

PEDOMAN TEKNIS

PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : 272/HK.105/DRJD/96**

TENTANG

**PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN
FASILITAS PARKIR**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan telah diatur fasilitas parkir untuk umum dan tata cara parkir di jalan;
 - b. bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud huruf a, perlu diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Nomor: 13 Tahun 1980 tentang Jalan (lembaran negara Tahun 1980 Nomor 83, tambahan Lembaran Negara Nomor: 3186);
 - 2. Undang-Undang Nomor: 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor: 49, tambahan Lembaran Negara Nomor: 3480);
 - 3. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, tambahan Lembaran Negara Nomor : 3293);
 - 4. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 63, tambahan Lembaran Negara Nomor 3529);
 - 5. Keputusan Presiden Nomor : 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
 - 6. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor : 2 Tahun 1995;
 - 7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 91/OT 002/Phb-80 dan KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 1991;
 - 8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal Departemen Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 - 9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum;
 - 10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di Jalan.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.**

Pasal 1

- (1) Penyelenggaraan fasilitas parkir adalah suatu metode perencanaan dalam menyelenggarakan fasilitas parkir kendaraan, baik di badan jalan maupun di luar badan jalan.
- (2) Penyelenggaraan fasilitas parkir, sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1), dilakukan sesuai dengan pedoman teknis sebagaimana dalam lampiran keputusan ini.

Pasal 2

Pedoman teknis penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 berlaku bagi setiap penyelenggara fasilitas parkir kendaraan.

Pasal 3

Para Kakanwil dilingkungan Departemen Perhubungan melakukan pengawasan dan memberi bimbingan atas pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 4

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal di tetapkan

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 8 April 1996

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

ttd

S O E J O N O

Salinan keputusan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan Reuplik Indonesia;
2. Menteri Dalam Negeri Reuplik Indonesia;
3. Menteri Pekerjaan Umum Reuplik Indonesia;
4. Kepala Kepolisian Reuplik Indonesia;
5. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
6. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan;
7. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I di seluruh Indonesia;
8. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
9. Para Kepala Direktorat dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
10. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan di seluruh Indonesia;
11. Para Kepala Dinas LLAJ Tingkat I dan Tingkat II di seluruh Indonesia.

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : **272/HK.105/DRJD/96**
TANGGAL : 8 April 1996

PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN FASILITAS PARKIR

BAB I KETENTUAN UMUM

A. Pengertian

1. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
2. Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan.
3. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
4. Tempat parkir di badan jalan, (on street parking) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan.
5. Fasilitas 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.
6. Jalan adalah tempat jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum.
7. Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang.
8. Jalur sirkulasi adalah tempat, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
9. Jalur gang merupakan jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
10. Kawasan parkir adalah kawasan atau areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

B. Tujuan

Fasilitas parkir bertujuan

1. memberikan tempat istirahat kendaraan;
2. menunjang kelancaran arus lalu-lintas.

C. Jenis Fasilitas Parkir

1. Parkir di badan jalan (on street parking)
2. Parkir di luar badan jalan (off street parking)

D. Penempatan Fasilitas Parkir

1. Parkir di badan jalan (on street parking)
 - a. Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir
 - b. Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir
2. Parkir di luar badan jalan (off street parking)
 - a. Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.
 - b. Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama.

BAB II PEMBANGUNAN

A. Penentuan Kebutuhan Parkir

1. Jenis peruntukan kebutuhan parkir sebagai berikut

- a. Kegiatan parkir yang tetap
 - 1) Pusat perdagangan
 - 2) Pusat perkantoran swasta atau pemerintahan
 - 3) Pusat perdagangan eceran atau pasar swalayan
 - 4) Pasar
 - 5) Sekolah
 - 6) Tempat rekreasi
 - 7) Hotel dan tempat penginapan
 - 8) Rumah sakit
- b. Kegiatan parkir yang bersifat sementara
 - 1) Bioskop
 - 2) Tempat pertunjukan
 - 3) Tempat pertandingan olahraga
 - 4) Rumah ibadah.

2. Ukuran kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan ditentukan sebagai berikut.

a. Berdasarkan hasil studi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

1) Kegiatan parkir yang tetap

a) Pusat perdagangan

Luas Areal Total (100m ²)	10	20	50	100	500	1000	1500	2000
Kebutuhan (SRP)	59	67	88	125	415	777	1140	1502

b) Pusat perkantoran

Jumlah Karyawan		1000	1250	1500	1750	2000	2500	3000	4000	5000
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	235	236	237	238	239	240	242	246	249
	Pelayanan Umum	288	289	290	291	291	293	295	298	302

c) Pasar swalayan

Luas Areal Total (100m ²)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	225	250	270	310	350	440	520	600	1050

d) Pasar

Luas Areal Total (100m ²)	40	50	75	100	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	160	185	240	300	520	750	970	1200	2300

e) Sekolah/ perguruan tinggi

Jumlah Mahasiswa (Orang)	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000	12000
Kebutuhan (SRP)	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240

f) Tempat rekreasi

Luas Areal Total (100m ²)	50	100	150	200	400	800	1600	3200	6400
Kebutuhan (SRP)	103	109	115	122	146	196	295	494	892

g) Hotel dan tempat penginapan

Jumlah Kamar (buah)	100	150	200	250	350	400	550	550	600	
Tarip Standart (\$)	< 100	154	155	156	158	161	162	165	166	167
	100 - 150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150 - 200	300	450	600	798	799	800	803	804	806
	200 - 250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

h) Rumah sakit

Jumlah Tempat Tidur (buah)	50	75	100	150	200	300	400	500	1000
Kebutuhan (SRP)	97	100	104	111	118	132	146	160	230

2) Kegiatan parkir yang bersifat sementara

a) Bioskop

Jumlah Tempat Duduk (buah)	300	400	500	600	700	800	900	1000	1000
Kebutuhan (SRP)	198	202	206	210	214	218	222	227	230

b) Tempat pertandingan olah raga

Jumlah Tempat Tidur (buah)	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	15000	1000
Kebutuhan (SRP)	235	290	340	390	440	490	540	790	230

- b. Berdasarkan ukuran ruang parkir yang dibutuhkan yang belum tercakup dalam Butir 2.a.

TABEL II.2.
UKURAN KEBUTUHAN RUANG PARKIR

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan <ul style="list-style-type: none"> • Pertokoan • Pasar Swalayan • Pasar 	SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5 3,5 - 7,5
Pusat Perkantoran <ul style="list-style-type: none"> • Pelayanan bukan umum • Pelayanan umum 	SRP / 100 m ² luas lantai SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 - 3,5
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 - 1,0
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 - 1,3
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 - 0,4

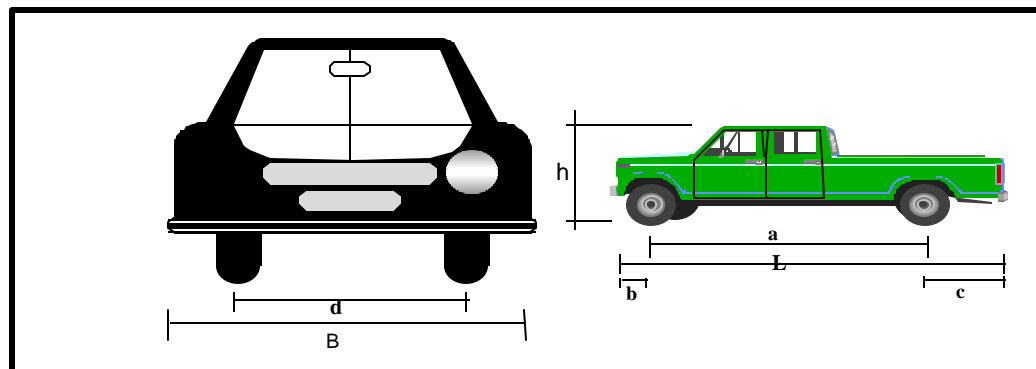
Sumber : Naasra 1988

B. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Penentuan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas hal berikut.

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang, seperti Gambar II.1 d.

Gambar II.1.
Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang



a = jarak gandar
b = depan tergantung
c = belakang tergantung
d = lebar

h = tinggi total
B = lebar total
L = panjang total

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya.

Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir.

Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti Tabel II.3.

TABEL II.3.
LEBAR BUKAAN PINTU KENDARAAN

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	<ul style="list-style-type: none">• Karyawan/pekerja kantor• Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none">• Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	<ul style="list-style-type: none">• Orang cacat	III

Berdasarkan Butir 1 dan 2, penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan butir 3, penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti pada Tabel II.4.

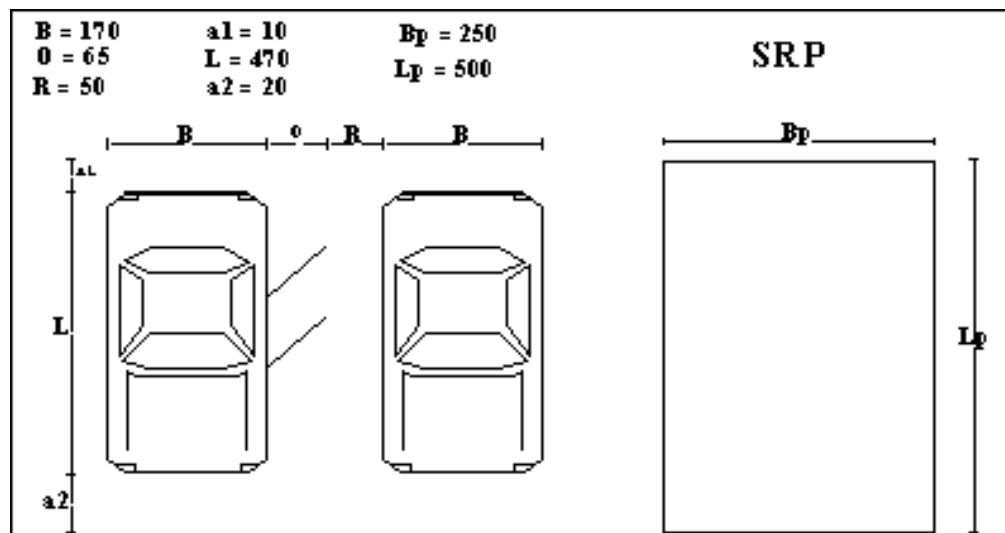
TABEL II.4
PENENTUAN SATUAN RUANG PARKIR (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
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/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Besar satuan ruang parkir untuk tiap jenis kendaraan adalah sebagai berikut.

