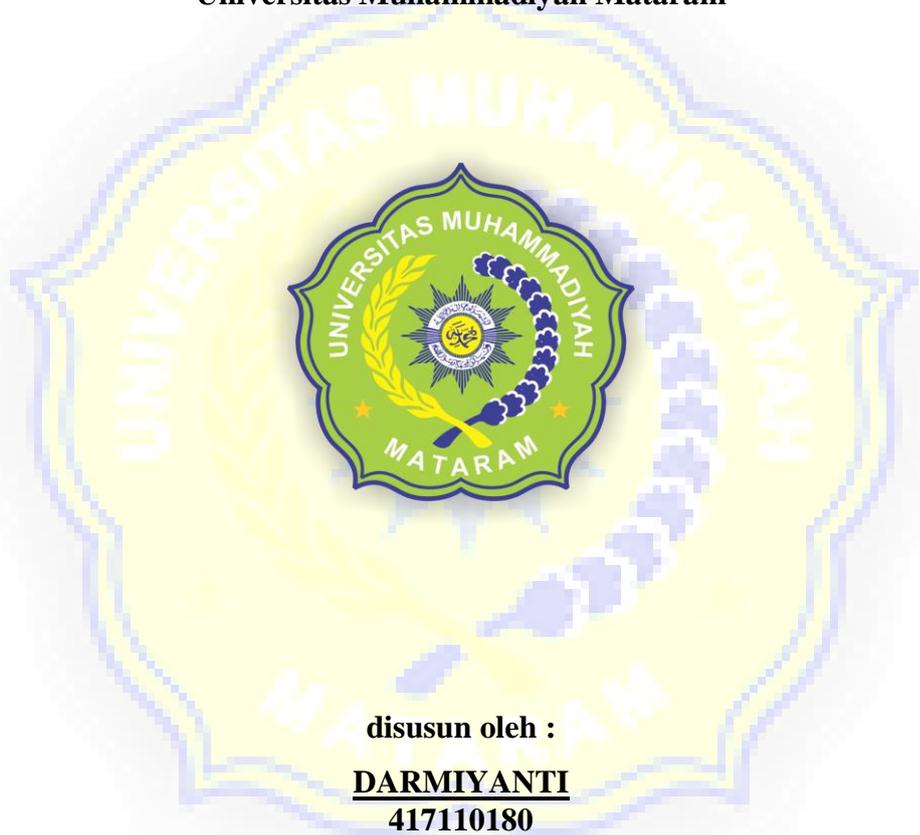


SKRIPSI

**EVALUASI TINJAUAN KAPASITAS PARKIR TERHADAP LUAS
PASAR PAGESANGAN KOTA MATARAM**

**Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi
Pada Program Studi Teknik Sipil Jenjang Strata I
Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Mataram**



disusun oleh :

**DARMIYANTI
417110180**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
TAHUN 2022**

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

**“EVALUASI TINJAUAN KAPASITAS PARKIR TERHADAP LUAS
PASAR PAGESANGAN KOTA MATARAM”**

Disusun Oleh:

DARMIYANTI
417110180

Mataram, 09 Februari 2022

Pembimbing I,


Ir. Isfanari, ST., MT.
NIDN. 0830086701

Pembimbing II,


Anwar Efendy, ST., MT.
NIDN. 0811079502

Mengetahui,

**Universitas Muhammadiyah Mataram
Dekan Fakultas Teknik,**



Dr. Fauziah Islamy Rusyda, ST., MT.
NIDN. 0824017501

HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

SKRIPSI

**EVALUASI TINJAUAN KAPASITAS PARKIR TERHADAP LUAS
PASAR PAGESANGAN KOTA MATARAM**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

**DARMIYANTI
417110180**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada hari, Rabu, 09 Februari 2022
Dan dinyatakan telah memenuhi persyaratan

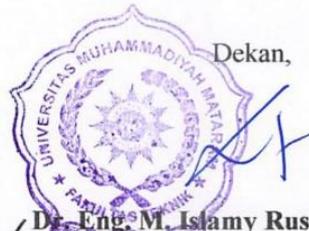
Susunan Tim Penguji

1. Penguji I : Ir. Isfanari, ST., MT 
2. Penguji II : Anwar Efendy, ST., MT 
3. Penguji III : Dr. Eng .M. Islamy Rusyda, ST., MT 

Mengetahui,

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
FAKULTAS TEKNIK

Dekan,



Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT.
NIDN.0824017501

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir/Skripsi dengan judul:

“EVALUASI TINJAUAN KAPASITAS PARKIR TERHADAP LUAS PASAR PAGESANGAN KOTA MATARAM”

Benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan hasil plagiasi dari karya orang lain. Ide dan hasil penelitian maupun kutipan baik langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan atau ide orang lain dinyatakan secara tertulis dalam Tugas Akhir/Skripsi ini disebut dalam daftar pustaka. Apalagi terbukti dikemudian hari bahwa Tugas Akhir/Skripsi ini merupakan hasil plagiasi , saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya dan saya sanggup dituntut sesuai hukuman yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat tanpa tekanan dari pihak manapun dan dengan kesadaran penuh terhadap tanggung jawab dan konsekuensi.

Mataram 15 Maret 2022

Yang Membuat Pernyataan



DARMİYANTI

NIM: 417110180



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

SURAT PERNYATAAN BEBAS
PLAGIARISME

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Darmiyanti
NIM : 417110180
Tempat/Tgl Lahir : Sokar 22 September 1999
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
No. Hp : 082340342870
Email : tantidormi539@gmail.com

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi/KTI/Tesis* saya yang berjudul :

Evaluasi Tinjauan kapasitas Parkir Terhadap Luas
Pasar Pagersangan kota Mataram.

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 50%

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari Skripsi/KTI/Tesis* tersebut terdapat indikasi plagiarisme atau bagian dari karya ilmiah milik orang lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dan disebutkan sumber secara lengkap dalam daftar pustaka, saya **bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum** sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Mataram, 08 Maret 2022

Penulis



Darmiyanti
NIM. 417110180

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos.,M.A.
NIDN. 0802048904

*pilih salah satu yang sesuai



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM
UPT. PERPUSTAKAAN H. LALU MUDJITAHID UMMAT

Jl. K.H.A. Dahlan No.1 Telp.(0370)633723 Fax. (0370) 641906 Kotak Pos No. 108 Mataram
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : perpustakaan@ummat.ac.id

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Darmiyanti
NIM : 417110180
Tempat/Tgl Lahir : Saktinar 22 September 1999
Program Studi : Teknik SIPU
Fakultas : Teknik
No. Hp/Email : 082.340.342.870 Hantidormiss39@gmail.com
Jenis Penelitian : Skripsi KTI Tesis

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

Evaluasi Tinjauan Kapasitas Parkir Terhadap Luas Pasar
Pageson kota Mataram

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.
Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Mataram, 08 Maret 2022

Penulis



Darmiyanti
NIM. 417110180

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Iskandar, S.Sos., M.A.
NIDN. 0802048904

MOTTO

“Ketika kita memprioritaskan ALLAH SWT dalam kehidupan maka ALLAH akan mempermudah segala urusan dunia”

“Di balik kesuksesan seorang anak, ada doa dan perjuangan orang tua yang tiada terputus

“Perlakukanlah kedua orang tua seperti raja niscaya rejeki dan kesuksesan kita akan seperti raja raja “

“ Jang pernah lelah untuk bermimpi, jika tidak terpenuhi. Ketakutan akan kegagalan seharusnya tidak menghalangimu dari jalan kepercayaan diri “
berlarilah ketikab kamu bisa, berjalan jika kamu harus, ciptakan sendiri standarmu”

“ jangan membandingkan hidupmu dengan orang lain . Karna tidak ada perbandingan antara matahari dan bulan mereka bersinar saat waktunya tiba “

“ PENULIS “

PRAKATA

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunianya sehingga pada kesempatan ini penyusun dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “ evaluasi tinjauan kapasitas parkir terhadap luas pasar pagesangan kota mataram”.

Penyusun menyadari bahwa tuga akhir ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan serta dorongan dari berbagai pihak baik materil maupun moral, oleh sebab itu penyusun mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya kepada :

1. DR. H. Arsyad Abd .Ghani , MPD ., Selaku Rektor UMMAT
2. Dr. Eng Islamy Rusyda ST., MT selaku Dekan Fakultas Teknik UMMAT
3. Agustini Ernawati , ST., M.TECH Selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil
4. Ir. Isfanari ,ST ,MT Selaku Dosen Pembimbing 1
5. Anwar Efendy .,ST ,MT Selaku Dosen Pembimbing 11
6. Semua Pihak Yang Ikut Membantu

Penyusun meyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi penulisan maupun tata bahasa oleh karena itu, penyusun sangat membutuhkan kritikan dan saran dari bapak ibu selaku dosen maupun teman teman yang membaca skripsi ini.

Mataram, 09 februari 2022

ABSTRAK

Aktivitas pengunjung pasar Pagesangan Kota Mataram yang semakin padat menyebabkan jumlah permintaan akan area parkir semakin besar, tetapi karena terbatasnya lahan saat ini, sehingga sangat sulit sekali para pengunjung pasar mencari tempat parkir yang aman dan nyaman.

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode survei yang dilakukan secara sistematis dan diolah dengan metode statistika dan dibantu oleh aplikasi microsoft excel.

