

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Definisi Parkir**

Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Yang dimaksud berhenti disini adalah keadaan Kendaraan tidak bergerak untuk sementara dan tidak ditinggalkan pengemudinya. (Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Parkir Terbagi menjadi Parkir *On street* dan *Off street*, Parkir di badan jalan (on street parking) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan dan Parkir di luar badan jalan (off street parking) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir.

Menurut Lampiran Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK.105/DRJD/96 tanggal 8 April 1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir), (B Bertania, W arianto. Jurnal Teknik sipil 2021), (YA Sujarwo. Jurnal Sisfokom 2020), (RS Perdana. Jurnal Mahasiswa Teknik Sipil 2023)

#### **3.2 Fasilitas Parkir**

Penyediaan Fasilitas Parkir yaitu penyediaan fasilitas Parkir untuk umum hanya dapat diselenggarakan di luar Ruang Milik Jalan sesuai dengan izin yang diberikan, Penyelenggaraan fasilitas Parkir di luar Ruang Milik Jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa Usaha khusus perparkiran dan Penunjang usaha pokok, Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan Marka Jalan dan Penetapan lokasi pembangunan fasilitas Parkir untuk umum dilakukan oleh Pemerintah Daerah

dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas dan kemudahan bagi Pengguna Jasa. Parkir Parkir Kendaraan di Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut Jalan dilakukan Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut secara sejajar atau membentuk sudut Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas. (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Penyediaan Fasilitas Parkir merupakan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan dapat berupa taman parkir dan gedung parkir. Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor. Fasilitas parkir sepeda berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman. penempatan lokasi fasilitas parkir harus memperhatikan yaitu Rencana umum tata ruang, Analisis dampak lalu lintas, Kemudahan bagi pengguna jasa dan Kelestarian fungsi lingkungan hidup. Lokasi fasilitas parkir ditetapkan oleh Gubernur untuk lokasi parkir yang berada di wilayah Provinsi, Bupati untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi Kabupaten, Walikota untuk lokasi parkir yang berada di wilayah administrasi Kota dan penyediaan fasilitas yang menjelaskan tentang Penyediaan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib memiliki izin, Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan dapat dilakukan oleh perseorangan warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia berupa usaha khusus perpajakan dan Penunjang usaha pokok (Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013)

Izin penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud diberikan oleh Gubernur untuk fasilitas parkir yang berada di wilayah provinsi, Bupati untuk fasilitas parkir yang berada di wilayah administrasi kabupaten dan Walikota untuk fasilitas parkir yang berada di wilayah administrasi kota Dan Dalam penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana menteri, gubernur, bupati, atau walikota melakukan pengawasan secara berkala. Penyelenggaraan Fasilitas Parkir yang menjelaskan tentang Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum

di luar ruang milik jalan dapat wajib Menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan, Melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang parkir, dan informasi fasilitas parkir khusus, Memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir dengan aman, selamat, dan memprioritaskan kelancaran lalu lintas, Menjaga keamanan kendaraan yang diparkir, Memberikan tanda bukti dan tempat parkir dan Mengganti kerugian kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dan fasilitas Parkir yang menjelaskan tentang Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan, Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor. (Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013)

Rambu Lalu Lintas terdiri dari Penyelenggaraan Rambu Lalu Lintas dilakukan oleh Menteri, untuk jalan nasional, gubernur, untuk jalan provinsi, bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa dan walikota, untuk jalan kota. Penyelenggaraan Rambu Lalu Lintas untuk jalan tol dilakukan oleh penyelenggara jalan tol setelah mendapatkan penetapan Menteri. Rambu Lalu Lintas Rambu Lalu Lintas ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas pada jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki, Rambu lalu lintas dapat ditempatkan di sebelah kanan menurut arah lalu lintas, Rambu Lalu Lintas dapat ditempatkan di atas ruang manfaat jalan apabila jumlah lajur lebih dari 2 (dua) dan Rambu Lalu Lintas yaitu Rambu Lalu Lintas sebagaimana pada jarak paling sedikit 60 (enam puluh) sentimeter diukur dari bagian terluar daun rambu ke tepi paling luar bahu jalan. Rambu Lalu Lintas dapat dipasang pada pemisah jalan (median) dan ditempatkan dengan jarak paling sedikit 30 (tiga puluh) sentimeter diukur dari bagian terluar daun rambu ke tepi paling luar kiri dan kanan dari pemisah jalan, Penempatan Rambu Lalu Lintas sebagaimana harus tetap pada ruang manfaat jalan.

(Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014), (B Bertania, W arianto. Jurnal Teknik sipil 2021), (D Handayani, A Surandono. Matrik Teknik Sipil 2019) (AJ Putra. Universitas Hasanuddin Makassar 2018)

### **3.3 Manajemen Lalu Lintas**

Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan pembatasan ruang parkir yang dilakukan dengan cara Ruang milik jalan pada jalan kabupaten atau jalan kota; atau Luar ruang milik jalan, kriteria pembatasan ruang parkir paling sedikit Memiliki perbandingan volume lalu lintas kendaraan dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 (nol koma tujuh) dan Hanya dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan rata-rata jam puncak kurang dari 30 km/jam.

Pemberlakuan pembatasan parkir selain memenuhi kriteria harus memperhatikan kualitas lingkungan. dan pembatasan ruang parkir dapat dilakukan dengan pembatasan yaitu waktu parkir, durasi parkir, tarif parkir, kuota parkir, lokasi parkir. (Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu lintas). (F Haradongan. Jurnal Penelitian Transportasi Darat 2019), (E Eddi, C Cardova, RC Boing. Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi darat 2020), (M Lubis. Seminar Nasional Teknik 2022)

### **3.4 Kinerja Ruas**

kinerja ruas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk melayani kebutuhan arus lalu lintas sesuai dengan fungsinya yang dapat diukur dan dibandingkan dengan standar tingkat pelayanan jalan. Nilai tingkat pelayanan jalan dijadikan sebagai parameter kinerja ruas jalan. (Suwardi (2010) dalam Gea dan Harianto (2011), (MVM Septiansyah. Jurnal Kajian Teknik 2018), (Al Titirlolobi, E Lintong Jurnal Sipil Statik 2016), (A Armia, D Ariansyah. Jurnal Teknik Sipil 2022))

**1. Volume Lalu Lintas**

volume lalu lintas di definisikan sebagai jumlah kendaraan yang melalui titik pada jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kend/jam ( $Q_{kend}$ ), smp/jam ( $Q_{smp}$ ). Volume lalu lintas pada suatu jalan bervariasi, tergantung pada arah lalu lintas, volume harian, bulanan, tahunan dan pada komposisi kendaraan. (MKJI,1997)

**2. Kecepatan Arus Bebas**

kecepatan arus bebas (FV) didefinisikan sebagai kecepatan pada tingkat arus nol, yaitu kecepatan yang akan dipilih pengemudi jika mengendarai kendaraan bermotor tanpa dipengaruhi oleh kendaraan bermotor lain di jalan. (MKJI,1997)

**3. Tingkat Pelayanan**

Tingkat pelayanan menyatakan tingkat kualitas lalu lintas yang sesungguhnya terjadi. Tingkat ini dinilai oleh pengemudi atau penumpang berdasarkan tingkat kemudahan dan kenyamanan mengemudi. Penilaian kenyamanan mengemudi dilakukan berdasarkan kebebasan memilih kecepatan dan kebebasan bergerak (maneuver). Tingkat pelayanan ini dibedakan menjadi 6 kelas, yaitu dari A untuk tingkat pelayanan yang paling baik sampai dengan tingkat F untuk kondisi yang paling buruk. Berikut Karakteristik Tingkat pelayanan Ruas Jalan:

**Tabel III. 1 Karakteristik Tingkat Pelayanan Ruas Jalan**

Tingkat Pelayanan	Karakteristik-Karakteristik
A	1. Arus Bebas dengan volume lalu lintas rendah 2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata $\geq 80$ km/jam 3. Kepadatan lalu lintas rendah
B	1. Arus Stabil dengan volume lalu lintas sedang

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata Turun s/d <math>\geq</math> 70 km/jam</li> <li>3. Kepadatan lalu lintas rendah</li> </ol>
C	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arus Stabil dengan volume lalu lintas lebih tinggi</li> <li>2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata Turun s/d <math>\geq</math> 60 km/jam</li> <li>3. Kepadatan lalu lintas sedang</li> </ol>
D	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arus Mendekati Tidak Stabil dengan volume lalu lintas tinggi</li> <li>2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata Turun s/d <math>\geq</math> 50 km/jam</li> <li>3. Kepadatan lalu lintas sedang</li> </ol>
E	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arus Tidak Stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas</li> <li>2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata Sekitar 30 km/jam untuk jalan antar kota dan 10 km/jam untuk jalan perkotaan</li> <li>3. Kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal</li> </ol>
F	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arus Tertahan dan terjadi antrian</li> <li>2. Kecepatan Perjalanan Rata-Rata <math>&lt;</math> 30 km/jam</li> <li>3. Kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah</li> </ol>

*Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No. 96 Tahun 2015*

#### 4. Hambatan Samping

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktifitas samping segmen jalan. Banyaknya aktifitas samping jalan sering menimbulkan berbagai konflik yang sangat besar pengaruhnya

terhadap kelancaran lalu lintas. Adapun faktor yang mempengaruhi nilai kelas hambatan samping dengan frekuensi bobot kejadian per jam 200 meter dari segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan (MKJI 1997) seperti tabel berikut :

**Tabel III. 2 Penentuan Tipe Frekuensi kejadian Hambatan Samping**

Tipe Kejadian Hambatan Samping	Simbol	Faktor Bobot
Pejalan Kaki	PED	0,5
Kendaraan Parkir	PSD	1
Kendaraan Masuk dan Keluar sisi jalan	EEV	0,7
Kendaraan Lambat	SMV	0,4

*Sumber: (MKJI 1997)*

Dari Tabel III.2 diatas terdiri dari 4 tipe Frekuensi kejadian hambatan samping yaitu Pejalan kaki, kendaraan parkir, kendaraan masuk dan keluar jalan, dan kendaraan lambat. Berikut merupakan tabel penentuan tipe frekuensi kejadian hambatan samping:

**Tabel III. 3 Penentuan Tipe Frekuensi Kejadian Hambatan Samping**

Kelas Hambatan Samping (SCF)	Kode	Jumlah Kejadian Per 200 m perjam	Kondisi Daerah
Sangat Rendah	VL	<100	Daerah pemukiman dan hampir ada kegiatan
Rendah	L	100-229	Daerah pemukiman berupa angkutan umum dsb
Sedang	M	300-499	Daerah Industri, beberapa toko disisi jalan

Tinggi	H	500-899	Derah komersial aktifitas sisi jalan yang sangat tinggi
Sangat Tinggi	VH	>900	Derah komersial, aktifitas pasar disamping jalan

Sumber : (MKJI 1997)

Berdasarkan Tabel III.3 Berikut menjelaskan tentang nilai kelas hambatan samping, sehingga tingkat hambatan samping telah dikelompokan dalam 5 kelas dari yang sangat rendah sampai tinggi dan sangat tinggi. ada beberapa faktor dari adanya hambatan samping yaitu:

**a. Faktor Kendaraan Parkir dan Berhenti**

Kurangnya tersedianya lahan parkir yang memadai bagi kendaraan dapat menyebabkan kendaraan parkir dan berhenti pada badan jalan. pada daerah daerah yang mempunyai tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi, kendaraan parkir dan berhenti pada samping jalan dapat memberikan pengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas

**b. Faktor Pejalan Kaki**

Aktifitas pejalan kaki merupakan salah satu factor yang dapat mempengaruhi nilai kelas hambatan samping, terutama pada daerah-daerah yang merupakan pusat kegiatan masyarakat, seperti pusat pusat perbelanjaan. Banyak jumlah pejalan kaki yang menyebrang atau berjalan pada badan jalan dapat menyebabkan laju kendaraan menjadi terganggu. Hal ini semakin diperburuk oleh kurangnya kesadaran pejalan kaki untuk menggunakan fasilitas – fasilitas jalan yang tersedia, seperti trotoar dan tempat – tempat penyeberangan.

**c. Faktor Kendaraan Masuk / Keluar Pada Samping Jalan**

Banyaknya kendaraan masuk / keluar pada samping jalan sering menimbulkan berbagai konflik terhadap arus lalu lintas perkotaan. Pada daerah – daerah yang lalu lintasnya sangat padat disertai dengan aktifitas masyarakat yang cukup tinggi. Kondisi ini sering menimbulkan masalah dalam kelancaran arus lalu lintas. Dimana arus lalu lintas yang

melewati ruas jalan tersebut menjadi terganggu yang dapat mengakibatkan terjadinya kemacetan.

**d. Faktor Kendaraan Lambat**

Yang termasuk dalam kendaraan lambat adalah becak, gerobak, dan sepeda. Laju kendaraan yang berjalan lambat pada suatu ruas jalan dapat mengganggu aktifitas – aktifitas pada suatu ruas jalan. Oleh karena itu kendaraan lambat merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi tinggi rendahnya nilai kelas hambatan samping.