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

Gambar II.2
Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)



Keterangan :

B = lebar total kendaraan

O = lebar bukaan pintu

L = panjang total kendaraan

a1, a2 = jarak bebas arah longitudinal

R = jarak bebas arah lateral

$$\begin{aligned} \text{Gol I} : B &= 170 & a_1 &= 10 & B_p &= 230 = B + O + R \\ O &= 55 & L &= 470 & L_p &= 500 = L + a_1 + a_2 \\ R &= 5 & a_2 &= 20 \end{aligned}$$

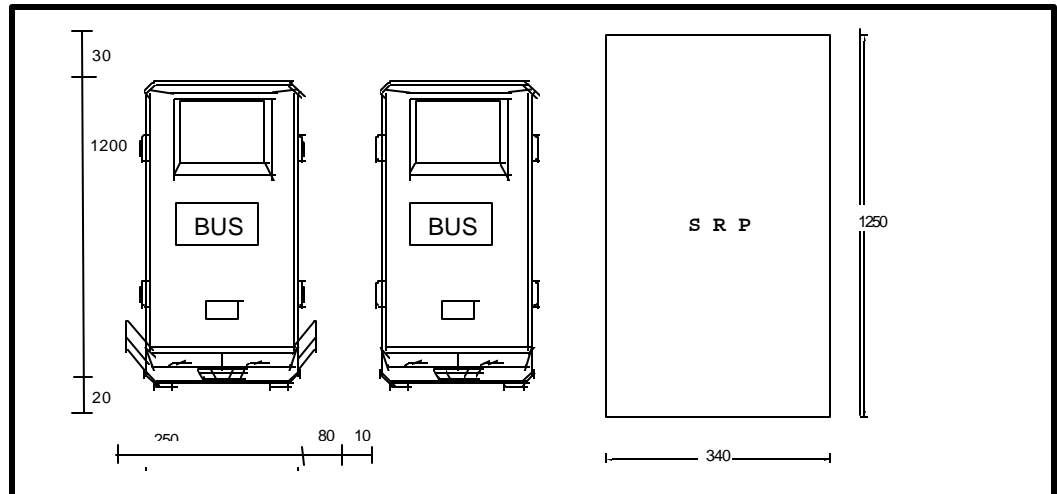
$$\begin{aligned} \text{Gol II} : B &= 170 & a_1 &= 10 & B_p &= 250 = B + O + R \\ O &= 75 & L &= 470 & L_p &= 500 = L + a_1 + a_2 \\ R &= 5 & a_2 &= 20 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Gol III} : B &= 170 & a_1 &= 10 & B_p &= 300 = B + O + R \\ O &= 80 & L &= 470 & L_p &= 500 = L + a_1 + a_2 \\ R &= 50 & a_2 &= 20 \end{aligned}$$

2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk

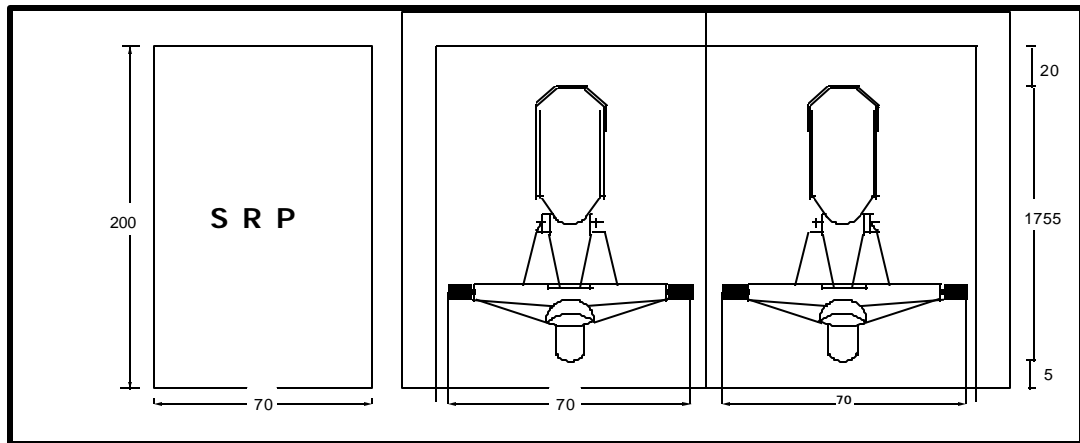
Gambar II.3

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm)



3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Gambar II.4
Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm)



C. Disain Parkir di Badan Jalan

1. Penentuan Sudut Parkir

Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh:

- lebar jalan;
- volume lalu lintas pada jalan bersangkutan;
- karakteristik kecepatan;
- dimensi kendaraan;
- sifat peruntukkan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

TABEL II.4
LEBAR MINIMUM JALAN LOKAL PRIMER SATU ARAH
UNTUK PARKIR PADA BADAN JALAN

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D + M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3	5,8	6,0	8,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3	7,9	6,0	10,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3	9,3	6,0	12,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3	10,4	6,0	13,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3	11,3	6,0	14,3

Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter)

TABEL II.5
LEBAR MINIMUM JALAN LOKAL SEKUNDER SATU ARAH
UNTUK PARKIR PADA BADAN JALAN

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D + M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	2,5	5,3	5,0	7,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	2,5	7,4	5,0	9,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	2,5	8,8	5,0	11,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	2,5	9,9	5,0	12,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	2,5	10,8	5,0	13,3

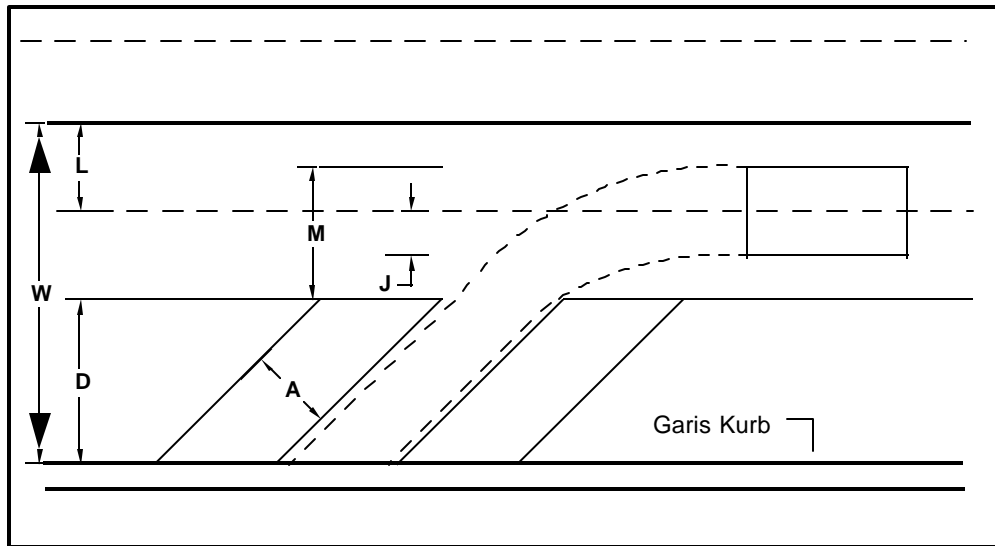
Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter).

TABEL II.6
LEBAR MINIMUM JALAN KOLEKTOR SATU ARAH
UNTUK PARKIR PADA BADAN JALAN

Sudut Parkir (°n°)	Kriteria Parkir					Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D + M (E) (m)	D+M-J (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)	Lebar Jalan Efektif L (m)	Lebar Total Jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3,5	6,,3	7,0	9,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	8,4	7,0	11,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3,5	9,8	7,0	13,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	10,9	7,0	14,4
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3,5	11,8	7,0	15,3

Keterangan : J = lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter).

Gambar II.5.
Ruang Parkir pada Badan Jalan

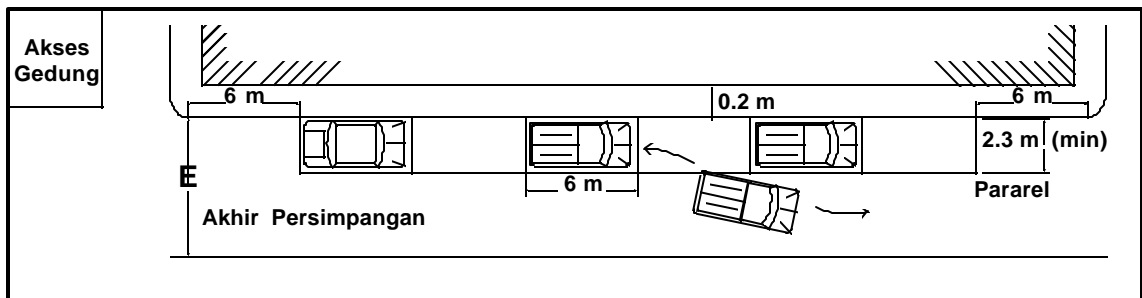


- Keterangan :
- A = lebar ruang parkir (m)
 - D = ruang parkir efektif (m)
 - M = ruang manuver (m)
 - J = lebar pengurangan ruang manuver (m)
 - W = lebar total jalan
 - L = lebar jalan efektif