Berdasarkan hasil analisa karakteristik parkir dengan waktu pengamatan selama tiga hari selama 6 jam atau 360 menit, akumulasi parkir maksimum kendaraan motor sebesar 472 yaitu pada hari rabu jam 8.00 – 9.00 Wita. Dan akumulasi maksimum kendaraan roda empat hari sabtu sebesar 7 pada jam 10.00 – 11.00 Wita dan hari minggu sebesar 7 pada jam 10.00 – 12.00 wita . dan akumulasi maksimum cidomo pada hari sabtu sebesar 66 dan pada jam 11.00 – 12.00 wita .volume maksimum motor sebesar 1105 pada hari rabu pada jam 7.00 – 8.00 Wita, kendaraan roda empat sebesar 13 hari minggu jam 10.00 – 11.00 Wita dan kendaraan cidomo sebesar 84 hari sabtu pukul 9.00 – 10.00 Wita & 11.00 – 12.00 Wita. perhitungan rata rata durasi parkir kendaraan roda dua yaitu 4,06 (jam), kendaraan roda empat sebesar 4,59 (jam) dan kendaraan cidomo sebesar 3,53 (jam). kapasitas ruang parkir motor sebesar 2145,03 hari minggu ,sedangkan roda empat/mobil sebesar 19,890 hari rabu dan cidomo sebesar 92, hari sabtu. Indeks Parkir maksimum motor yaitu 12,103 %, roda empat yaitu 3,5 % dan cidomo 13,25% ,nilai indeks parkir (IP) lebih dari satu (>1). tingkat pergantian kendaraan cidomo lebih tinggi dibandingkan kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Pemodelan ruang parkir motor menggunakan pola parkir dua sisi dengan sudut 90° dan pola parkir satu sisi dengan sudut 90° dan untuk kendaraan mobil menggunakan pola parkir satu sisi dengan sudut 90° .

ABSTRACT

Visitors' activity to the Pagesangan market in Mataram City is getting more and more crowded, causing the number of requests for parking areas to increase. Still, due to limited land. It is challenging for market visitors to find a safe and comfortable parking space. This study aims to determine the characteristics of parking and parking space arrangement patterns according to the Director-General of Land Transportation, 1998. The study used a survey method carried out systematically and processed using the Microsoft Excel application.

Based on the analysis of parking characteristics, the maximum parking accumulation for motorcycles is 472, which is on Wednesdays from 8.00 – 9.00 WITA. The maximum accumulation of four-wheeled vehicles on Saturdays is 7 at 10.00 – 11.00 WITA and on Sundays is 7 from 10.00 – 12.00 WITA. The maximum accumulation of Cidomo on Saturdays is 66 at 11.00 - 12.00 WIB. The maximum volume of motorbikes is 1105 on Wednesdays from 7.00 - 8.00 WITA. The four-wheeled vehicles are 13 on Sundays at 10.00 - 11.00 WITA, and Cidomo vehicles are 84 on Saturday 9.00 – 10.00 WITA & 11.00 – 12.00 WITA.

The average parking time for two-wheeled vehicles is 4.06 (hours), for four-wheeled vehicles is 4.59 (hours), and for cidomo vehicles is 3.53 (hours) (hours). The motorbike parking space has a capacity of 2145.03 Sundays, while the four-wheel/car parking space has a capacity of 19.890 Wednesdays and Cidomo has a capacity of 92 Saturdays. The maximum parking index for motorcycles is 12.103 %, 3.5 % for four-wheelers, and 13.25 % for Cidomo; the parking index value (IP) is greater than one (>1). Cidomo vehicles have a greater turnover rate than two-wheeled vehicles and four-wheeled vehicles. A two-sided parking pattern with an angle of 90° and a one-sided parking pattern with an angle of 90° is used in the motorbike parking space model. In comparison, a one-sided parking pattern with an angle of 90° is used in the vehicle parking space model.

Keywords: Parking Characteristics, Parking Space Arrangement Pattern, Pagesangan Market, Mataram City.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN DOSEN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN DOSEN PENGUJI	iii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	v
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
HALAMAN MOTTO.....	vii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	viii
PRAKATA.....	ix
ABSTRAK.....	x
ABSTRCT.....	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Batasan Masalah	5
BAB II DAN LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Penelitian Terdahulu	7
2.2 Pengertian Pasar	11
2.3 Pengertian Parkir	14
2.3.1 Jenis Jenis Parkir.....	15
2.3.2 Fasilitas Ruang Parkir	17
2.3.3 Karakteristik Parkir.....	19
2.3.4 Menentukan Kebutuhan Ruang Parkir	23

2.3.5 Satuan Ruang Parkir	28
2.3.6 Sistem Pola Parkir.....	31
2.3.7 Pengendalian Parkir	37
2.3.8 Pengendalian Permintaan	39
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	41
3.1 Umum.....	41
3.2 Lokasi dan waktu penelitian.....	41
3.3 Pengumpulan Data	43
3.4 Cara pengambilan Data	43
3.5 Instrumen Penelitian	44
3.6 Analisa Data	45
3.7 Bagan Alir Penelitian	46
BAB IV PEMBAHASAN.....	47
4.1 Umum.....	47
4.2 Kondisi Ruang Parkir.....	47
4.3 Pengolahan Data	48
4.3.1 Karakteristik parkir	50
1. Akumulasi parkir	50
2. Volume parkir.....	59
3. Durasi parkir	67
4. Kapasitas parkir	72
5. Indeks parkir	73
6. Pergantian parkir.....	75
4.3.2 Pola penataan ruang parkir	77
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	79
5.1 Kesimpulan	79
5.2 Saran	80
DAFTAR PUSTAKA	82

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Nama Kecamatan dan Luas Wilayah	1
Tabel 1.2	Jumlah Penduduk Kota Mataram Tahun 2018 – 2020.....	2
Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu	7
Tabel 2.2	Kebeutuhan SRP di Pusat Perdagangan	24
Tabel 2.3	Kebutuhan Srp di Pusat Perkantoran	24
Tabel 2.4	Kebutuhan Srp di Pasar Swalayan	25
Tabel 2.5	Kebutuhan Srp di Pasar	25
Tabel 2.6	Kebutuhan Srp di Sekolah Atau / Perguruan Tinggi.....	25
Tabel 2.7	Kebutuhan Parkir di Tempat Rekreasi	26
Tabel 2.8	Kebutuhan Srp di Hotel dan Tempat Penginapan	26
Tabel 2.9	Kebutuhan Srp di Rumah Sakit	27
Tabel 2.10	Kebutuhan Srp di Bioskop / Gedung Pertunjukan	27
Tabel 2.11	Kebutuhan Parkir di Gelangga Olahraga	27
Tabel 2.12	Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir	28
Tabel 2.13	Lebar Bukaam Pintu Kendaraan	29
Tabel 2.14	Penentuan Satuan Ruang Parkir	30
Tabel 2.15	Ukuran Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang	31
Tabel 4.1	Jumlah Pedagang dan Pengunjung di Pasar PAGESANGAN Kota Mataram	47
Tabel 4.2	Jumlah Kendaraan Masuk dan Keluar Tanggal 19 Januari 2022.....	49
Tabel 4.3	Jumlah Kendaraan Masuk dan Keluar Tanggal 22 Januari 2022.....	49
Tabel 4.4	Jumlah Kendaraan Masuk dan Keluar Tanggal 23 Januari 2022.....	49
Tabel 4.5	Akumulasi Parkir roda dua selama tiga hari	51
Tabel 4.6	Rekapitulasi Akumulasi Maksimum Roda Dua.....	52
Tabel 4.7	Akumulasi Roda Empat Selama Tiga Hari	54
Tabel 4.8	Rekapitulasi Akumulasi Maksimum Roda Empat	55

Tabel 4.9	Akumulasi Parkir Cidomo Selama Tiga Hari	57
Tabel 4.10	Rekapitulasi Akumulasi Maksimum Cidomo	58
Tabel 4.11	Volume Parkir Kendaraan Roda Dua	60
Tabel 4.12	Rekapitulasi Volume Maksimum Kendaraan Roda Dua	61
Tabel 4.13	Volume Parkir Kendaraan Roda Empat	62
Tabel 4.14	Rekapitulasi Volume Maksimum Roda Empat	63
Tabel 4.15	Volume Parkir Cidomo	65
Tabel 4.16	Rekapitulasi Volume Maksimum Cidomo	66
Tabel 4.17	Perhitungan Durasi Kendaraan Roda Dua	68
Tabel 4.18	Rekapitulasi Rata Rata Durasi Kendaraan Roda Dua	69
Tabel 4.19	Perhitungan Durasi Parkir Roda Empat	65
Tabel 4.20	Rekapitulasi Rata Rata Durasi Parkir Roda Empat	66
Tabel 4.21	Perhitungan Durasi Parkir Cidomo	71
Tabel 4.22	Rekapitulasi Rata Rata Durasi Parkir Cidomo	72
Tabel 4.23	Perhitungan Rata Rata Kapasitas Parkir Roda Dua	72
Tabel 4.24	Perhitungan Rata Rata Kapasitas Parkir Roda Empat	73
Tabel 4.25	Perhitungan Rata Rata Kapasitas Parkir Cidomo	73
Tabel 4.26	Rekapitulasi Indeks Parkir Roda Dua	74
Tabel 4.27	Rekapitulasi Indeks Parkir Roda Empat	74
Tabel 2.28	Rekapitulasi Indeks Parkir Cidomo	75
Tabel 2.29	Rekapitulasi Pergantian Parkir Roda	76
Tabel 2.30	Rekapitulasi Pergantian Parkir Empat	76
Tabel 2.31	Rekapitulasi Pergantian Parkir Cidomo	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Kondisi Lahan Parkir Pasar Pagesangan Kota Mataram	4
Gambar 2.1	Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang	29
Gambar 2.2	Satuan Ruang Parkir Speda Motor	30
Gambar 2.3	Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Sudut 90°	29
Gambar 2.4	Pola Parkir Kendaraan Satu Sisi Sudut 30°, 45°, 60°	32
Gambar 2.5	Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Sudut 90°	32
Gambar 2.6	Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi Sudut 30°, 45°,60°	33
Gambar 2.7	Pola Pulau Sudut 90°	33
Gambar 2.8	Pola Parkir Sudut 45° Tipe A	34
Gambar 2.9	Pola Parkir Pulau Sudut 45° Tipe B	35
Gambar 2.10	Pola Parkir Pulau Sudut 45° Tipe C	35
Gambar 3.1	Lokasi Penelitian	41
Gambar 3.2	Sket Lokasi Penelitian	41
Gambar 3.3	Bagan Alir Penelitian	45
Gambar 4.1	Grafik Akumulasi Parkir Roda Dua	52
Gambar 4.2	Grafik Akumulasi Maksimum Kendaraan Roda Dua	54
Gambar 4.3	Grafik Akumulasi Parkir Roda Empat	55
Gambar 4.4	Rekapitulasi Maksimum Kendaraan Kendaraan Roda Empat	56
Gambar 4.5	Akumulasi Parkir Cidomo	58
Gambar 4.6	Rekapitulasi Kendaraan Roda Dua,Roda Empat Dan Cidomo	59
Gambar 4.7	Grafik Volume Parkir Kendaraan Roda Dua	60
Gambar 4.8	Grafik Volume Parkir Kendaraan Roda Empat	61
Gambar 4.9	Volume Parkir Cidomo	70
Gambar 4.10	Grafik Rekapitulasi Volume Maksimum Kendaraan Roda Dua,Roda Empat, Cidomo.....	71

