

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang**

Kabupaten Gunung Kidul merupakan kabupaten yang terletak diantara Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Klaten dan Kabupaten Sukoharjo di utara, Kabupaten Wonogiri di timur, Samudra Hindia di selatan, serta Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman di barat.. Pusat pemerintahan berada di Kapanewon Wonosari. Dengan luas sekitar satu per tiga dari luas daerah induknya, kabupaten ini relatif rendah kepadatan penduduknya daripada kabupaten-kabupaten lain. Populasi Gunungkidul pada tahun 2018 berjumlah 736.210 jiwa, laki-laki 355.282 jiwa dan perempuan 380.928 jiwa. (BPS Kabupaten Gunung Kidul, 2018). Peningkatan jumlah penduduk yang diikuti dengan peningkatan jumlah kendaraan pribadi mendukung perkembangan kegiatan manusia di dalamnya terutama di kawasan pusat kota. Kegiatan di pusat kota yang memiliki intensitas tinggi tentunya akan berpengaruh terhadap tarikan kendaraan yang besar pada jaringan jalan di sekitarnya (Kusmianingrum, 2010).

Kegiatan-kegiatan di pusat kota dengan intensitas tinggi seperti perdagangan, perkantoran, dan lain-lain yang akan berpengaruh terhadap pergerakan kendaraan pada jalan disekitarnya. Terjadinya kejadian tersebut karena adanya pola tata guna lahan dan sistem transportasi kota. Tumbuhnya pusat-pusat perdagangan dan jasa yang menarik pergerakan kendaraan pengunjung akan berdampak pada peningkatan kebutuhan parkir. Dengan terbatasnya lahan parkir kendaraan pengunjung dan semakin tinggi permintaan parkir pengunjung menyebabkan terjadinya parkir di badan jalan (*parking on street*).

Beberapa jalan di pusat kota dengan intensitas tinggi, diperbolehkan sebagai tempat parkir kendaraan, salah satu alasan klasiknya adalah karena ketiadaan lahan di sekitar untuk dijadikan tempat parkir khusus (*parking off street*). Kondisi ini menyebabkan badan jalan dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan (*parking on street*). Penyalahgunaan fungsi jalan menyebabkan konflik lalu lintas di sekitarnya karena kendaraan yang parkir di badan jalan. Dengan adanya parkir

kendaraan di badan jalan (*parking on street*) menyebabkan kapasitas jalan jauh lebih rendah dibandingkan kapasitas yang seharusnya, Ditambah dengan adanya kegiatan sektor informal seperti pedagang kaki lima gangguan samping dari tata guna lahan, dan penyebab lainnya.

Penyediaan fasilitas parkir dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendalian lalu lintas. Dalam rangka memenuhi kebutuhan parkir maka pada wilayah-wilayah tertentu disediakan fasilitas parkir untuk umum sebagai suatu kegiatan usaha yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran. Dapat berupa gedung parkir dan taman parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan penunjang kegiatan. Parkir merupakan kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraannya parkir ditempat yang mudah untuk dicapai. Kemudahan parkir yang diinginkan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan (*parking on street*) yang menyebabkan hambatan samping sehingga menyebabkan kapasitas jalan jauh lebih rendah dari kapasitas seharusnya.

Penyediaan parkir dipinggir jalan (*parking on street*) baik di badan jalan maupun menggunakan sebagian perkerasan jalan akan mengaibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dengan pengguna jalan menjadi tidak efektif. Akibat dari adanya parkir di badan jalan menjadi salah satu penyebab manuver kendaraan masuk dan keluar parkir, selain membutuhkan waktu yang lebih banyak, manuver juga dapat menimbulkan potensi terjadinya konflik lalu lintas. Parkir di badan jalan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas. Kendaraan yang melewati ruas jalan akan mengalami penurunan kecepatan dari yang seharusnya bila tak ada kegiatan parkir di badan jalan, sehingga memperburuk kondisi jalan dan menimbulkan antrian kendaraan yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Penurunan kinerja jalan tersebut akan semakin bertambah menjadi konflik ketika terus terjadi kegiatan *parking on street* dan bertambahnya penggunaan kendaraan pribadi baik berupa motor maupun mobil.