2. Pola Parkir

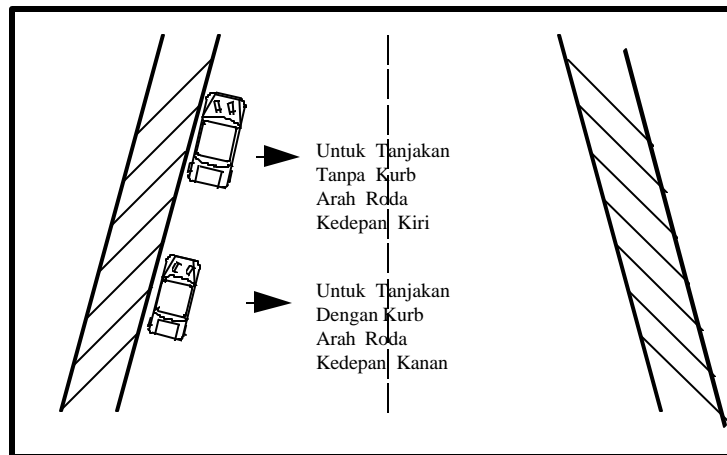
a. Pola parkir paralel

1). pada daerah datar



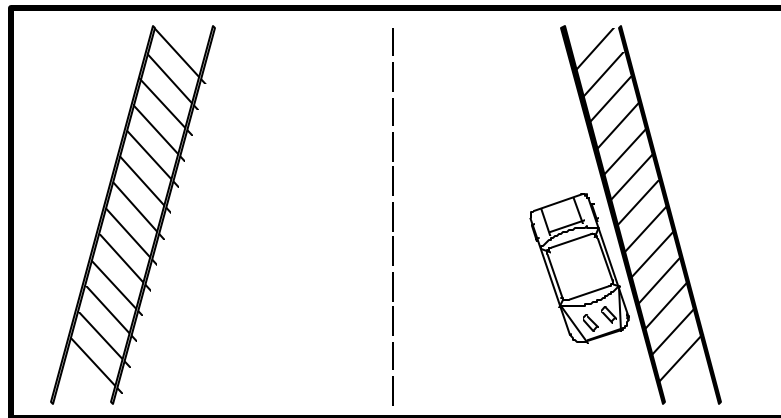
Gambar II.6

2). pada daerah tanjakan



Gambar II.7

3). pada daerah turunan

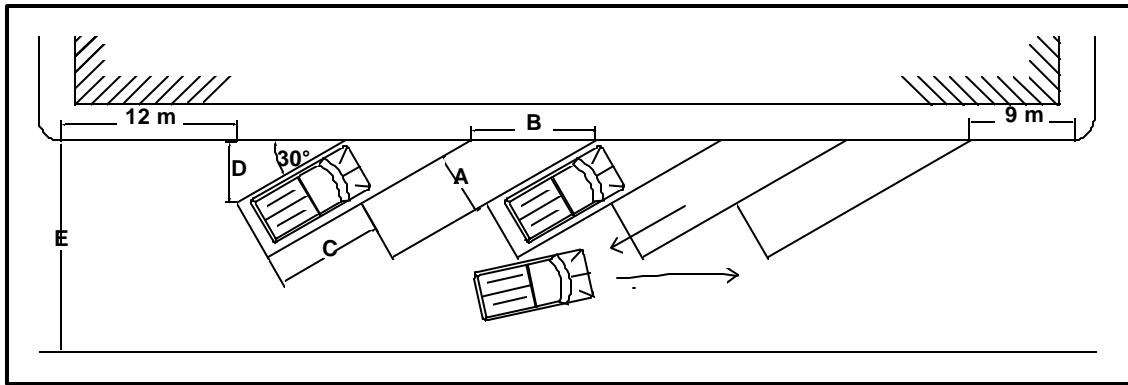


Gambar II.8

b. Pola parkir menyudut :

1. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal
2. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.

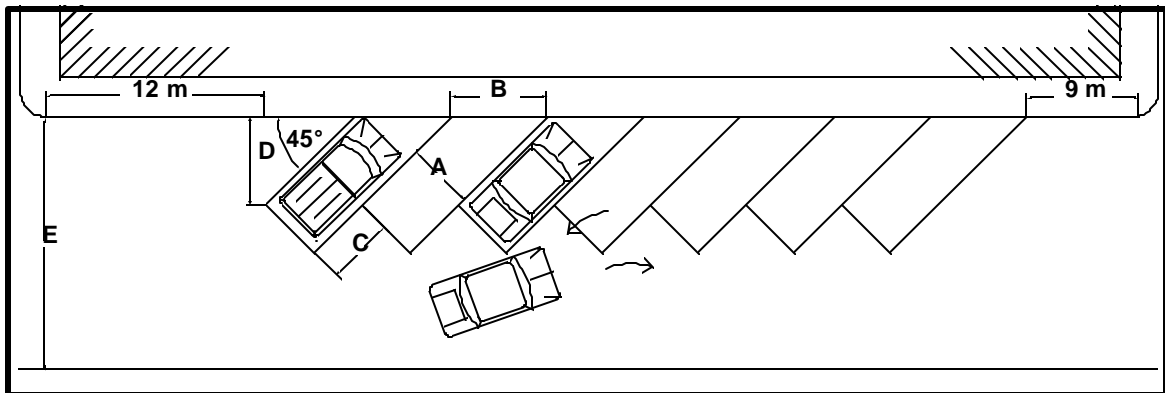
a). Sudut = 30°



Gambar II.9

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	4,6	3,45	4,70	7,6
Golongan II	2,5	5,0	4,30	4,85	7,75
Golongan III	3,0	6,0	5,35	5,0	7,9

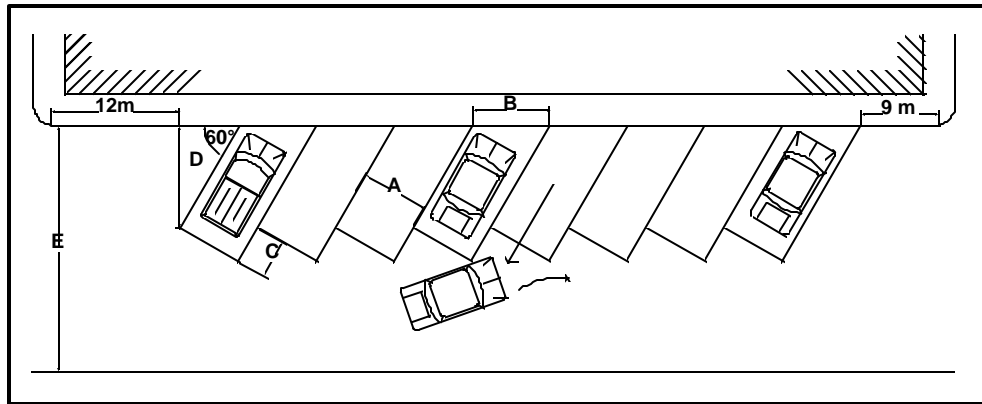
b). Sudut = 45°



Gambar II.10

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	3,5	2,5	5,6	9,3
Golongan II	2,5	3,7	2,6	5,65	9,35
Golongan III	3,0	4,5	3,2	5,75	9,45

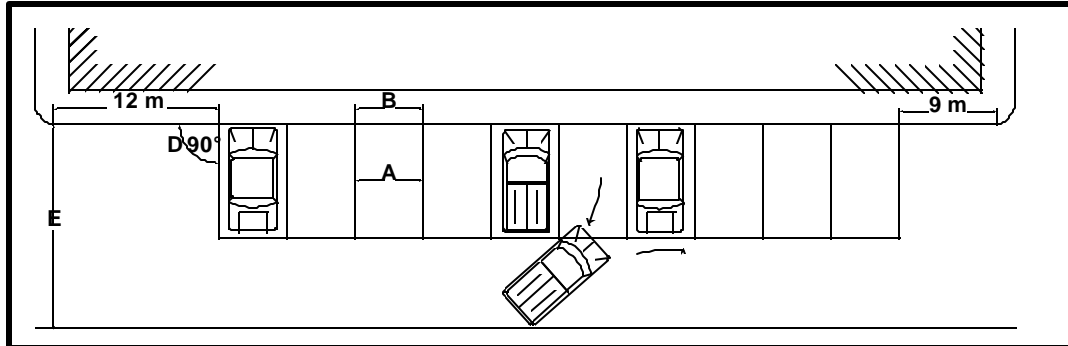
c). Sudut = 60°



Gambar II.11

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,9	1,45	5,95	10,55
Golongan II	2,5	3,0	1,5	5,95	10,55
Golongan III	3,0	3,7	1,85	6,0	10,6

d). Sudut = 90°



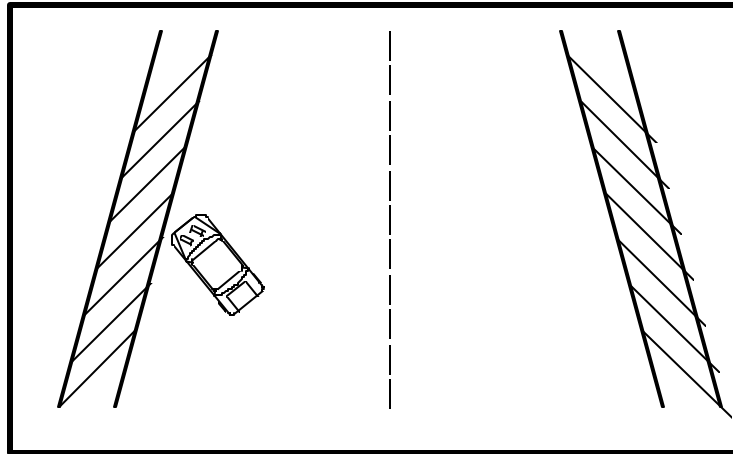
Gambar II.12

	A	B	C	D	E
Golongan I	2,3	2,3	-	5,4	11,2
Golongan II	2,5	2,5	-	5,4	11,2
Golongan III	3,0	3,0	-	5,4	11,2

Keterangan :

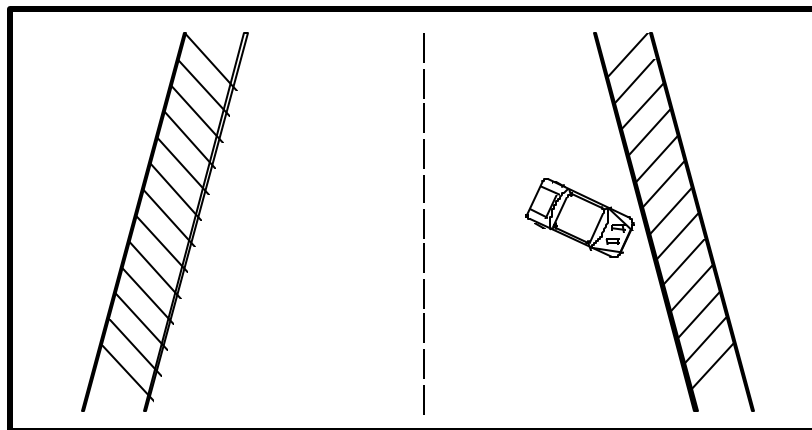
- A = lebar ruang parkir (M)
- B = lebar kaki ruang parkir (M)
- C = selisih panjang ruang parkir (M)
- D = ruang parkir efektif (M)
- M = ruang manuver (M)
- E = ruang parkir efektif ditambah ruang manuver (M)

e). pada daerah tanjakan



Gambar II.13

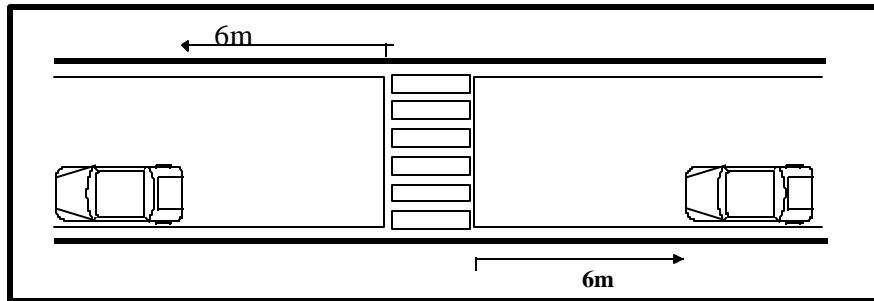
f). pada daerah turunan



Gambar II.14

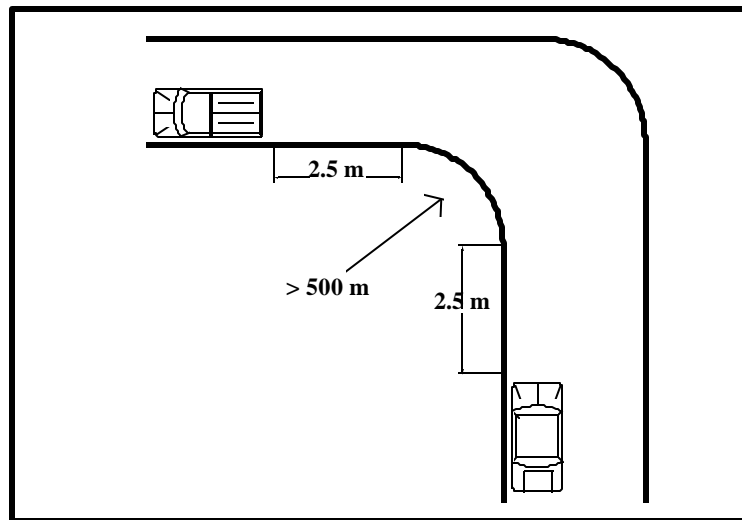
3. Larangan Parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan



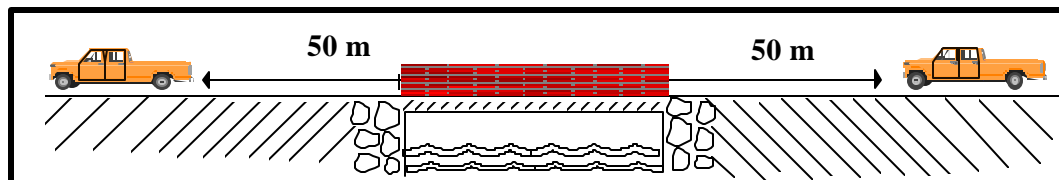
Gambar II.15

- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m



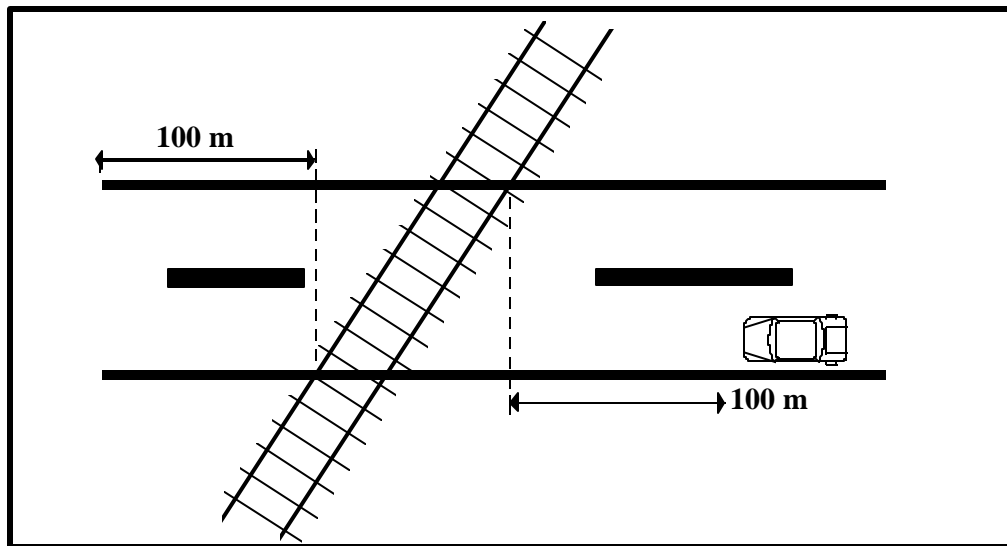
Gambar II.16

- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan



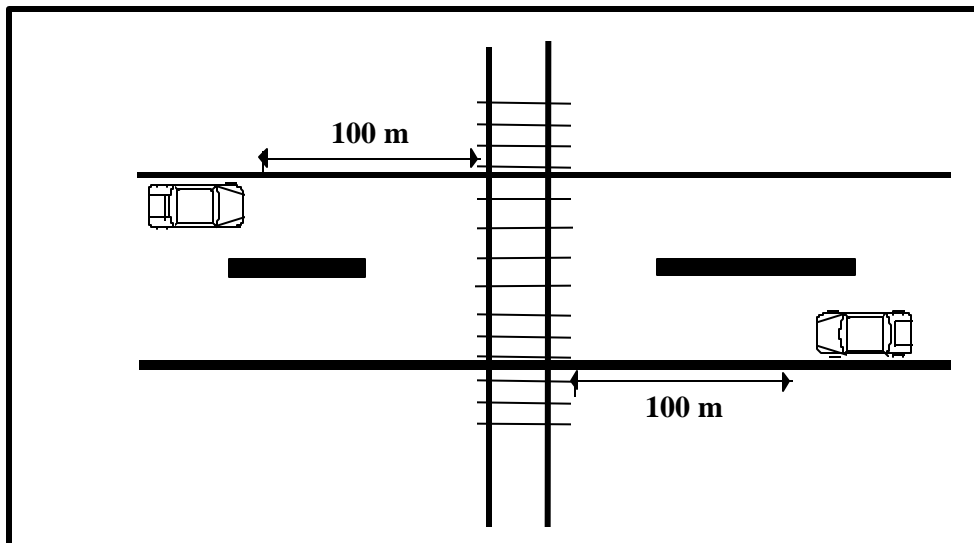
Gambar II.17

d.1. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang



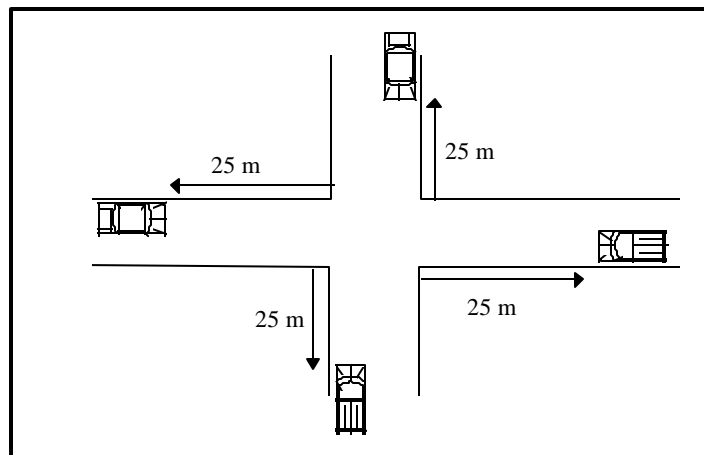
Gambar II.18a

d.2. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang



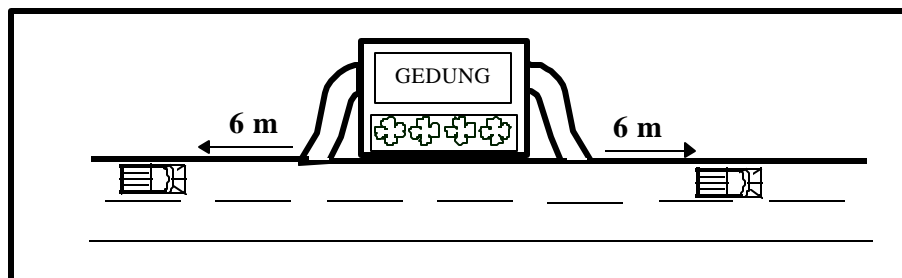
Gambar II.18b

- e. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan



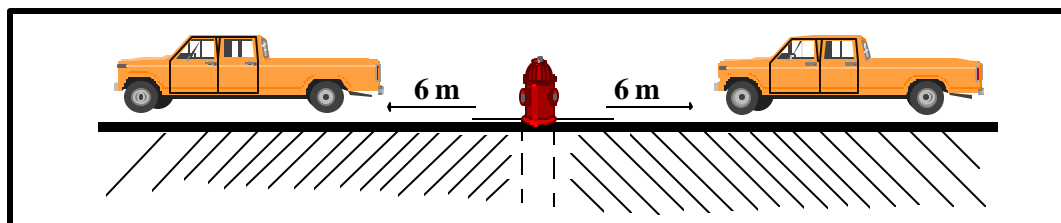
Gambar II.19

- f. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung



Gambar II.20

- g. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis



Gambar II. 21

- h. Sepanjang tidak menimbulkan kemacetan dan menimbulkan bahaya

D. Disain Parkir di Luar Badan Jalan

1. Taman Parkir

a. Kriteria :

- Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD)
- keselamatan dan kelancaran lalu lintas
- kelestarian lingkungan
- kemudahan bagi pengguna jasa
- tersedianya tata guna lahan
- letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani

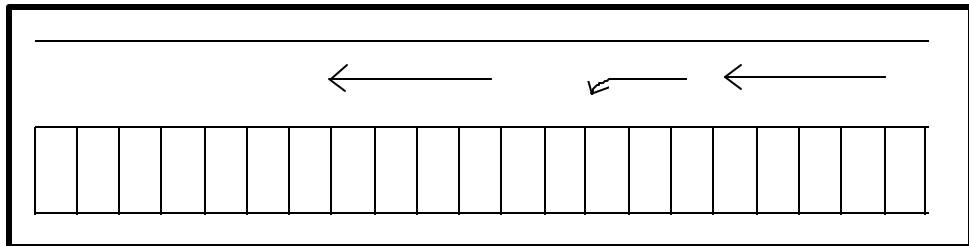
b. Pola Parkir Mobil Penumpang :

1) parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.

a) membentuk sudut 90°

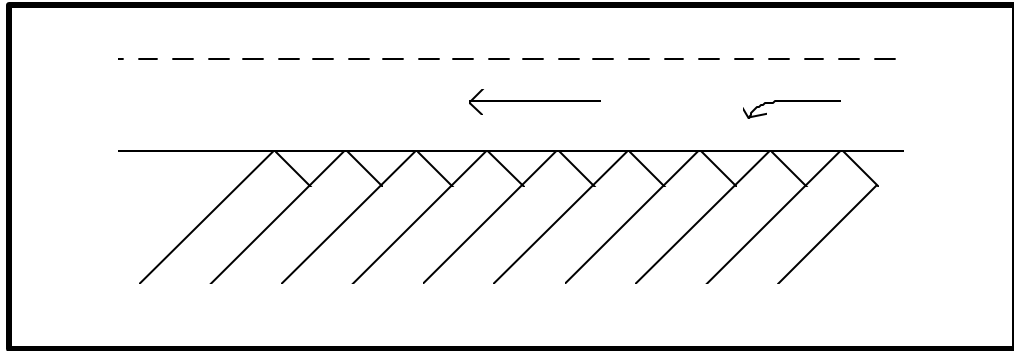
Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° .



Gambar II.22

b) membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90° .