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Asistensi

Lampiran 2 Data jumlah kendaraan keluar dan kendaraan masuk selama tiga hari

Lampiran 3 Surat ijin penelitian

Lampiran 4 surat rekomendasi penelitian dari BALITBANG

Lampiran 5 dokumentasi



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Mataram sebagai Ibukota di Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki posisi strategis sebagai salah satu pintu masuk utama yang berbatasan dengan selat Lombok. Secara geografis, Kota Mataram terletak disebelah barat pulau Lombok letaknya secara keseluruhan diapit oleh kabupaten Lombok Barat dan selat Lombok

Kota Mataram memiliki wilayah yang terletak pada $08^{\circ} 33'$ dan $08^{\circ} 38'$ Lintang Selatan dan antara $116^{\circ} 04'$ - $116^{\circ} 10'$ Bujur Timur (BPS Kota Mataram 2021). Luas wilayah Kota Mataram adalah $61,30 \text{ Km}^2$ dan terdiri dari 6 kecamatan yang bisa dilihat pada Tabel 1.1 dibawah ini :

Tabel 1.1 Nama kecamatan dan luas wilayah

No	Nama Kecamatan	Luas Wilayah(km^2)
1	Ampenan	15.43
2	Selaparang	17.56
3	Cakranegara	15.77
4	Sekarbele	16.84
5	Mataram	17.56
6	Sandubaya	16.84

Sumber :BPS Kota Mataram 2021

Tingginya tingkat migrasi penduduk ke Kota Mataram menjadikan jumlah penduduk Kota Mataram terus meningkat setiap tahunnya. Salah satu penyebab tingginya migrasi penduduk Kota Mataram adalah sebagai Ibukota provinsi,

pusat pemerintahan, pendidikan, kesehatan serta perdagangan dan jasa. Gambaran pertumbuhan penduduk pada tahun 2018- 2020 dapat dilihat pada Tabel 1.2 dibawah ini.

Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Kota Mataram tahun 2018-2020

Kecamatan	Jumlah Kependudukan		
	Laki Laki + Perempuan		
	2018	2019	2020
Ampenan	92.714.00	94.363.00	95.941.00
Sekarbele	72.571.00	75.254.00	77.954.00
Mataram	89.522.00	91.568.00	93.526.00
Selaparang	75.370.00	75.509.00	75.569.00
Cakranegara	68.119.00	68.455.00	68.719.00
Sandubaya	79.180.00	81.566.00	83.936.00
Kota Mataram	477.476.00	486.715.00	495.681
Total	954,952	973,43	991,353

Sumber : BPS Kota Mataram, 2021

Dengan jumlah penduduk Kota Mataram yang meningkat setiap tahunnya menyebabkan timbulnya masalah perkotaan salah satunya adalah masalah transportasi. Dengan semakin banyaknya jumlah penduduk sehingga menyebabkan permintaan akan kendaraan semakin meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan mengakibatkan masalah baru yaitu parkir. Masalah parkir muncul dikarenakan jumlah kendaraan yang semakin meningkat tetapi tidak diimbangi dengan penambahan area atau lahan parkir yang baru.

Parkir merupakan salah satu instrumen manajemen transportasi yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi transportasi. Kondisi sistem parkir yang belum optimal dapat memberikan gangguan yang signifikan terhadap sistem lalu

lintas, salah satu permasalahan dari sistem parkir yang tidak optimal dapat menyebabkan kemacetan pada mobilitas pergerakan. Pada umumnya kemacetan disebabkan oleh kendaraan yang parkir di badan jalan (on street parking) dimana lokasi parkir ini terdapat di daerah-daerah yang memiliki tingkat daya tarik tinggi seperti di sekitar pasar, pusat perdagangan, sekolah, perkantoran, tempat wisata, dan lain-lain. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan pengendalian atau penataan parkir, khususnya parkir di badan jalan untuk menghindari potensi masalah lalu lintas.

Pasar pagesangan kota mataram merupakan pasar tradisional yang terletak di Jalan Gajah Mada, Kecamatan Mataram. Pasar ini umumnya seperti pasar tradisional lainnya yang menyediakan seluruh kebutuhan hidup mulai dari sayur sayuran, ikan ,daging sapi, daging ayam, bahkan jenis pakaian. Aktifitas pengunjung pasar Pagesangan Kota Mataram yang semakin padat menyebabkan jumlah permintaan akan area parkir semakin besar, tetapi karena terbatasnya lahan saat ini, sehingga sangat sulit sekali para pengunjung pasar mencari tempat parkir yang aman dan nyaman. Terbukti di pasar pagesangan kota mataram sebagian kendaraan para pengunjung pasar diparkirkan di pinggir jalan hal ini dikarenakan tidak mempunya pengelola pasar untuk menampung seluruh kendaraan pengunjung yang datang ke pasar Pagesangan Kota Mataram. Sering juga ditemukan beberapa pengunjung yang membawa kendaraan tradisioanal (Cidomo) dan parkir didekat para pedagang tanpa memikirkan akibat yang akan muncul nantinya, pada dasarnya hal ini dikarenakan penataan parkir didalam pasar yang belum berjalan baik dimana kendaraan antara roda 2,

roda 4 dan cidomo penempatannya masih menumpuk atau bercampur menjadi satu dan belum ada pembagian yang jelas oleh para pengelola pasar. Berikut ini adalah Kondisi parkir pasar Pagesangan Kota Mataram dapat dilihat pada Gambar 1.1 di bawah ini :



Gambar 1.1 kondisi lahan parkir di Pasar Pagesangan Kota Mataram

Idealnya suatu kawasan dapat menyediakan area parkir yang dapat menampung semua kendaraan para pengunjung pasar dan dengan penataan kendaraan yang parkir lebih baik lagi dapat mengurangi tingkat kesemrawutan yang sangat mengganggu aktivitas lalu lintas disekitar pasar, sehingga para pengunjung pasar dapat merasa aman dan nyaman untuk parkir di area tersebut

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik parkir di Area Pasar Pagesangan Kota Mataram?
2. Bagaimana pola penataan ruang parkir di pasar Pagesangan Kota Mataram menurut Dirjen Perhubungan Darat, 1998)?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik parkir di area Pasar Pagesangan Kota Mataram
2. Untuk mengetahui pola penataan ruang parkir di pasar Pagesangan Kota Mataram menurut Dirjen Perhubungan Darat, 1998.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian tersebut :

1. Bagi mahasiswa bisa menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang perparkiran dan mengetahui bagaimana cara memafaatkan lahan parkir sebaik mungkin sehingga bisa menampung seluruh kendaraan yang ada.
2. Bagi pemerintah menjadi bahan pertimbangan untuk mengambil tindakan yang tepat agar bisa memenuhi keinginan pasar yaitu menambah areal parkir sesuai permintaan Pasar.
3. Bagi masyarakat menambah informasi tentang parkir dan bisa mengevaluasi kembali terhadap masalah masalah parkir khususnya para pedagang dan pengunjung di Pasar Pagesangan Kota Mataram.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah yang diambil pada penelitian ini adalah:

1. Penelitian dilakukan di area parkir Pasar Pagasangan kota mataram
2. Pengambilan data berupa survey dan wawancara dengan beberapa orang yang ada di pasar dan tetap mengikuti protokol kesehatan.
3. Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Sarana Parkir berdasarkan (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) dan kondisi di lapangan

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu bertujuan untuk mendapatkan bahan perbandingan dan acuan. Selain itu, untuk menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian ini. Maka dalam landasan teori ini peneliti mencantumkan hasil penelitian terdahulu dan dapat disajikan pada tabel 2.1 di bawah :

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Peneliti	Tujuan dan Hasil Kajian Penelitian Terdahulu	Kesimpulan
1	Studi Kapasitas Parkir On Street Pasar Gede Surakarta Dengan Metode Simulasi	Dendy Purbowo (2012)	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui daya tampung parkir daerah tersebut. Lahan parkir on street pada kawasan Pasar Gede saat ini untuk kendaraan roda dua menurut hasil survey sudah mendekati ambang batas maksimal pemakaian dan menurut hasil penelitian dengan simulasi masih dapat mencukupi kebutuhan parkir. Sedangkan untuk kendaraan roda empat menurut hasil survey juga telah mencapai ambang batas maksimal	Pada penelitian ini dapat kita simpulkan bahwa kondisi lahan parkir pada Pasar Gede sudah mendekati batas maksimal untuk kendaraan roda dua sedangkan untuk kendaraan roda empat kondisi lahan parkir sudah tidak bisa menampung kendaraan yang ada.

