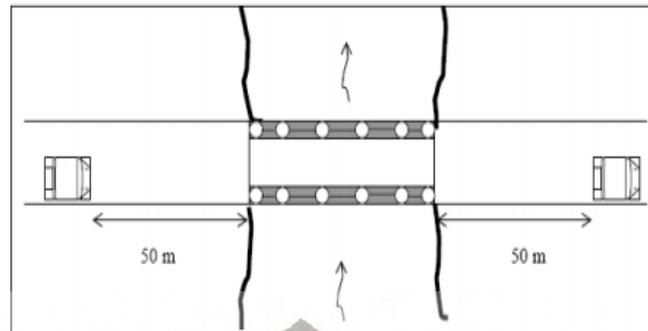
- 2) Larangan parkir pada sepanjang 25 meter sesudah dan sebelum tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.

**Gambar 2.2.** Larangan Parkir Pada Tikungan Tajam Dengan Radius < 500m



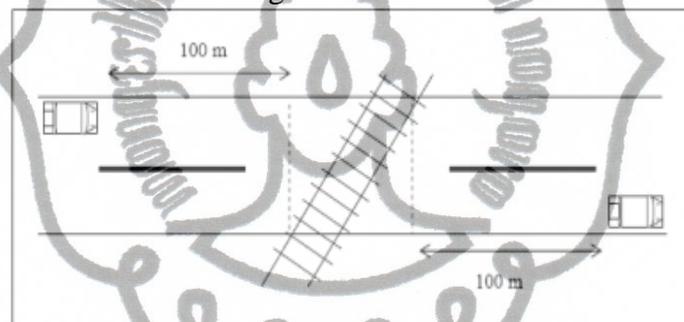
Sumber : Dirjen Hubdat,1996

- 3) Larangan parkir pada sepanjang 50 meter dan sesudah jembatan

**Gambar 2.3.** Larangan Parkir Pada Daerah Sekitar Jembatan

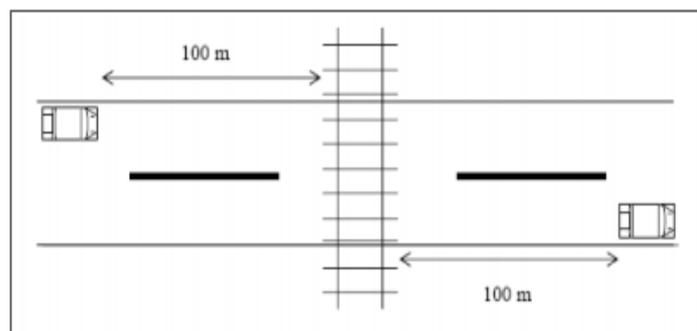
Sumber : Dirjen Hubdat, 1998

- 4) Larangan parkir pada sepanjang 100 meter sesudah dan sebelum perlintasan sebidang diagonal

**Gambar 2.4.** Larangan Parkir Pada Perlintasan Sebidang Diagonal

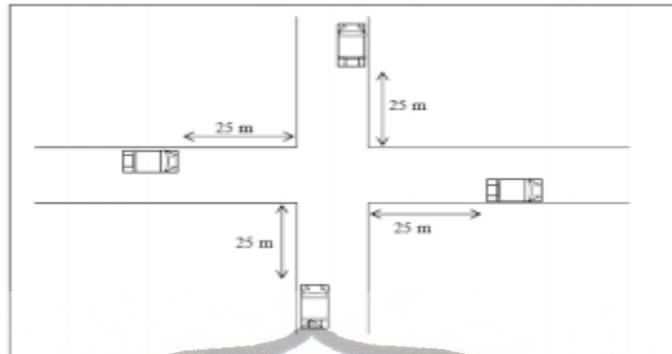
Sumber : Dirjen Hubdat, 1996

- 5) Larangan parkir pada sepanjang 100 meter sesudah dan sebelum perlintasan sebidang tegak lurus