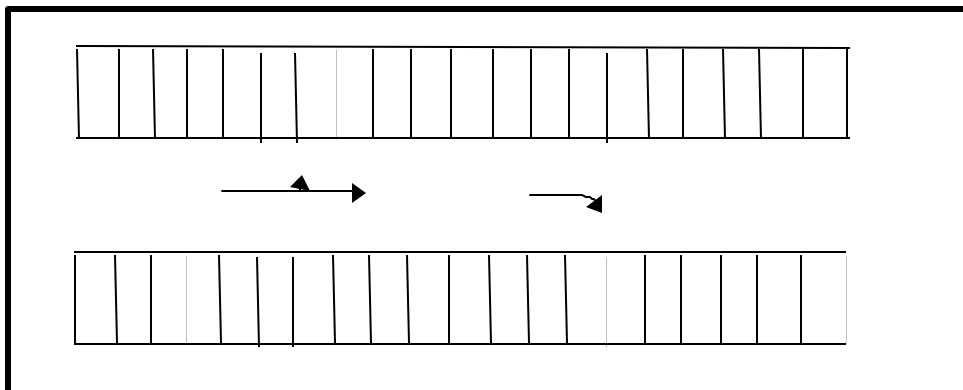
Gambar II.23

2) Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

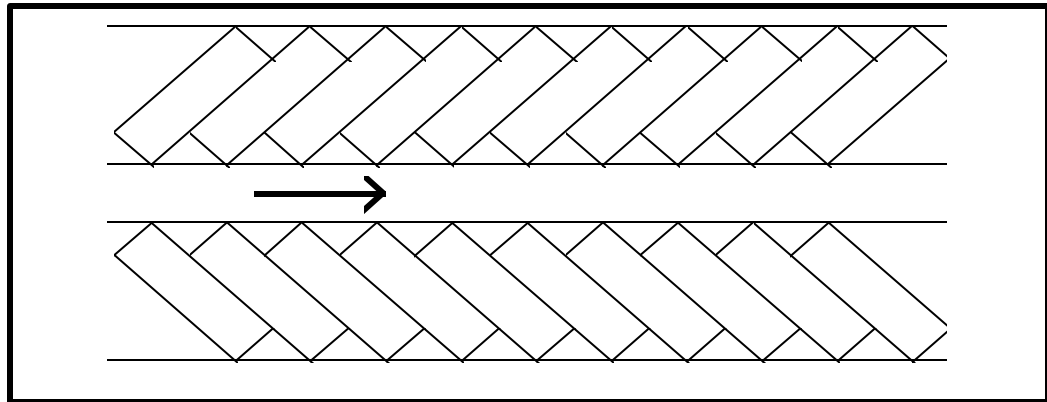
a) membentuk sudut 90°

Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



Gambar II.24

b) membentuk sudut 30° , 45° , 60°

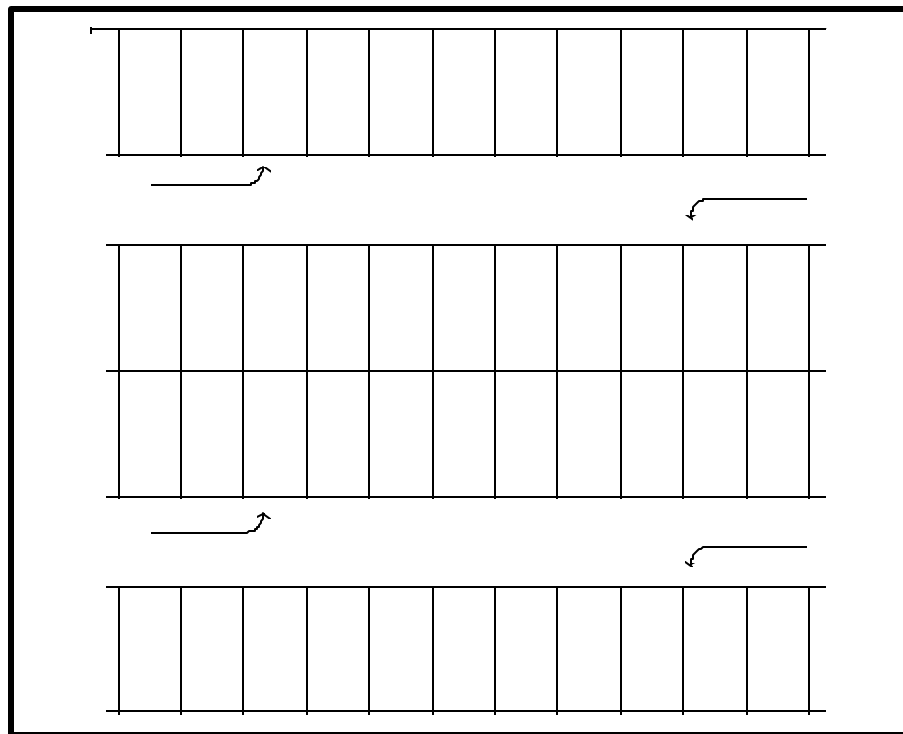


Gambar II. 25

3) Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

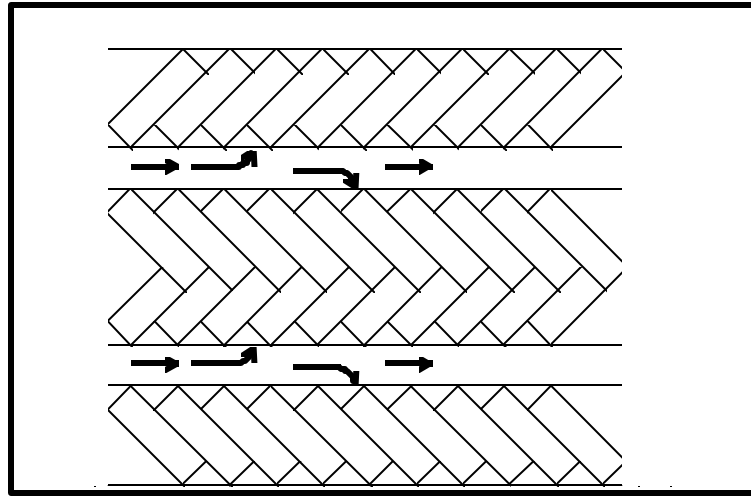
a) membentuk sudut 90°



Gambar II.26

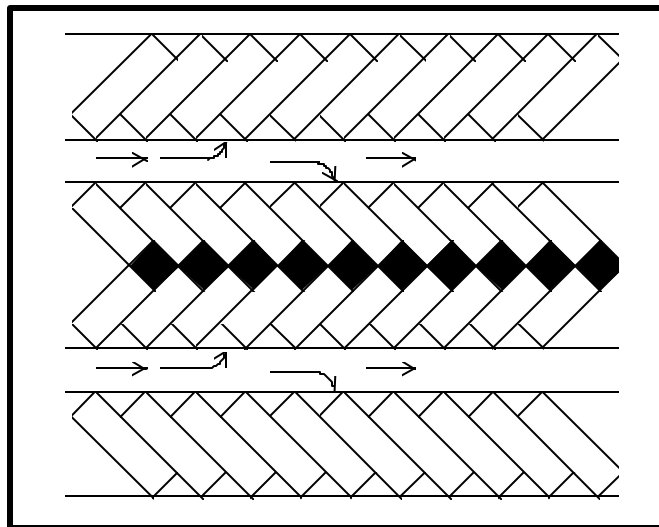
b) membentuk sudut 45°

(1) bentuk tulang ikan tipe A



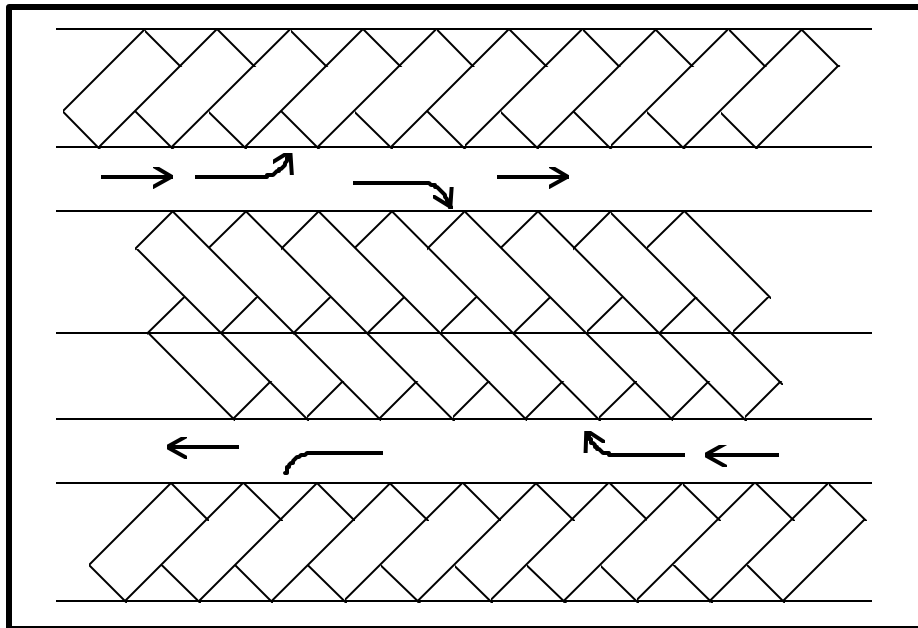
Gambar II.27

(2) bentuk tulang ikan tipe B



Gambar II.28

(3) bentuk tulang ikan tipe C

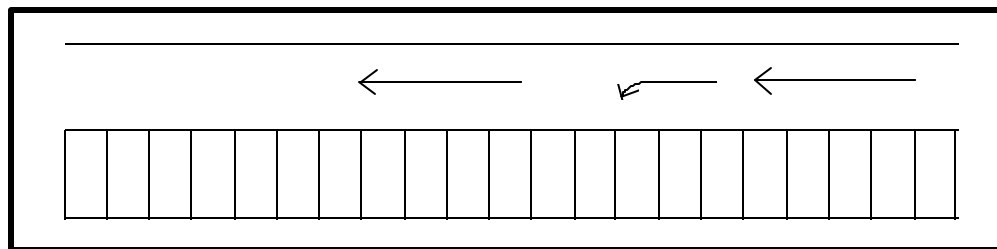


Gambar II.29

c. Pola Parkir Bus / Truk

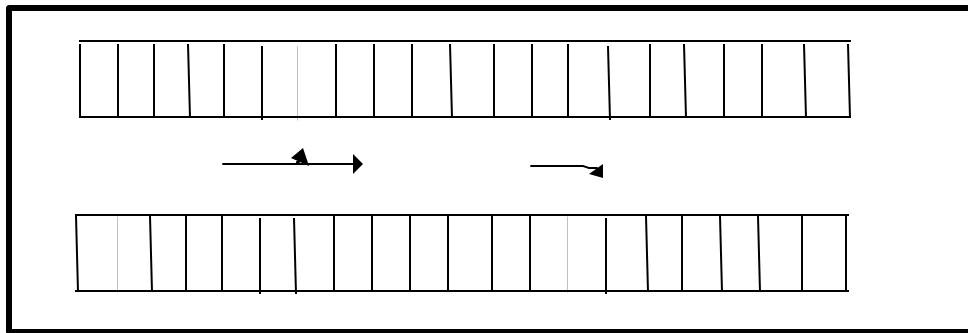
Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90° , tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

1) Pola Parkir Satu Sisi



Gambar II.30

2) Pola Parkir Dua Sisi



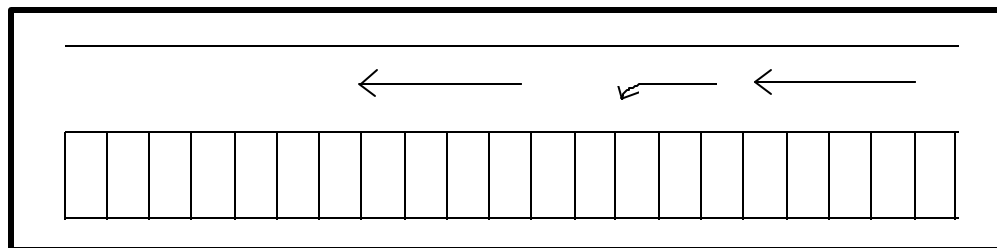
Gambar II.31

d. Pola Parkir Sepeda Motor

Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90° . Dari segi efektifitas ruang, posisi sudut 90° paling menguntungkan.