			<p>pemakaian, menurut hasil penelitian dengan simulasi sudah tidak mencukupi kebutuhan parkir. (Rerung, 2018)</p>	
2	<p>Analisis kebutuhan ruang parkir pada kawasan pusat perdagangan Kota Tomohon</p>	<p>Prasetyo dkk. (2014)</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui berapa luas lahan parkir yang dibutuhkan di pusat perdagangan Kota Tomohon dan mencari solusinya. Metode yang dilakukan adalah dengan pengumpulan data primer tentang permintaan parkir dan juga data Sekunder RDTR Kota Tomohon 2011 – 2031 dan Kota Tomohon dalam 5 tahun terakhir. Kawasan yang di lakukan penelitian memiliki panjang 200 m. Hasil penelitian Selama seminggu, rata-rata 436</p>	<p>Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan bahwa kondisi ruang parkir pada kawasan pusat perdagangan Kota Tomohon tidak cukup menampung seluruh kendaraan yang masuk di areal parkir .</p>

			<p>minibus, 4 bus/truk, dan 425 pengendara sepeda motor memasuki tempat parkir. Dari Hasil analisis kebutuhan parkir didapatkan hasil bahwa area parkir on street tidak cukup untuk menampung kendaraan yang masuk, contohnya SRP tersedia untuk mobil adalah 53 slot sedangkan kebutuhannya 56 slot, area parkir tidak bisa memnampung kendaraan pada jam puncak yaitu jam 15.00 – 18.00 WIB. Maka dari itu diberikan alternatif area parkir dikawasan bekas SPBU Kota Tomohon yang tidak jauh dari lokasi perdagangan untuk mengurangi</p>	
--	--	--	--	--

			kemacetan. (Alhogbi, 2018)	
3	kebutuhan ruang parkir di Universitas Brawijaya	Sulistio dan Suharyanto (2015)	<p>Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besar kapasitas parkir, kebutuhan parkir sekarang, kebutuhan ruang parkir pada 5 tahun ke depan, dan juga membuat rekomendasi penataan ruang parkir pada 5 tahun mendatang, metode yang digunakan adalah menggunakan analisis metode regresi setelah terlebih dahulu mengumpulkan data primer berupasisuasi lokasi, karakteristik parkir, dan juga mencatat kendaraan yang keluar masuk, sedangkan data sekunder adalah peta lokasi Universitas Brawijaya, luas bangunan Universitas Brawijaya, jumlah dosen, mahasiswa, serta karyawan dan renstra Universitas Brawijaya. Dari penelitian didapatkan hasil kapasitas mobil 624</p>	<p>Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa hasil kapasitas mobil 624 SRP, dan sepeda motor 5312 SRP, sedangkan kebutuhan parkir mobil adalah 693 SRP dan untuk sepeda motor 5902 SRP.</p>

			<p>SRP, dan sepeda motor 5312 SRP, sedangkan kebutuhan parkir mobil adalah 693 SRP dan untuk sepeda motor 5902 SRP.</p> <p>Untuk memenuhi kebutuhan ruang parkir 5 tahun mendatang adalah dengan menyediakan alternative Gedung di 5 kawasan, dengan total SRP keseluruhan untuk mobil 35 SRp dengan luas 437,5 m² dan untuk sepeda motor 1405 SRP dengan luas 2107.5 m². (Alhogbi, 2018)</p>	
--	--	--	---	--

2.2 Pengertian Pasar

Pasar merupakan sistem, institusi, prosedur, hubungan sosial dan infrastruktur dimana usaha menjual barang, jasa dan tenaga kerja untuk orang-orang dengan imbalan uang. Barang dan jasa yang dijual menggunakan alat pembayaran yang sah seperti uang fiat. Kegiatan ini merupakan bagian dari perekonomian. Ini adalah pengaturan yang memungkinkan pembeli dan penjual untuk item pertukaran Persaingan.(Astuti et al., 2015)

Menurut kajian ilmu ekonomi pasar adalah suatu tempat atau proses interaksi antara permintaan (pembeli) dan penawaran (penjual) dari suatu barang/jasa tertentu, sehingga akhirnya dapat menetapkan harga keseimbangan (harga pasar) dan jumlah yang diperdagangkan. (Ling, 2012).

Sedangkan menurut Santoso, 2017 dalam kutipan (Gide, 2017) pasar adalah tempat jual beli barang dengan jumlah penjual lebih dari satu, baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan pasar tradisional, pertokoan, mall, plaza, pusat perdagangan maupun sebutan lainnya. Pengertian pasar dapat dititik beratkan dalam arti ekonomi yaitu untuk transaksi jual dan beli. Pada prinsipnya, aktivitas perekonomian yang terjadi di pasar didasarkan dengan adanya kebebasan dalam bersaing, baik itu untuk pembeli maupun penjual. Penjual mempunyai kebebasan untuk memutuskan barang atau jasa apa yang seharusnya untuk diproduksi serta yang akan didistribusikan. Sedangkan bagi pembeli atau konsumen mempunyai kebebasan untuk membeli dan memilih barang atau jasa yang sesuai dengan tingkat daya beli.

Beberapa pengertian pasar menurut beberapa para ahli:

1. William J. Stanton William J. Stanton berpendapat bahwa pengertian pasar adalah orang yang memiliki keinginan untuk puas, uang yang digunakan untuk berbelanja, serta memiliki kemauan untuk membelanjakan uang tersebut. (Ling, 2012)
2. Pasar merupakan institusi, sistem, hubungan sosial, prosedur, serta infrastruktur dimana terdapat usaha untuk menjual barang, tenaga kerja serta jasa untuk sekumpulan orang dengan imbalan uang. (Ling, 2012)
3. Kotler dan Amstrong

Kotler dan Amstrong berpendapat bahwa pengertian pasar merupakan seperangkat pembeli aktual dan juga potensial dari suatu produk atau jasa. Ukuran dari pasar itu sendiri tergantung dengan jumlah orang yang

menunjukkan tentang kebutuhan, mempunyai kemampuan dalam bertransaksi. Banyak pemasaran yang memandang bahwa penjual dan pembeli sebagai sebuah pasar, dimana penjual tersebut akan mengirimkan produk serta jasa yang mereka produksi dan juga guna menyampaikan atau mengkomunikasikan kepada pasar. Sebagai gantinya, mereka akan mendapatkan uang dan informasi dari pasar tersebut. (Gide, 2017).

Berdasarkan transaksinya jenis pasar dapat dibedakan menjadi dua (Ling, 2012) yaitu:

1. Pasar modern

Pasar modern merupakan pasar yang dibangun oleh pemerintah, swasta, atau koperasi dalam bentuk berupa mall, supermarket, departemen store dan shopping center dimana pengelolaannya dilaksanakan secara modern dan mengutamakan pelayanan kenyamanan berbelanja dengan manajemen berada di satu tangan, bermodal relative kuat dan dilengkapi dengan label harga yang pasti. Pasar modern biasanya dilengkapi dengan sarana hiburan seperti bioskop, mainan anak-anak dan restoran yang merupakan daya tarik tersendiri untuk menarik minat pengunjung.

2. Pasar Tradisional

Pasar tradisional merupakan pasar yang dibangun dan dikelola oleh Pemerintah, Swasta, Koperasi atau Swadaya Masyarakat dengan tempat usaha berupa toko, kios, los, dan tenda, yang dimiliki/dikelola oleh Pedagang Kecil dan Menengah, dan Koperasi, dengan usaha skala kecil dan modal kecil, dan dengan proses jual beli melalui tawar menawar. Pasar tradisional merupakan sektor perekonomian yang sangat penting bagi mayoritas

penduduk di Indonesia. Masyarakat kurang mampu yang bergantung kehidupannya pada pasar tradisional tidak sedikit, dan menjadi pedagang di pasar tradisional merupakan alternatif pekerjaan ditengah banyaknya pengangguran di Indonesia.

2.3 Pengertian Parkir

Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu pendek atau lama, sesuai dengan kebutuhan pengemudi. Parkir merupakan salah satu unsur prasarana transportasi yang tidak terpisahkan dari sistem jaringan transportasi, sehingga pengaturan parkir akan mempengaruhi kinerja suatu jaringan, terutama jaringan jalan raya.(Rerung, 2018).

Menurut (Nurarif & Kusuma, 2013) Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara. Selain Pengertian diatas beberapa definisi tentang parkir, Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

Sedangkan menurut (Ninla Elmawati Falabiba et al., 2014) Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara. Selain Pengertian diatas beberapa definisi tentang parkir, Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

Berdasarkan dari definisi-definisi diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak sutau kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang dapat merupakan awal dari perjalanan dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang membutuhkan suatu areal sebagai tempat pemberhentian yang diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun pihak lain yang dapat berupa perorangan maupun badan usaha. (Ninla Elmawati Falabiba et al., 2014)

2.3.1 Jenis Jenis Parkir

Setiap perjalanan akan sampai pada tujuannya sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir. (Nurarif & Kusuma, 2013).

Menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) dalam kutipan (Alhogbi, 2018) cara dan jenis parkir dapat dibedakan menjadi beberapa jenis yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan Penempatannya

a. *On Street Parking* (Di Badan Jalan)

Parkir di tepi jalan adalah parkir yang mengambil tempat di sepanjang jalan dengan atau tanpa melebarkan jalan untuk pembatas parkir. Jenis parkir ini baik untuk pengunjung yang ingin dekat dengan tempat tujuannya.

b. *off street parking* (di tepi jalan) Cara ini menempati pelataran tertentu di luar badan jalan baik di halaman terbuka atau dalam bangunan khusus

untuk parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk untuk mengambil karcis parkir sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan yang parkir dan jangka waktu kendaraan parkir.

2. Berdasarkan Statusnya

- a. Parkir Umum adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolaanya diselenggarakan oleh pemerintah.
- b. Parkir Darurat adalah parkir di tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan yang dikuasai/dimiliki serta pengelolaanya diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau swasta.
- c. Parkir Khusus adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai / dimiliki serta pengelolaanya diselenggarakan oleh pihak ketiga.
- d. Parkir Gedung adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat izin dari pemerintah daerah

3. Menurut Jenis Kendaraan

- a. Kendaraan Tidak Bermotor
- b. Kendaraan Roda 2 Bermotor
- c. Kendaraan Roda 4 Bermotor

4. Menurut jenis tujuan parkir

- a. Parkir penumpang, yaitu parkir untuk menaikkan atau menurunkan penumpang,
- b. Parkir barang, yaitu parkir untuk bongkar muat barang

2.3.2 Fasilitas Ruang Parkir

Fasilitas parkir merupakan salah satu kebutuhan prasarana lalu lintas yang penting dalam sistem transportasi yang dapat menunjang aktivitas-aktivitas untuk menjangkau suatu kawasan tertentu, sehingga penggunaannya harus efisien dan dapat menciptakan lalu lintas yang tertib, aman dan lancar. Kenyamanan, keamanan, serta kemudahan untuk menjangkau tujuan suatu kawasan merupakan faktor-faktor yang diharapkan oleh pengguna fasilitas parkir. Rancangan jalan pada sistem transportasi perkotaan banyak yang beralih fungsi, tidak hanya menjadi jalan dengan pelayanan akses tetapi juga sekaligus menjadi fungsi mobilitas. Akibatnya, lalu lintas suatu kawasan menjadi terganggu akibat kegiatan-kegiatan akses samping kiri dan kanan jalan. Hal ini juga yang terjadi pada jalan Singgah Mata I, adanya terminal penumpang dan pertokoan yang tidak memiliki area parkir menyebabkan terjadinya parkir di badan jalan (on street parking). Untuk mengatasi jalan yang menyempit akibat parkir, pemerintah daerah telah melakukan pelebaran badan jalan. Akan tetapi cara ini dianggap tidak optimal apabila lahan parkir dirasakan tidak mencukupi. Untuk itu pada tugas akhir ini, peneliti berupaya untuk menjadikan jalan Singgah Mata I sebagai lokasi studi. Studi kasus yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui karakteristik parkir dan mengetahui dampak yang ditimbulkan oleh kendaraan parkir pada badan jalan sehingga dapat diketahuinya kebutuhan parkir pada kawasan lokasi studi dan dapat dijadikan sebagai parameter serta bahan masukan dalam upaya penyediaan fasilitas parkir yang memadai dan tidak berdampak terhadap lalu lintas .(Bambang Tripoli, Rahmat Djamaluddin, 2019)

Menurut (Surakarta, 2013) Fasilitas parkir merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi. Lalu-lintas biasanya timbul demi kepentingan pergerakan. Kendaraan berjalan menuju tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus diparkir. Di daerah perkotaan, banyaknya pemilikan kendaraan menimbulkan masalah parkir yang serius. Di kawasan permukiman, setiap ruang kosong yang tersedia selalu diisi kendaraan yang diparkir sepanjang siang maupun malam hari. Begitu pula didekat pusat perdagangan, sering terjadi kemacetan jalan yang cukup serius, karena makin banyaknya orang yang memilih pergi ke kota dengan kendaraan pribadi daripada menggunakan sarana angkutan umum.

Fasilitas parkir untuk umum diluar badan jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi pengguna jasa. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah, badan hukum negara atau warga negara .((Nurarif & Kusuma, 2013).

Sebuah kota membutuhkan bermacam macam fasilitas yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dalam kamus tata ruang, fasilitas dapat diartikan sebagai:

1. Bangunan atau ruang terbuka
2. Istilah umum yang dipakai untuk menunjukkan pada suatu unsur penting dalam aset pemerintahan atau pemberian pelayanan jasa pada umumnya

3. Jaringan atau bangunan yang memberikan pelayanan dengan fungsi tertentu kepada masyarakat maupun perorangan berupa kemudahan kehidupan masyarakat dan pemerintah

4. Menunjang kebutuhan masyarakat

Pusat kota sebagai kawasan penarik perjalanan, telah menimbulkan banyak permasalahan di bidang lalu lintas, antara lain tingkat penggunaan fasilitas parkir yang tidak merata dan keterbatasan penyediaan lokasi parkir di pusat kota. Fasilitas parkir sebagai salah satu elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan saat ini, perlu pengaturan dalam penggunaannya. Fasilitas parkir yang efisien dapat menciptakan lalu lintas di kawasan tersebut menjadi lebih tertib dan lancar. Pemilihan lokasi parkir terkait dengan tingkat kepuasan yang didapatkan oleh para pengguna parkir dalam memilih lokasi parkir, antara lain disebabkan oleh tarif, jarak berjalan menuju tempat tujuan, kenyamanan dan keamanan, dan kemudahan mendapat lokasi parkir. antara lain disebabkan oleh tarif, jarak berjalan menuju tempat tujuan, kenyamanan dan keamanan, dan kemudahan mendapat lokasi parkir.

2.3.3 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir adalah parameter yang mempengaruhi pemanfaatan lahan parkir. Melalui karakteristik parkir dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada lokasi. Berdasarkan karakteristik parkir, maka akan dapat diketahui beberapa parameter kondisi perparkiran yang terjadi seperti mencakup volume parkir, akumulasi parkir, lama waktu parkir, angka pergantian parkir, kapasitas parkir, dan indeks parkir. Informasi mengenai karakteristik parkir ini

sangatlah diperlukan pada saat merencanakan suatu lahan parkir .(Bambang Tripoli, Rahmat Djameluddin, 2019).

1. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan parkir dalam periode waktu tertentu. Pada Persamaan 2.1 digunakan untuk menghitung akumulasi parkir sebagai berikut:

$$Akumulasi = E_i - E_x \dots\dots\dots(2.1)$$

dengan :

E = Entri (kendaraan masuk)

E_x = Extime (kendaraan keluar)

Jika sudah ada kendaraan yang diparkir di lokasi survei sebelum pengamatan, jumlah kendaraan yang ada ditambahkan ke total harga akumulasi seperti pada persamaan 2.2 berikut :

$$Akumulasi = E_i - E_x + x \dots\dots\dots (2.2)$$

dengan :

X = jumlah kendaraan yang sudah ada

2. Volume parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu. digunakan untuk (Junaidi, 2017 dalam kutipan Bambang Tripoli, Rahmat Djameluddin, 2019). Untuk menghitung volume parkir digunakan persamaan 2.3 berikut:

$$V = E_i + X \dots\dots\dots (2.3)$$

dengan :

$V =$ Volume Kendaraan

$E_i =$ Kendaraan Masuk

$X =$ Jumlah Kendaraan

3. Durasi parkir

Durasi parkir adalah Lama waktu parkir atau durasi adalah lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. (Bambang Tripoli, Rahmat Djamaluddin, 2019). Untuk menghitung durasi parkir digunakan persamaan 2.4 berikut :

$$\text{Durasi} = \text{Extime} - \text{Entime} \dots\dots\dots(2.4)$$

dengan :

$\text{Extime} =$ Saat kendaraan keluar dari lokasi parkir

$\text{Entime} =$ Saat kendaraan masuk lokasi parker

Cara menghitung durasi rata- rata menggunakan persamaan 2.5 sebagai berikut :

$$\text{Durasi rata rata} = (\text{durasi total}) / (\text{jumlah kendaraan}) \dots\dots\dots(2.5)$$

4. Kapasitas parkir

Kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah maksimum kendaraan dapat diparkir pada suatu area parkir dalam waktu dan kondisi tertentu. Kapasitas ruang parkir merupakan suatu nilai yang menyatakan jumlah seluruh kendaraan yang termasuk beban parkir, yaitu jumlah kendaraan tiap periode waktu tertentu yang biasanya menggunakan satuan per jam atau per hari. Rumus yang digunakan untuk kapasitas parkir ((Wahdan 2014 Bambang Tripoli, Rahmat Djamaluddin, 2019) adalah :

Rumus-rumus yang dipergunakan dalam perhitungan analisa kapasitas parkir yang ada diambil dari pignatoro, L.J.,(1973) dalam kutipan Dewi (2011) dapat dilihat pada persamaan 2.6 berikut:

$$\text{Kapasitas parkir : } KD = KS \times (P/D) \dots\dots\dots(2.6)$$

dengan :

KD = Kapasitas parkir kendaraan dalam jam survei (kendaraan)

KS = Jumlah ruang parkir yang ada (kendaraan)

P = Lama survei (jam)

D = Durasi parkir (jam)

Jumlah ruang parkir yang dibutuhkan digunakan persamaan 2.7 berikut :

$$Z = \frac{Y \times D}{P} \dots\dots\dots(2.7)$$

dengan,

Z = Ruang parkir yang dibutuhkan (kendaraan)