**Gambar 2.5.** Larangan Parkir Pada Perlintasan Sebidang Tegak Lurus

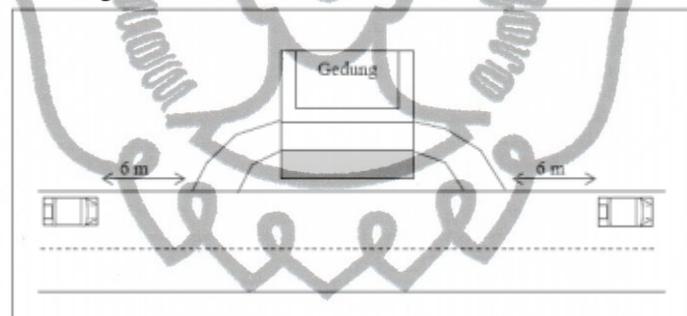
Sumber : Dirjen Hubdat, 1996

- 6) Larangan parkir pada sepanjang 25 meter sesudah dan sebelum persimpangan

**Gambar 2.6.** Larangan Parkir Pada Persimpangan

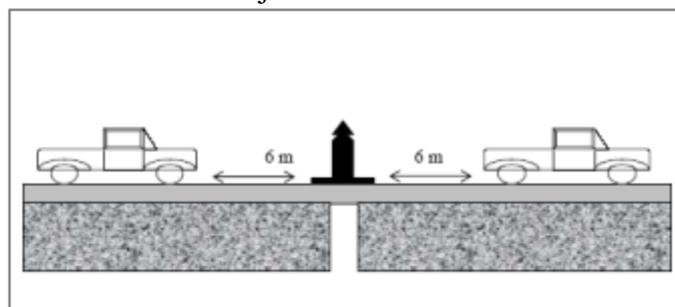
Sumber : Dirjen Hubdat, 1996

- 7) Larangan parkir pada sepanjang 6 meter dan sesudah akses bangunan gedung

**Gambar 2.7.** Larangan Parkir Pada Sekitar Akses Bangunan Gedung

Sumber : Dirjen Hubdat, 1996

- 8) Larangan parkir pada sepanjang 6 meter sesudah dan sebelum keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis

**Gambar 2.8.** Larangan Parkir Pada Keran Kebakaran atau Sumber Air Sejenis

Sumber : Dirjen Hubdat, 1996

### 3. Pemetaan

Pemetaan yaitu suatu gambaran atau representasi unsur-unsur atau kenampakan abstrak yang dipilih dari permukaan bumi yang ada kaitannya dengan permukaan bumi atau benda-benda angkasa dan umumnya digambarkan pada suatu bidang datar dan diskalakan atau diperkecil (Juhadi dan Setyowati, 2001: 1). Tahap awal yang dilakukan pada pemetaan yaitu dengan pengumpulan data, dilanjutkan dengan penyajian data dan penggunaan peta. Data dapat berupa data primer maupun sekunder. Data primer merupakan data yang diambil secara langsung dari lapangan dengan cara teristris, dengan melakukan pengamatan di lokasi atau obyek tertentu. Data sekunder merupakan data yang diambil dari data yang sudah ada atau data yang sudah terdokumentasi. Data yang bisa dipetakan adalah data yang bersifat spasial, artinya data tersebut tersebar atau terdistribusi secara keruangan pada suatu wilayah tertentu. Banyaknya jenis data yang dapat dipetakan yaitu data yang bersifat Kuantitatif dan kualitatif. Pengenalan sifat data sangat penting untuk simbolisasi atau penentuan dan pemilihan bentuk simbol, sehingga simbol tersebut akan dibaca dan dimengerti.

#### a. Tahap Penyajian Data

Langkah pemetaan yang kedua berupa penyajian data atau pembuatan peta. Tahap ini merupakan upaya melukiskan atau menggambarkan data dalam bentuk simbol, agar data tersebut menarik, dimengerti, dan mudah dibaca oleh para pengguna. Penyajian data pada sebuah peta harus dirancang secara benar dan baik agar tujuan pemetaan dapat tercapai.

#### b. Tahap Penggunaan Peta

Tahap penggunaan peta merupakan tahap yang penting, karena menentukan keberhasilan pembuatan suatu peta. Peta yang dirancang dengan baik akan dapat dibaca atau digunakan dengan mudah oleh para

pengguna. Pembuat peta harus dapat merancang sedemikian rupa sehingga peta mudah digunakan atau dibaca, dianalisis, dan diinterpretasikan oleh pengguna peta. Pengguna harus dapat membaca peta dan memperoleh gambaran informasi sebenarnya di lapangan. (Juhadi dan Liesnoor, 2001:59-64)