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. Menurut Setijowarno & Frazila (2001) ada dua pengertian tentang parkir yaitu tempat pemberhentian kendaraan sementara dan kemudian dijelaskan juga adalah tempat pemberhentian kendaraan untuk jangka waktu yang lama atau sebentar sesuai dengan kebutuhannya. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Direktur Jendral Perhubungan Darat, 1996). Fasilitas parkir dapat dibedakan berdasarkan penempatannya, statusnya, jenis kendaraan, jenis tujuan, dan berdasarkan kepemilikan dan pengelolaannya. Selain Pengertian di atas beberapa ahli memberikan definisinya tentang parkir, yaitu :

1. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (warpani,1992;176).
2. Jangka waktu parkir (*parking duration*) adalah lama parkir suatu kendaraan untuk satu ruang parkir (Edward,1992;176)

Pasar Wonosari merupakan salah satu pasar tradisional di Kabupaten Gunung Kidul yang memiliki parkir dibadan jalan (*parking on street*). Adanya *parking on street* berpengaruh terhadap arus lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan lainnya. Dengan adanya kegiatan *parking on street* secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir. Kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut mengalami penurunan kecepatan, sehingga memperburuk kondisi jalan dan menimbulkan antrian kendaraan yang menyebabkan kemacetan. Penurunan kinerja jalan semakin bertambah parah menjadi konflik ketika terus terjadi *parkin on street* dan bertambahnya pengguna kendaraan. Contohnya

adalah kendaraan yang parkir dapat mengakibatkan konflik lalu lintas apabila kendaraan tersebut akan keluar masuk tempat parkirnya (Thamrin, 2018). Dari uraian diatas dapat disimpulkan *parking on street* merugikan masyarakat.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka perlu dilakukan kajian mengenai pengelolaan parkir yang ada di Kabupaten Gunung Kidul. Kajian tersebut meliputi inventarisasi berbagai masalah yang dapat ditimbulkan dari *on street parking*, hingga opsi - opsi solusinya. Setelah adanya kajian tersebut nantinya dapat dijadikan sebagai dasar bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Gunung Kidul dalam menyinkronkan konsep - konsep baru pengelolaan parkir, sehingga terciptanya desain parkir yang ideal untuk pasar Wonosari Gunung Kidul yang nyaman, aman, dan berkeselamatan. Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka diperlukan analisis karakteristik dan solusi parkir *on street* di Pasar Wonosari. Untuk mengurangi konflik yang terjadi dan untuk meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan menjadi acuan bagi penulis untuk mengajukan TUGAS AKHIR berjudul: “ **ANALISIS KARAKTERISTIK DAN SOLUSI PARKIR ON STREET DI KABUPATEN Gunung Kidul (Studi Kasus Pasar Wonosari Kabupaten Gunung Kidul)**”

## **I.2. Identifikasi masalah**

1. *Parking on street* menjadi salah satu penyebab berkurangnya kinerja ruas jalan yang berakibat menimbulkan kemacetan lalu lintas di Pasar Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul.
2. Lokasi Pasar Wonosari bersebelahan langsung dengan pertokoan padat sehingga menambah kemacetan saat di jam sibuk.
3. Kurangnya kapasitas parkir off street di pasar Wonosari ketika jam sibuk.

## **I.3. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana pengaturan *on street parking* di Pasar Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul?
2. Bagaimana pengaruh *on street parking* terhadap kinerja ruas jalan di Jl. Brigjen Katamso?
3. Bagaimana pengaruh *on street parking* terhadap konflik lalu lintas kendaraan yang melewati ruas jalan di Pasar Wonosari?

## **I.4. Tujuan**

1. Mengetahui pengaturan *parking on street* di Pasar Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul.
2. Mengetahui pengaruh *parking on street* terhadap kinerja ruas jalan di jalan Brigjen Katamso.
3. Mengetahui pengaruh *on street parking* terhadap konflik lalu lintas kendaraan yang melewati ruas jalan Brigjen Katamso.