Y = Jumlah kendaraan yang parkir dalam satu waktu

D = Durasi parkir (jam)

P = Lama survei (jam)

5. Pergantian parkir

Pergantian parkir (*parking turn over*) menunjukkan besarnya tingkat penggunaan satu ruang parkir yang diperoleh dari perbandingan antara jumlah kendaraan yang diparkir dengan jumlah ruang kapasitas parkir yang tersedia, seperti pada persamaan 2.8. berikut:

Pergantian parkir = volume parkir kapasitas parkir

$$\text{Pergantian parkir} = \frac{\text{Volume patkir}}{\text{Kapasitas parkir}} \dots\dots\dots (2.8)$$

6. Indeks parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Nilai indeks parkir ini dapat menunjukkan seberapa kapasitas parkir yang

terisi. Untuk menentukan kebutuhan parkir dapat diketahui dari waktu puncak parkir dan indeks parkir. Apabila dibandingkan dengan kapasitas normal dapat diketahui seberapa besar kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh prasarana parkir yang tersedia. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. J

jika nilai $IP < 1$ menyatakan bahwa permintaan ruang parkir lebih kecil dari kapasitas parkir yang ada

Nilai $IP = 1$ menyatakan bahwa permintaan ruang parkir seimbang dengan kapasitas parkir yang tersedia

Nilai $IP > 1$ menyatakan bahwa permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas parkir yang tersedia..(Bambang Tripoli, Rahmat Djameluddin, 2019)

Rumus yang digunakan untuk menghitung nilai indeks parkir seperti pada persamaan 2.9 berikut:

$$IP = \frac{AP}{KP} \times 100\% \dots \dots \dots (2.9)$$

Dimana :

IP = Indeks parkir, AP = Akumulasi parkir, KP = Ruang parkir yang tersedia.

2.3.4 Menentukan Kebutuhan Ruang Parkir

Berdasarkan hasil penelitian (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998), standar kebutuhan parkir bervariasi tergantung pada berbagai faktor, antara lain pelayanan, tarif yang berlaku, ketersediaan tempat parkir, tingkat kepemilikan

kendaraan bermotor, dan tingkat pendapatan masyarakat. Berikut adalah kegiatan dan standar persyaratan parkir:

1. Kegiatan parkir yang bersifat tetap

Kegiatan parkir yang bersifat tetap berdasarkan pedoman (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) :

a. Pusat perdagangan

Parkir dipusat perdagangan dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu pekerja yang berkerja dipusat perdagangan tersebut dan pengunjung disajikan pada Tabel 2.2 berikut:

Tabel 2.2. Kebutuhan SRP di Pusat Perdagangan

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

Sumber (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Pusat Perkantoran

Parkir dipusat perkantoran mempunyai ciri parkir jangka panjang yang dipengaruhi oleh jumlah karyawan yang bekerja di kawasan perkantoran tersebut, SRP yang dibutuhkan untuk Pusat Perkantoran dapat dilihat pada Tabel 2.3 berikut:

Tabel 2.3. Kebutuhan SRP di Pusat Perkantoran

Luas Area Total (100 m ²)		1000	1500	2000	2500	3000	3500
Kebutuhan (SRP)	Administrasi	235	237	239	240	242	246
	pelayanan umum	288	290	291	292	295	298

(Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

c. Pasar Swalayan

Kebutuhan satuan ruang parkir yang di gunakan untuk Pusat swalayan dapat dilihat pada Tabel 2.4 berikut :

Tabel 2.4. Kebutuhan SRP di Pasar Swalayan

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

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

d. Pasar

Kebutuhan satuan ruang parkir yang di gunakan untuk padar dapat dilihat pada Tabel 2.5 berikut :

Tabel 2.5 Kebutuhan SRP di Pasar

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

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

e. Sekolah / Perguruan Tinggi

Parkir sekolah/ perguruan tinggi dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu pekerja/dosen/guru yang bekerja di sekolah/ perguruan tinggi tersebut dan siswa/mahasiswa. Pekerja/dosen/guru umumnya parkir untuk jangka panjang dan siswa/mahasiswa umumnya jangka pendek. Jumlah tempat parkir yang dibutuhkan ditentukan oleh jumlah siswa. kebutuhan unit ruang parkir untuk sekolah dan perguruan tinggi akan ditunjukkan Tabel 2.6 :

Tabel 2.6. Kebutuhan SRP di Sekolah / Perguruan Tinggi

Luas Mahasiswa (100 orang)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Kebutuhan (SRP)	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

f. Tempat Rekreasi

Kebutuhan parkir ditempat rekreasi dipengaruhi oleh daya tarik tempat tersebut. Biasanya pada hari-hari minggu libur kebutuhan parkir meningkat dari hari kerja. Untuk kebutuhan satuan ruang parkir pada tempat rekreasi dapat dilihat pada Tabel 2.7 berikut :

Tabel 2.7. Kebutuhan SRP di Tempat Rekreasi

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

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Kebutuhan ruang parkir hotel dan penginapan tergantung pada tarip sewa kamar yang diberlakukan dan jumlah kamar serta kegiatan kegiatan lain seperti seminar, dan pesta pernikahan yang diadakan di hotel tersebut. Untuk mengetahui berapa kebutuhan satuan ruang parkir pada tempat penginapan/hotel disajikan dalam Tabel 2.8 sebagai berikut :

Tabel 2.8. Kebutuhan SRP di Hotel dan Tempat Penginapan

Jumlah (buah)	Kamar	100	150	200	250	350	400	450	550	600
Tarip	<100	154	155	156	158	161	162	165	166	167
Standar (\$)	100-150	300	450	476	477	480	481	484	485	487
	150-200	300	450	600	796	799	800	803	804	806
	200-250	300	450	600	900	1050	1119	1122	1124	1425

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

g. Rumah Sakit

Kebutuhan satuan ruang parkir yang di gunakan untuk rumah sakit dapat dilihat pada Tabel 2.9 berikut :

Tabel 2.9. Kebutuhan SRP di Rumah Sakit

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

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Kegiatan parkir yang bersifat sementara

Kegiatan parkir yang bersifat sementara berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

a. Bioskop/gedung pertunjukkan

Mempunyai durasi 1,5 sampai 2 jam dan keluarnya bersamaan sehingga perlu kapasitas pintu keluar yang besar. Besarnya kebutuhan ruang parkir tergantung pada jumlah tempat duduk. Untuk mengetahui kebutuhan satuan ruang parkir kendaraan untuk gedung pertunjukkan bisa dilihat pada Tabel 2.10 berikut :

Tabel 2.10. Kebutuhan SRP di Bioskop/Gedung Pertunjukan

Jumlah Tempat Duduk (buah)	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100
Kebutuhan (SRP)	198	202	206	210	214	218	222	227	230

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Gelanggang Olahraga

Dalam menghitung kebutuhan satuan ruang parkir kendaraan pada gelanggang olahraga, tercakup secara lengkap dalam tabel 2.11

Tabel 2.11. Kebutuhan SRP di Gelanggang Olahraga

Jumlah Tempat Duduk	40	50	60	70	80	90	100	150
Kebutuhan (SRP)	235	290	340	390	440	490	540	790

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Selain itu adapun dalam menentukan ukuran kebutuhan ruang parker untuk mobil penumpang berdasarkan peruntukkan masing-masing dapat dilihat pada Tabel 2.12 sebagai berikut :

Tabel 2.12 ukuran kebutuhan ruang parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil Penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
➤ Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
➤ Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
➤ Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
Pusat Perkantoran		
➤ Pelayanan Bukan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	1,5 - 3,5
➤ Pelayanan Umum	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	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/Gdg. Pertemuan	SRP / Tempat duduk	0,1 – 0,4

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2.3.5 Satuan Ruang Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) (dalam Alhogbi, 2018) satuan ruang parkir (SRP) adalah luas efektif untuk memarkir satu kendaraan termasuk ruang bebas dan bukaan pintu. Penentuan dari Satuan Ruang Parkir dapat berbeda-beda, tergantung dari ukuran dari kendaraan yang parkir. Untuk menentukan Satuan Ruang Parkir didasarkan sebagai berikut ini :

1. Dimensi Kendaraan Standar Untuk Mobil Penumpang .
2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir di berikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan, Ruang bebas lateral di tetapkan pada saat posisi pintu kendaraan di buka, yang di ukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dapat dilihat pada Tabel 2.13 berikut:

Tabel 2.13 Lebar Bukaan pintu Kendaraan (Abubakar, 2011)

Jenis bukaan pintu	Pengguna dan/atau peruntukan fasilitas parkir	Gol
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	1. Kariawan/pekerja kantor 2. Tamu/Pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, Universitas	1
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 75 cm	Pengunjung pusat tempat olahraga, hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	11
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat	111

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Berdasarkan dari tabel 2.13 diatas, penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) terbagi menjadi 3 jenis kendaraan, dan untuk penentuan SRP untuk mobil penumpang digolongkan menjadi tiga golongan, seperti yang bisa dilihat pada Tabel 2.14 di bawah.