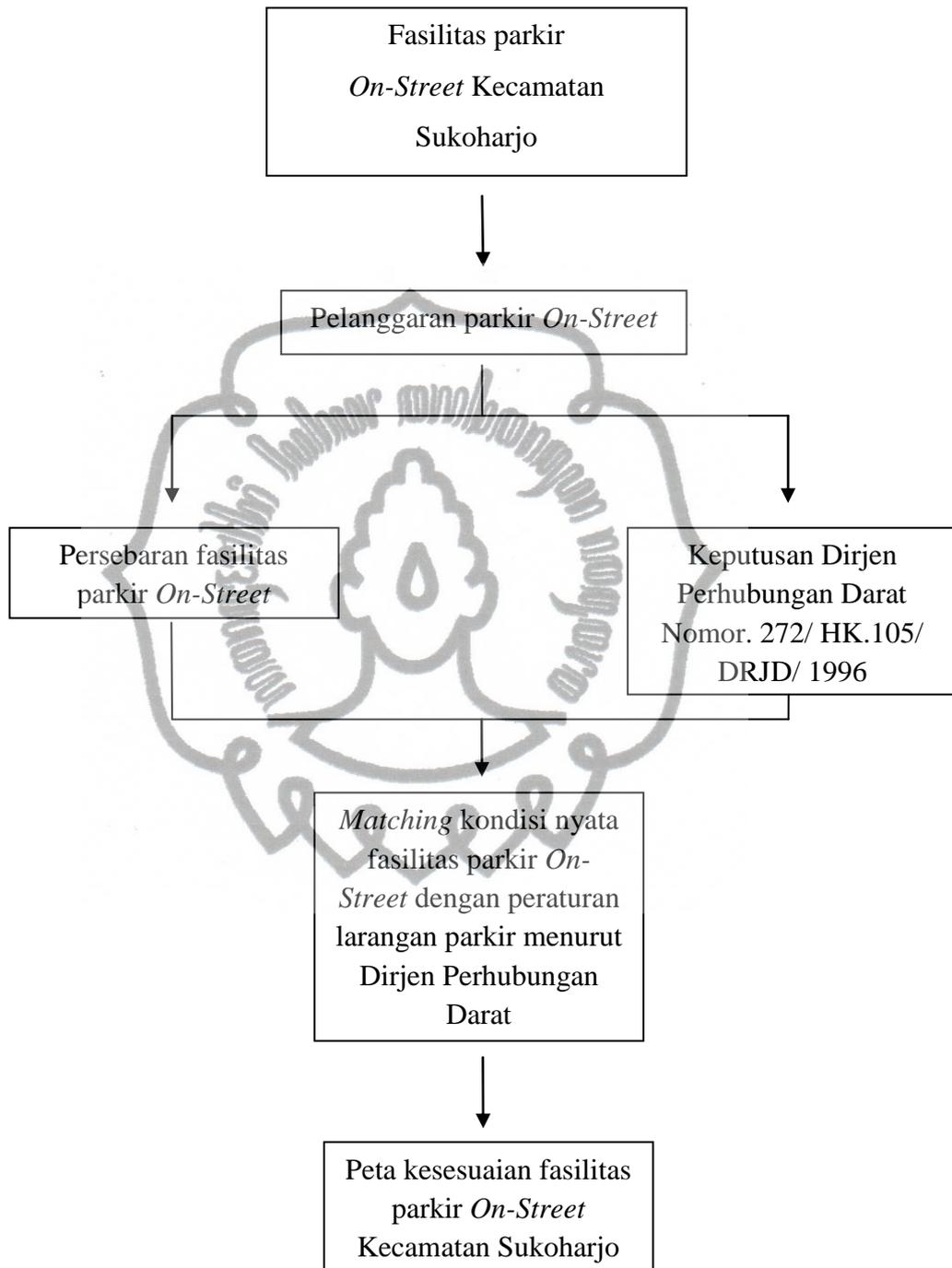
## B. Kerangka Berfikir

Fasilitas parkir *On-Street* banyak dijumpai di Kecamatan Sukoharjo. Ketentuan parkir *On-Street* telah diatur dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor. 272/ HK.105/ DRJD/ 1996, dengan mengacu pada peraturan tersebut parkir *On-Street* merupakan hal yang legal, namun parkir *On-Street* di Kecamatan Sukoharjo tidak semua sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat. Hal tersebut tentunya mengakibatkan kemacetan lalu lintas bahkan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Persebaran fasilitas parkir *On-Street* dapat diketahui dengan memploting titik koordinat menggunakan GPS. Setelah diketahui persebarannya selanjutnya dilakukan proses *Matching* antara kondisi nyata parkir *On-street* dengan Parameter yang telah ditetapkan oleh Dirjen Pehubungan Darat. Output dalam penelitian ini berupa Peta Kesesuaian Fasilitas Parkir *On-Street* Kecamatan Sukoharjo Tahun 2020.

Kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :

*commit to user*



**Gambar 2.9.** Kerangka Pemikiran