## **I.5. Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis
  - a. Sebagai aplikasi dari ilmu yang sudah diperoleh dari penulis selama menempuh pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
  - b. Sebagai acuan untuk penelitian sejenis atau penelitian selanjutnya di masa yang akan datang.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis, sebagai penerapan ilmu yang telah didapatkan selama pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- b. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, sebagai bahan referensi dan tambahan informasi untuk penelitian selanjutnya.
- c. Bagi masyarakat, memberikan gambaran dan informasi kepada pembaca mengenai kajian parkir yang ada di Kabupaten Gunung Kidul.

### I.6. Batasan Masalah

- a. Pengambilan data dimulai dari jam 07.00 – 16.00 WIB pada hari *weekday* yang meliputi survei inventarisasi parkir, survei patroli plat nomor kendaraan, survei *traffic counting*, dan survei *spot speed*.

### I.7. Keaslian Penelitian

- a. Analisis Kinerja Parkir Sepanjang Jalan Walikota Mustajab Surabaya. Penelitian ini dilakukan di ruas jalan Walikota Mustajab. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis kinerja dan kebutuhan ruang parkir. Survei yang dilakukan dalam penelitian ini antara lain survei inventarisasi parkir, survei patroli parkir. Analisis parkir dilakukan untuk *parking on street*. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil volume parkir sebanyak 544 mobil, dan kapasitas parkir mencapai 58 satuan parkir, Di sisi selatan volume parkir maksimumnya 29 mobil dan pada sisi utara volume parkir maksimumnya 26 mobil.

b. Pengaruh *on-street* parking pada kecepatan kendaraan di jalan kolektor satu arah dan simulasi penyelesaian dengan software *Vissim* (Studi kasus: Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta). Penelitian ini dilakukan dengan pengumpulan data primer pada jam puncak (*peak hour*) dengan survei volume lalu lintas (*traffic counting*), kecepatan (*speed journey*), dan *on-street parking*. Data tersebut selanjutnya dianalisis menggunakan MKJI 1997 untuk mengetahui derajat kejenuhan dan membandingkan kecepatan hasil analisis dengan kecepatan hasil survei. Solusi alternatif disimulasikan dengan mengubah posisi parkir menjadi posisi paralel menggunakan VISSIM. Hasil perbandingan kecepatan simulasi dan kecepatan survei menunjukkan peningkatan kecepatan 4,73 km/jam oleh kendaraan ringan dan 5,29 km/jam oleh sepeda motor. Dalam pemodelan penelitian ini, kalibrasi dilakukan 8 kali untuk menyetarakan volume dan kecepatan hasil simulasi dengan hasil survei.

c. Model Kebutuhan Parkir di Kawasan Perbelanjaan Kota Manado (Studi Kasus : Pasar Segar, Lippo Mall, Indogrosir, Multimart, Starway Mart). Penelitian ini bertujuan membuat model kebutuhan parkir roda empat di kawasan perbelanjaan yang ada di Kota Manado, Membuat model kebutuhan parkir roda dua di kawasan perbelanjaan yang ada di Kota Manado, serta Melakukan kalibrasi terhadap model yang ditentukan. Persamaan regresi kebutuhan parkir mobil dengan parameter kawasan perbelanjaan terbaik adalah kebutuhan akan parkir mobil yang berkaitan dengan jumlah petak parkir  $Y = 0,722 \cdot X1,062$ ;  $r^2 = 0,983$  dan jumlah pengunjung  $Y = 0,0001 \cdot X1,671$ ;  $r^2 = 0,894$ . Persamaan regresi kebutuhan parkir motor dengan parameter kawasan perbelanjaan terbaik adalah kebutuhan akan parkir motor yang berkaitan dengan luas lantai  $Y = 0,005 \cdot X1,136$ ;  $r^2 = 0,969$  dan jumlah pengunjung  $Y = 0,614 \cdot X1,047$ ;  $r^2 = 0,947$ . Berdasarkan analisis dengan regresi berganda, hubungan parameter kawasan perbelanjaan dengan kebutuhan parkir adalah jumlah petak parkir dan jumlah pengunjung untuk mobil dan luas lantai dan jumlah pengunjung untuk motor. Dengan persamaan sebagai berikut:  $Y = -18,705 + 1,048 x_1 + 0,004 x_2$ , dengan  $R^2 = 0,962$  untuk mobil dan  $Y = 0,963 + 0,018 x_1 + 0,003 x_2$ , dengan  $R^2 = 0,963$  untuk motor.



d. Analisis karakteristik Parkir Di Satuan Ruang Parkir Pasar Larangan Sidoarjo.