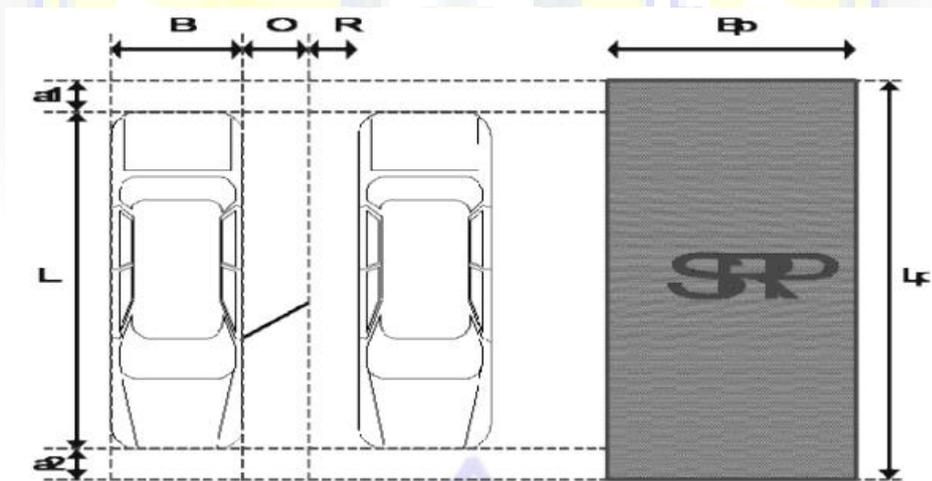
Tabel 2.14 Penentuan Satuan Ruang Parkir (Abubakar, 2011)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m)
1.a mobil penumpang golongan 1	2.30 x 5.00
1.b mobil penumpang golongan 11	2.50 x 5.00
1.c mobil penumpang golongan 3	3.00 x 5.00
2. bus /truck	3.40 x 12.50
3. Sepeda motor	0.75 x 2.00

(Sumber: (Dirjen Perhubungan Darat, 1998))

Seperti yang diuraikan pada tabel 2.14 diatas yakni menunjukkan satuan ruang parkir untuk masing masing kendaraan. Analisis- analisis yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing masing jenis kendaraan dapat di lihat dan diuraikan pada Gambar 2.1 sebagai berikut ini:

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Gambar 2.1 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

Keterangan :

B = lebar total kendaraan (cm)
(cm)

O = lebar bukaan pintu (cm)

R = jarak bebas arah lateral (cm)

$\alpha_1 \alpha_2$ = jarak bebas longitudinal (cm).

L_p = panjang total ruang parkir

L = Panjang total kendaraan (cm)

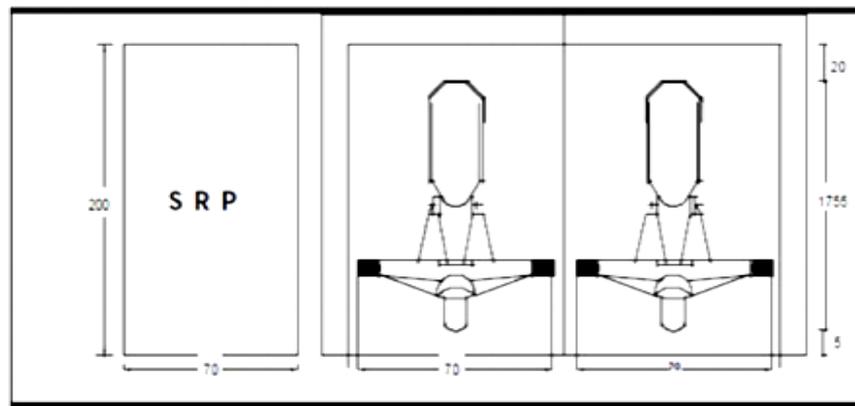
B_p = lebar total ruang parkir (cm)

Tabel 2.15 Ukuran Satuan Ruang Parkir Mobil Penumpang (dalam meter)

Gol. I	$B = 1,70$	$a1 = 0,10$	$Bp = B + O + R$
	$O = 0,55$	$L = 4,70$	$Lp = L + a1 + a2$
	$R = 0,05$	$a2 = 0,20$	$Bp = 2,30$ $Lp = 5,0$
Gol. II	$B = 1,70$	$a1 = 0,10$	
	$O = 0,75$	$L = 4,70$	
	$R = 0,05$	$a2 = 0,20$	$Bp = 2,50$ $Lp = 5,0$
Gol. III	$B = 1,70$	$a1 = 0,10$	
	$O = 0,80$	$L = 4,70$	
	$R = 0,05$	$a2 = 0,20$	$Bp = 2,50$ $Lp = 5,0$

Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Gambar 2.2 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor

2.3.6 Sistem Pola Parkir

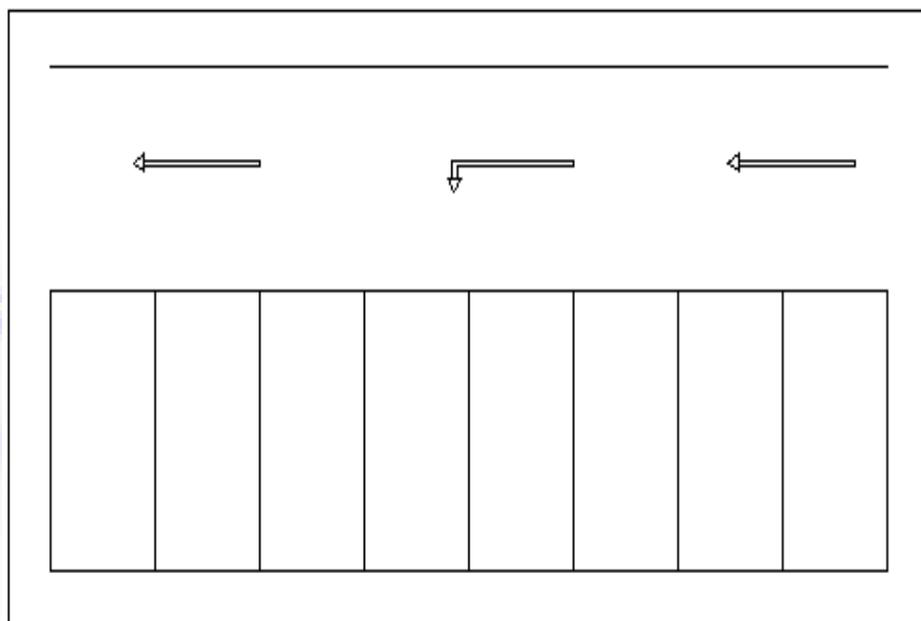
Menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) bentuk parkir dapat di bedakan sebagai berikut :

1. Parkir Kendaraan Satu Sisi

- a. Membentuk sudut 90°

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

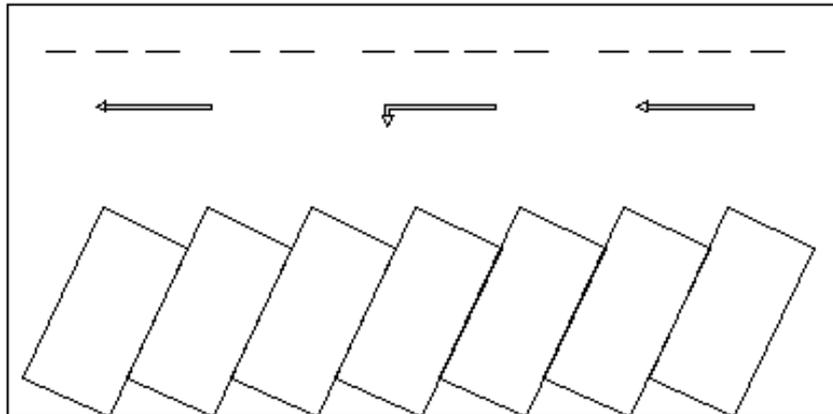
Adapun gambar pola parkir membentuk sudut 90° bisa dilihat pada Gambar 2.3



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)
Gambar 2.3 Pola parkir kendaraan satu sisi sudut 90°

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir sudut 90° . Adapun gambar pola parkir membentuk sudut 30° , 45° , 60° bisa dilihat pada Gambar 2.4.



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Gambar 2.4 Pola parkir kendaraan satu sisi sudut 30°, 45°, 60°

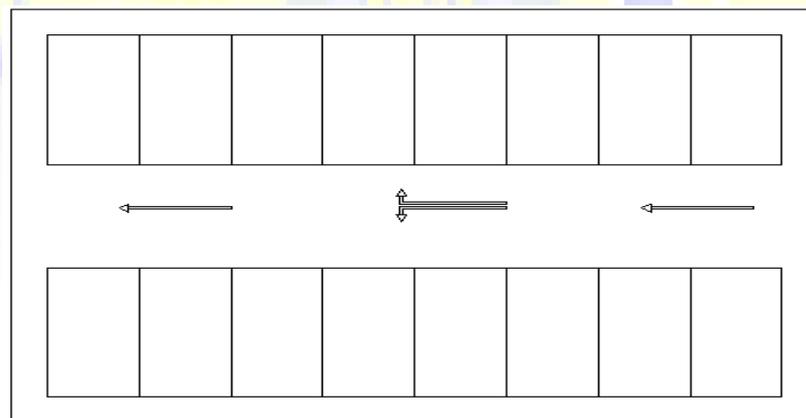
2. Pola Parkir Kendaraan Dua Sisi

a. Membentuk sudut 90°

Arah gerak lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.