1) Pola Parkir Satu Sisi

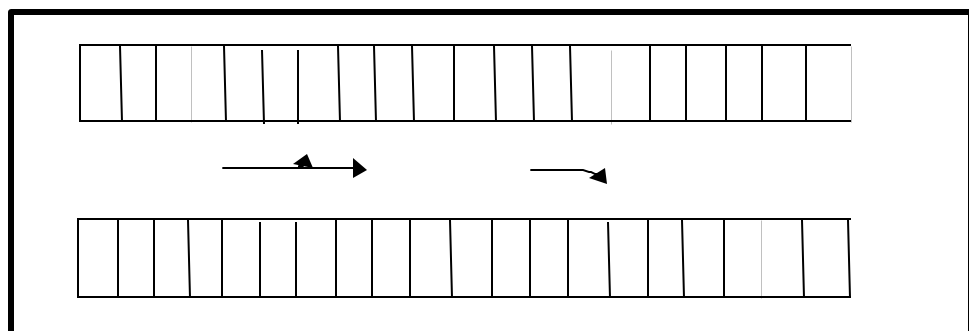
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.



Gambar II.32

2) Pola Parkir Dua Sisi

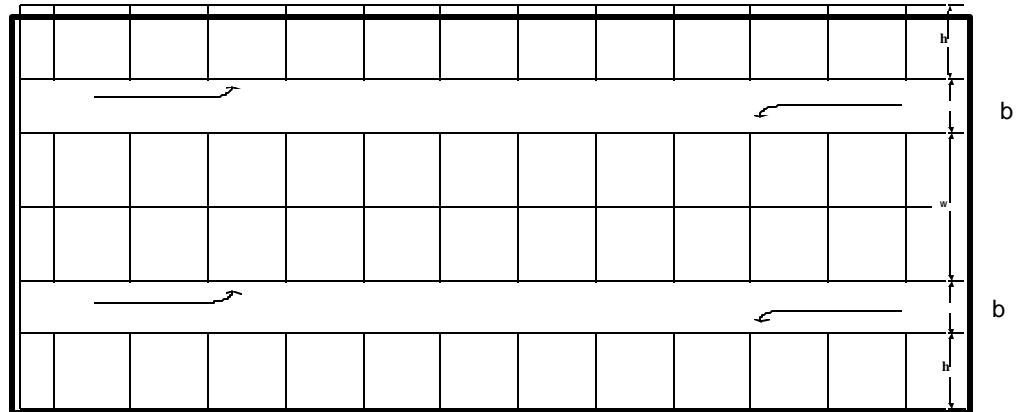
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas $\geq 5,6$ m).



Gambar II.33

3) Pola Parkir Pulau

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.



Keterangan : h = jarak terjauh antara tepi luar satuan ruang parkir
 w = lebar terjauh satuan ruang parkir pulau
 b = lebar jalur gang

e. Jalur Sirkulasi, Gang, dan Modul

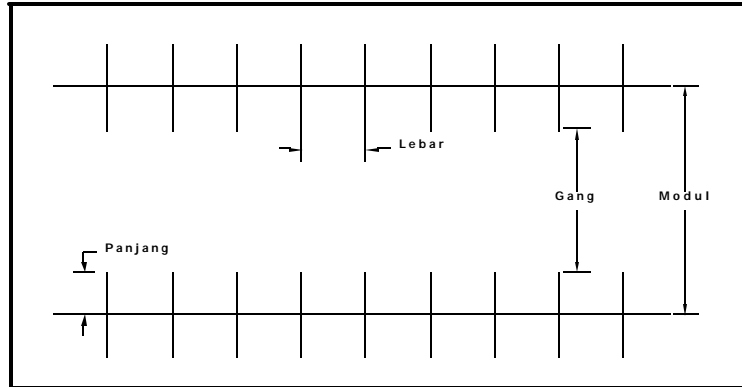
Perbedaan antara jalur sirkulasi dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya.

Patokan umum yang dipakai adalah :

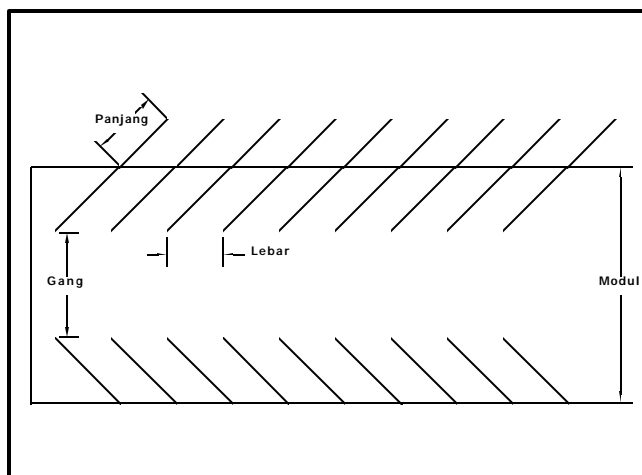
- panjang sebuah jalur gang tidak lebih dari 100 meter;
- jalur gang yang ini dimaksudkan untuk melayani lebih dari 50 kendaraan dianggap sebagai jalur sirkulasi.

Lebar minimum jalur sirkulasi

- untuk jalan satu arah = 3,5 meter,
- untuk jalan dua arah = 6,5 meter.



Gambar II.35



Gambar II.36

TABEL II.7
LEMBAR JALUR GANG

SRP	Lebar Jalur Gang (m)							
	< 30°		< 45°		< 60°		90 %	
	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah	1 arah	2 arah
a. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,0*	6,00*	3,00	6,00*	5,1*	6,00*	6. *	8,0 *
b. SRP mobil pnp 2,5 m x 5,0 m	3,50**	6,50**	3,50**	6,50**	5,1**	6,50**	6,5 **	8,0 **
c. SRP sepeda motor 0,75 x 30 m	3,0*	6,00*	3,00	6,00*	4,60*	6,00*	6. *	8,0 *
d. SRP bus/ truk 3,40 m x 12,5 m	3,50**	6,50**	3,50**	6,50**	4,60**	6,50**	6,5 **	8,0 **
								1,6 *
								1,6 **
								9,5

Keterangan : * = lokasi parkir tanpa fasilitas pejalan kaki

** = lokasi parkir dengan fasilitas pejalan kaki

f. Jalan Masuk dan Keluar

Ukuran lebar pintu keluar-masuk dapat ditentukan, yaitu lebar 3 meter dan panjangnya harus dapat menampung tiga mobil berurutan dengan jarak antarmobil (spacing) sekitar 1,5 meter, Oleh karena itu, panjang-lebar pintu keluar masuk minimum 15 meter.

1). Pintu Masuk dan Keluar Terpisah

Satu jalur :

$b = 3,00 - 3,50$ m

$d = 0,80 - 1,00$ m

$R_1 = 6,00 - 6,50$ m

$R_2 = 3,50 - 4,00$ m

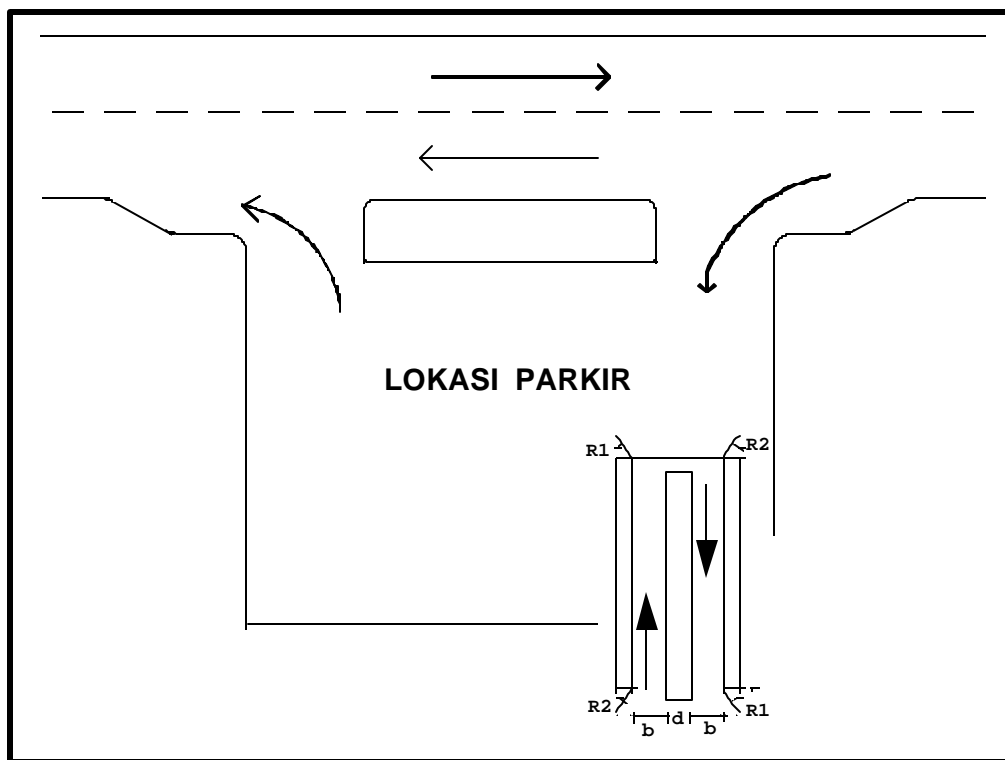
Dua jalur:

$b = 6,00$ m

$d = 0,80 - 1,00$ m

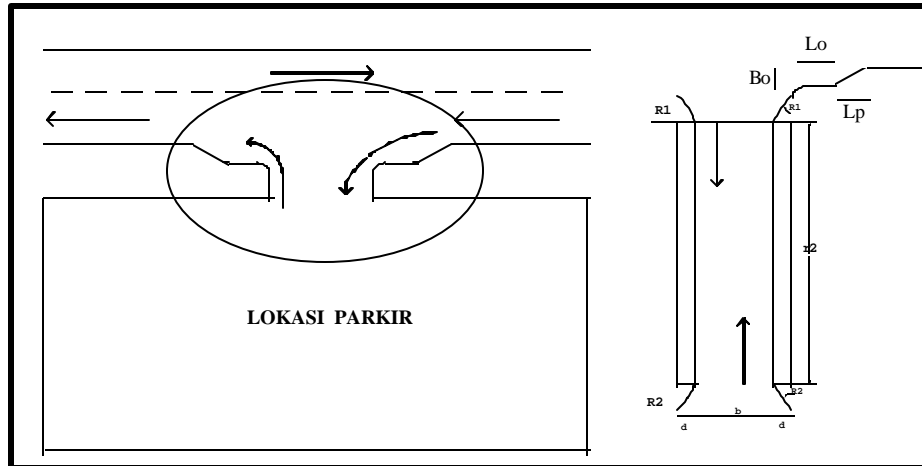
$R_1 = 3,50 - 5,00$ m

$R_2 = 1,00 - 2,50$ m



Gambar II.37

2) Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu



Gambar II.38

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan pintu masuk dan keluar adalah sebagai berikut.