Pasar Laragan merupakan salah satu Pasar tradisional di Sidoarjo. Tujuan penelitian ini adalah menganalisa karakteristik parkir dengan melakukan perhitungan dan analisa terhadap durasi parkir, akumulasi parkir, tingkat pergantian (*parking turn over*), volume parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, okupansi. Berdasarkan hasil analisis diperoleh kesimpulan bahwa karakteristik parkir jenis sepeda motor di badan jalan pada hari libur 1.104 kendaraan dengan akumulasi tertinggi 133 kendaraan dan rata-rata durasi parkir 128,52 menit/kendaraan. Nilai turn over tertinggi 7,63 dan tingkat penggunaan parkir tertinggi 190,34 %.Jumlah petak parkir yang tersedia saat ini yaitu 150 petak parkir sehingga kapasitas ini tidak mampu menampung pengguna parkir saat jam puncak. Sementara untuk karakteristik parkir jenis mobil adalah volume parkir mobil 194 kendaraan dengan akumulasi tertinggi 33 kendaraan dan rata-rata durasi parkir 108,34 menit/kendaraan. Nilai turn over tertinggi 8,08 dan tingkat penggunaan parkir tertinggi 54,31 %. Jumlah petak parkir yang tersedia saat ini yaitu 33 petak parkir.

e. Pengaruh Manuver Kendaraan Parkir Di Badan Jalan Terhadap Derajat Kejenuhan Pada Jalan Teuku Umar Kota Banda Aceh. Penelitian ini bertujuan meningkatkan kapasitas jalan yang turun hingga 30%. Pengambilan data primer dilakukan untuk mendapatkan tundaan, panjang antrian dan arus lalu lintas. Berdasarkan hasil analisis diperoleh kesimpulan bahwa Kondisi ada manuver parkir baik *manuver in* dan *manuver out* mengalami penurunan kecepatan rata-rata lebih tinggi pada lajur tengah. Kecepatan rata-rata Arah Gunongan - Simpang Tiga pada lajur tengah kondisi Non Manuver adalah sebesar 30,49 km/jam, lajur kanan diperoleh sebesar 33,98 km/jam. Untuk kondisi Manuver In kecepatan rata-rata diperoleh sebesar 12,61 km/jam dan pada kondisi Manuver Out kecepatan rata-rata diperoleh sebesar 10,91 km/jam. Hal ini dapat terjadi karena kendaraan lajur tengah dipengaruhi oleh kendaraan yang ingin manuver in dan manuver out, sedangkan untuk lajur kanan kecepatan kendaraan lebih tinggi, hal ini dipengaruhi oleh minimnya kendaraan yang ingin *manuver in* dan *manuver out* dari lajur kanan, mengingat lajur ini merupakan lajur prioritas kendaraan untuk meningkatkan kecepatan, namun pada kondisi tertentu dapat menimbulkan kemacetan hal ini dipengaruhi oleh kendaraan yang tidak parkir pada lajur kiri (lokasi *parkir on street*) melainkan pada lajur tengah, sehingga menimbulkan kemacetan pada lajur kanan ketika kendaraan *manuver out*.

Perbedaan dengan penelitian sebelumnya adalah pada penelitian ini tidak hanya dibahas mengenai kajian parkir dan jumlah pendapatan. Akan tetapi menganalisis karakteristik *parking on street* serta memberikan solusi. Selain itu, simulasi mengenai dampak dari *on street parking* terhadap kinerja ruas jalan, dilihat juga dari segi keselamatan seperti konflik lalu lintas, manuver kendaraan, radius putarkendaraan dan kebutuhan parking on street yang sesuai.