- 1) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sejauh mungkin dari persimpangan
- 2) Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga kemungkinan konflik dengan pejalan kaki dan yang lain dapat dihindarkan.
- 3) Letak jalan keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga memberikan jarak pandang yang cukup saat memasuki arus lalu lintas.
- 4) Secara teoretis dapat dikatakan bahwa lebar jalan masuk dan keluar (dalam pengertian jumlah jalur) sebaiknya ditentukan berdasarkan analisis kapasitas.

Pada kondisi tertentu kadang ditentukan modul parsial, yaitu sebuah jalur gang hanya menampung sebuah deretan ruang parkir di salah satu sisinya.

Jenis modul itu hendaknya dihindari sedapat mungkin. Dengan demikian, sebuah taman parkir merupakan susunan modul yang jumlahnya tergantung pada luas tanah yang tersedia dan lokasi jalan masuk ataupun keluarnya.

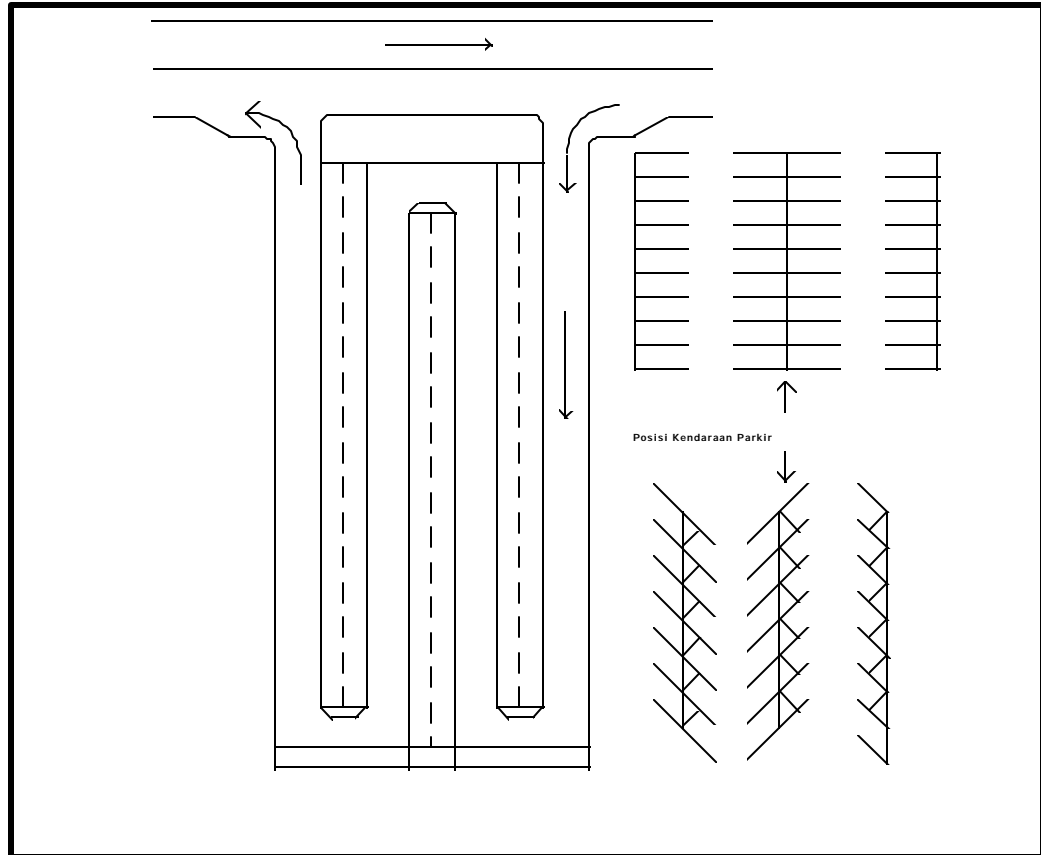
g. Kriteria Tata Letak Parkir

Tata letak areal parkir kendaraan dapat dibuat bervariasi, bergantung pada ketersediaan bentuk dan ukuran tempat serta jumlah dan letak pintu masuk dan keluar. Tata letak area parkir dapat digolongkan menjadi dua, yaitu sebagai berikut.

1). Tata letak pelataran parkir

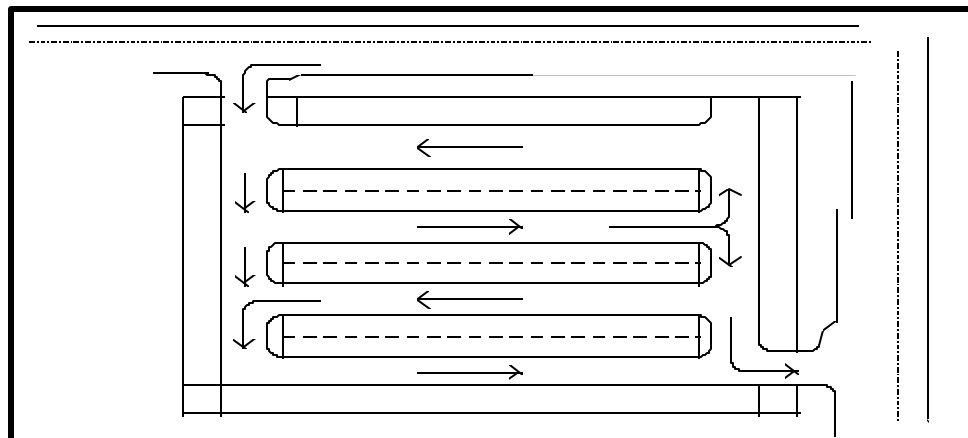
Tata letak pelataran parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut.

a). Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan.



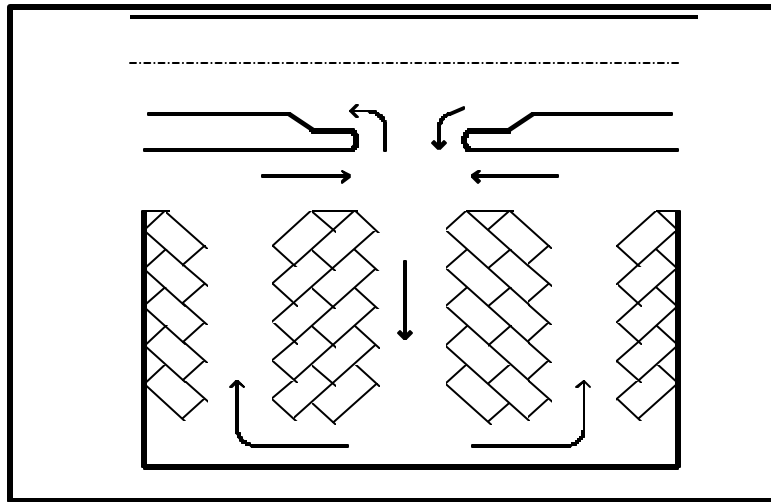
Gambar II.39

(b) Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas.



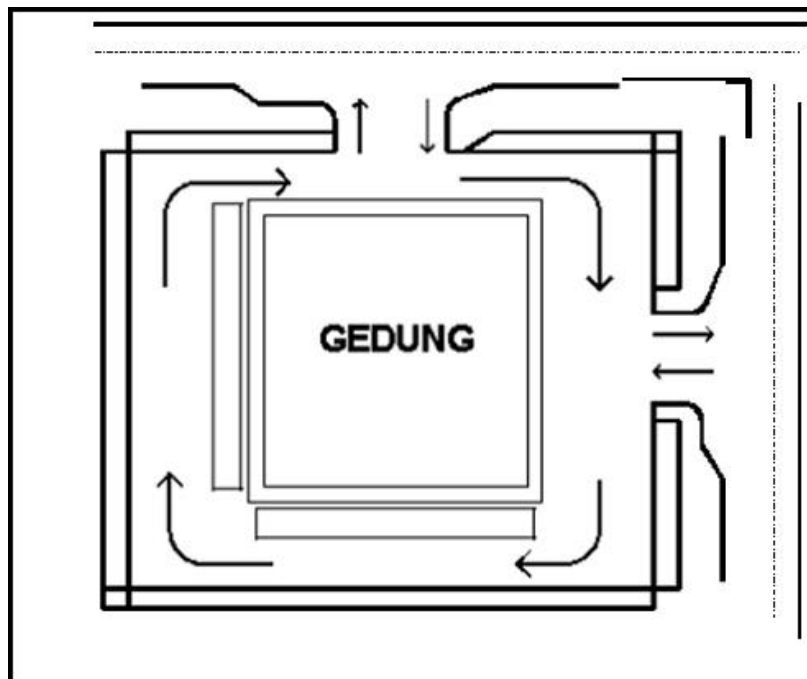
Gambar II.40

c) Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan.



Gambar II.41

d) Pintu masuk dan keluar yang menjadi satu terletak pada satu ruas berbeda.



Gambar II.42

2. Gedung Parkir

a. Kriteria

- 1) tersedia tata guna lahan;
- 2) memenuhi persyaratan konstruksi dan perundang-undangan yang berlaku
- 3) tidak menimbulkan pencemaran lingkungan
- 4) memberikan kemudahan bagi pengguna jasa.

b. Tata letak gedung parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut.

1). Lantai datar dengan jalur landai luar (external ramp)

Daerah parkir terbagi dalam beberapa lantai rata (datar) yang dihubungkan dengan ramp (Gambar II.43a).

2). Lantai terpisah

Gedung parkir dengan bentuk lantai terpisah dan berlantai banyak dengan ramp yang ke atas digunakan untuk kendaraan yang masuk dan ramp yang tirim digunakan untuk kendaraan yang keluar (Gambar II.43b, II.43c dan II.43d). Selanjutnya Gambar II.43c dan II.43d menunjukkan jalan masuk dan keluar tersendiri (terpisah), serta mempunyai jalan masuk dan jalan keluar yang lebih pendek. Gambar II.43b menunjukkan kombinasi antara sirkulasi kedatangan (masuk) dan keberangkatan (keluar).

Ramp berada pada pintu keluar; kendaraan yang masuk melewati semua ruang parkir sampai menemukan tempat yang dapat dimanfaatkan. Pengaturan gunting seperti itu memiliki kapasitas dinamik yang rendah karena jarak pandang kendaraan yang datang agak sempit.

3). Lantai gedung yang berfungsi sebagai ramp

Pada Gambar II.43e sampai dengan II.43.g terlihat kendaraan yang masuk dan parkir pada gang sekaligus sebagai ramp. Ramp tersebut berbentuk dua arah.

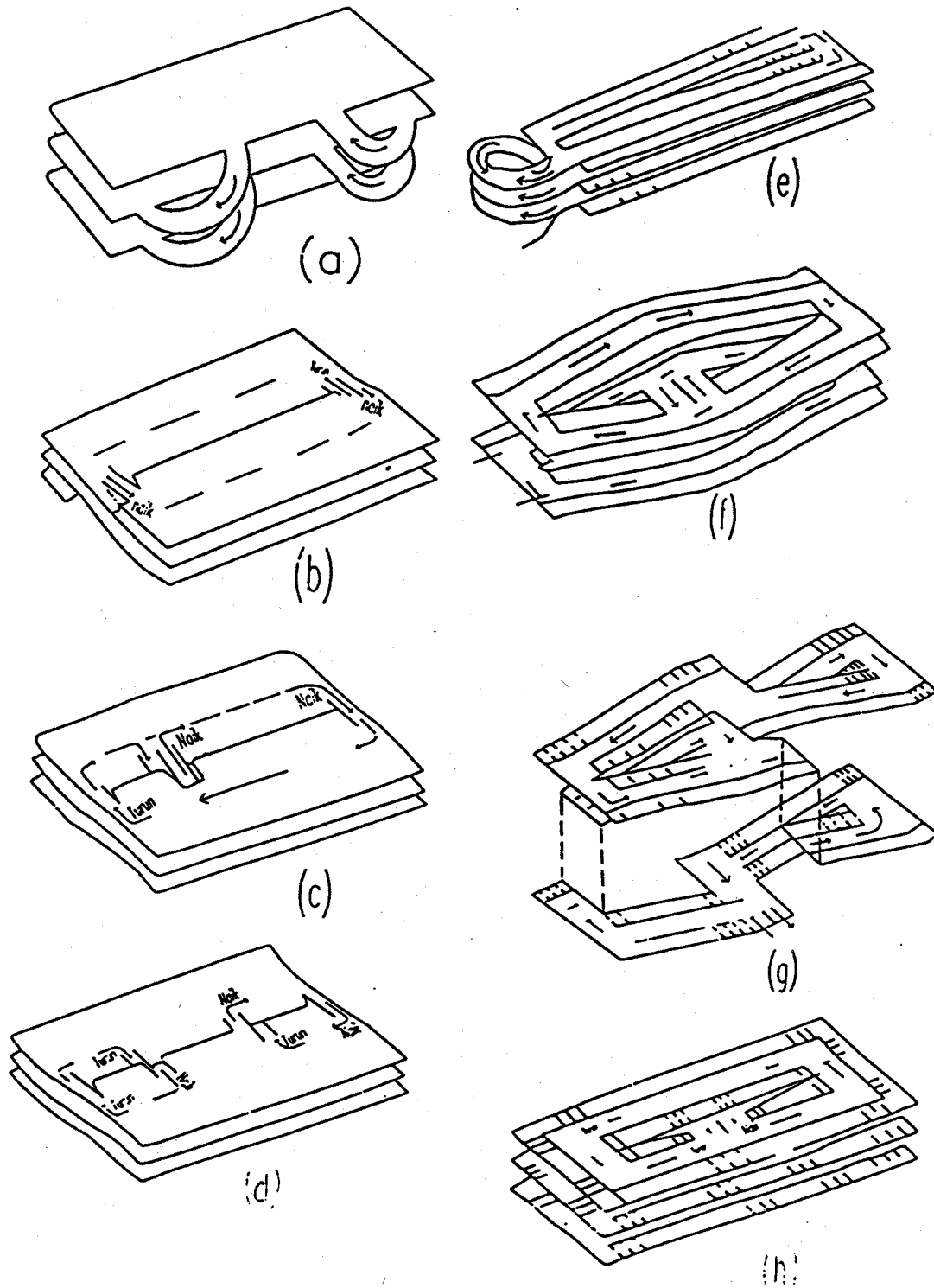
Gambar II.43e memperlihatkan gang satu arah dengan jalan keluar yang lebar. Namun, bentuk seperti itu tidak disarankan untuk kapasitas parkir lebih dari 500 kendaraan karena akan mengakibatkan alur tempat parkir menjadi panjang.

Pada Gambar II.43f terlihat bahwa jalan keluar dimanfaatkan sebagai lokasi parkir, dengan jalan keluar dan masuk dari ujung ke ujung.

Pada Gambar II.43g letak jalan keluar dan masuk bersamaan. Jenis lantai ber-ramp biasanya di buat dalam dua bagian dan tidak selalu sesuai dengan lokasi yang tersedia. Ramp dapat berbentuk oval atau persegi, dengan gradien tidak terlalu curam, agar tidak menyulitkan membuka dan menutup pintu kendaraan.

Pada Gambar II.43h plat lantai horizontal, pada ujung-ujungnya dibentuk menurun ke dalam untuk membentuk sistem ramp. Umumnya merupakan jalan satu arah dan dapat disesuaikan dengan ketersediaan lokasi, seperti polasi gedung parkir lantai datar.

4). Tinggi minimal ruang bebas lantai gedung parkir adalah 2,50 m.



Gambar. II. 43

BAB III PENGOPERASIAN

A. Pengorganisasian

Sesuai dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II, untuk menyelenggarakan fasilitas parkir dibentuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perparkiran pada Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II.

Dalam struktur organisasi UPTD, perparkiran mencakupi aspek kegiatan sebagai berikut :

1. aspek administratif, yang mengurus hal-hal nonteknis perparkiran, seperti personalia, keuangan, dan umum ;
2. aspek teknis-operasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran, seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan.

B. Penetapan Tarif Parkir

Penetapan tarif parkir adalah salah satu cara pengendalian lalu-lintas, Perhitungan tarif parkir tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional; juga tidak semata-mata untuk memperoleh keuntungan material dan/atau finansial.

Penetapan tarif parkir dilakukan untuk mengendakan lalu-lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mengurangi kemacetan di jalan. Melalui penetapan tarif sedemikian rupa, untuk besaran tarif tertentu diharapkan dapat mengurangi niat orang untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan jenis fasilitas, pemberlakuan tarif parkir dapat digolongkan seperti berikut.

1. Golongan A
 - a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
 - b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif rendah (1,5 kendaraan/SRP/hari)
 - c. Parkir dengan waktu yang lama
 - d. Daerah perumahan, parkir dapat tanpa pembayaran atau dengan tarif yang rendah
 - e. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas rendah
2. Golongan B
 - a. Badan jalan tanpa untuk maksud pengendalian parkir
 - b. Daerah dengan frekuensi parkir relatif tinggi (20 kendaraan/SRP/hari)
 - c. Daerah komersial atau pertokoan, tarif parkir dapat diberlakukan relatif tinggi, untuk mengendalikan lalu-lintas
 - d. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas tinggi.

3. Golongan C
 - a. Kawasan parkir pada fasilitas parkir umum dengan maksud pengendalian parkir
 - b. Keluar masuk kendaraan yang dikendalikan melalui karcis dengan waktu tercatat, dapat diberlakukan tarif parkir secara progresif, yang dapat, meningkat sesuai dengan lamanya parkir
 - c. Daerah dengan derajat pengendalian lalu lintas tinggi

Perbandingan tarif parkir yang wajar antara sepeda motor, kendaraan penumpang dan kendaraan truk/bus adalah sebagai berikut. Tarif parkir sepeda motor lebih rendah dari pada tarif parkir kendaraan penumpang dan tarif kendaraan penumpang lebih rendah daripada tarif truk/bus.

Penetapan besar tarif parkir dicantumkan pada peraturan Daerah Tingkat II yang bersangkutan.

C. Tata Cara Parkir

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas.
2. keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir.

Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut.

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 mencantumkan 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 bukti pembayaran pada pengemudi.

BAB IV PEMELIHARAAN

A. Pelataran Parkir

Untuk menjamin agar pelataran tetap dalam kondisi baik, pemeliharaan dilakukan dengan cara :

1. sekurang-kurangnya setiap pagi hari pelataran parkir dibersihkan agar bebas dari sampah dan air yang tergenang;
2. pelataran parkir yang sudah berlubang-lubang atau rusak ditambah atau diperbaiki;
3. secara rutin pada saat tertentu, pelapisan (overlay) pada perkerasan pelataran parkir perlu dilakukan.

Untuk memelihara pelataran parkir itu, perlu diketahui hal-hal berikut :

1. Pada fasilitas parkir di badan jalan, penambalan atau pelapisan (overlay) dilakukan sesuai dengan pemeliharaan badan jalan oleh instansi pembina jalan.
2. Pada fasilitas parkir di luar badan jalan, pengelola parkir wajib menyiapkan fasilitas/peralatan pemeliharaan perkerasan pelataran parkir.

B. Marka dan Rambu Jalan

Karena berfungsi sebagai pemandu dan penunjuk bagi pengemudi pada saat parkir, marka dan rambu jalan harus dijaga agar tetap dapat terlihat jelas.

1. Marka Jalan

- a. Secara berkala marka jalan dicat kembali agar terlihat jelas oleh pengemudi.
- b. Bersamaan dengan pembersihan pelataran parkir, bagian marka jalan harus dibersihkan secara khusus.

2. Rambu Jalan

- a. Rambu jalan harus diganti apabila sudah tidak terlihat jelas tulisannya atau sudah rusak.
- b. Secara rutin daun rambu jalan harus dibersihkan agar tidak tertutup oleh kotoran.

C. Fasilitas Penunjang Parkir

Fasilitas penunjang parkir yang memerlukan pemeliharaan adalah :

1. pos petugas,
2. lampu penerangan,
3. pintu keluar dan masuk,
4. alat pencatat waktu elektronis dan
5. Pintu elektronis pada fasilitas parkir dengan pintu masuk otomatis.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

ttd

SOEJONO