Adapun pola parkir kendaraan membentuk sudut 90° dapat dilihat pada

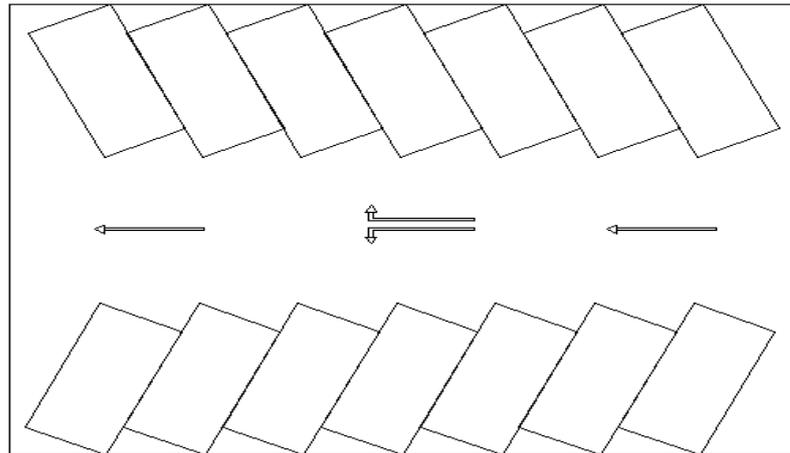
Gambar 2.5 berikut :



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)

Gambar 2.5 Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 90°

Membentuk sudut 30°, 45°, 60° Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir parallel. Adapun pola parkir kendaraan membentuk sudut 30°, 45°, 60° dapat dilihat pada Gambar 2.6 dibawah:



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
 Gambar 2.6 Pola parkir kendaraan dua sisi sudut 30°, 45°, 60°

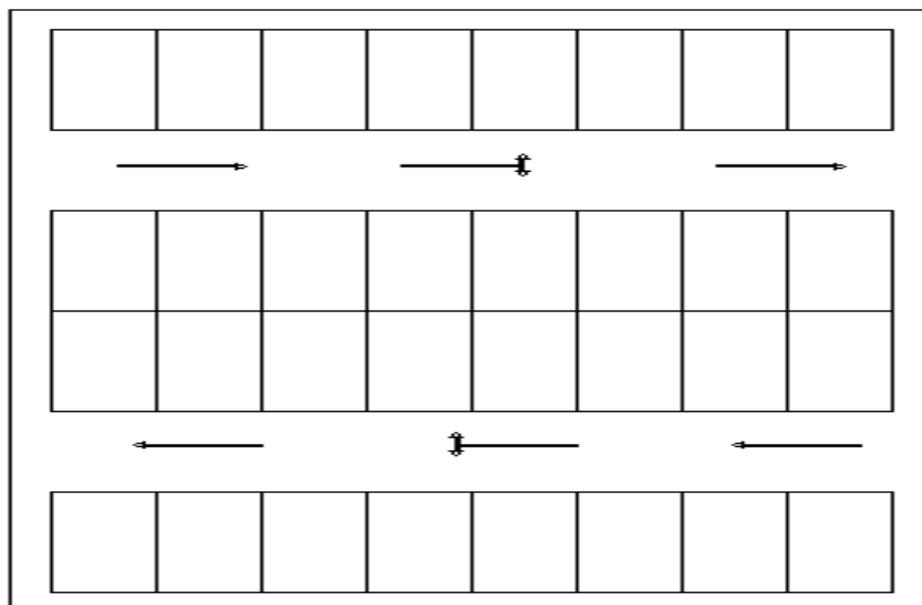
c. Pola Parkir Pulau

Pola parkir pulau digunakan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

Pola parkir pulau ini terbagi menjadi beberapa, diantaranya yakni membentuk sudut 90°.

Adapun untuk pola parkir pulau dengan sudut 90° dapat dilihat pada

Gambar 2.7 berikut:

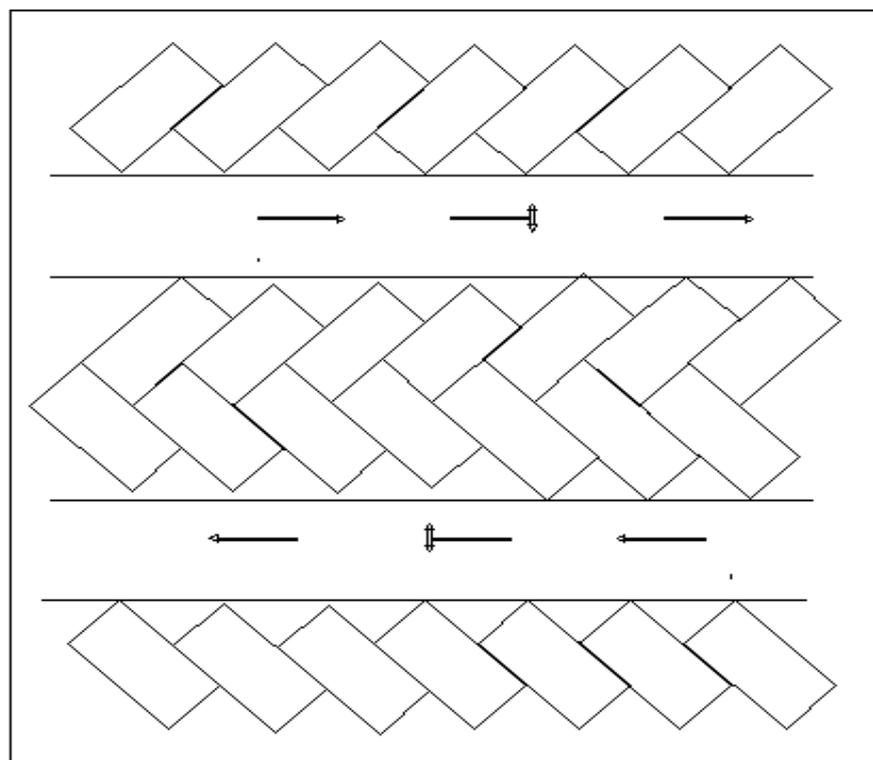


Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
 Gambar 2.7 Pola parkir pulau sudut 90°

1) Membentuk sudut 45 °

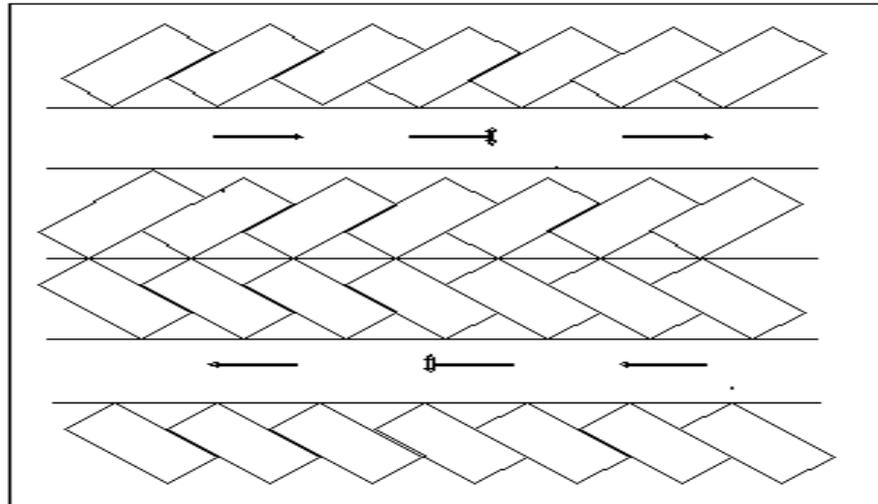
Selain membentuk sudut 90 derajat, pola island parking yang digunakan di tempat parkir dengan banyak ruang memiliki sudut 45 derajat dan banyak pembagian tergantung pada jenis kendaraannya. Seperti terlihat pada foto penataan parkir pulau, membentuk sudut 45 derajat seperti pada gambar 2.6 sampai dengan Gambar 2.7 sebagai berikut :

a) Bentuk tulang ikan tipe A



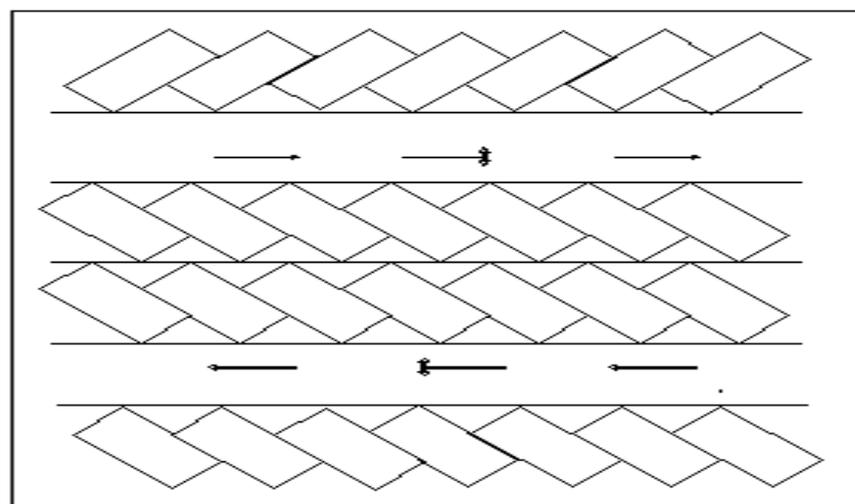
Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)
Gambar 2.8 Pola parkir sudut 45 ° tipe A

b) Bentuk tulang ikan tipe B



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)
Gambar 2.9 Pola parkir pulau sudut 45° tipe B

c) Bentuk tulang ikan tipe C



Sumber : (Dirjen Perhubungan Darat, 1998)
Gambar 2.10 Pola parkir pulau sudut 45° tipe C.

2.3.7 Pengendalian Parkir

Menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) salah satu kebijakan parkir adalah menetapkan pembatasan kegiatan parkir pembatasan kegiatan parkir di lakukan terhadap parkir di pinggir jalan ataupun pada parkir di luar jalan yang di terapkan terutama di jalan jalan utama dan pusat pusat kota kebijaksanaan ini akan sangat efektif untuk meningkatkan tingkat pelayanan jaringan jalan .

Bila permintaan parkir telah melampaui penyediaan ruang parkir, yang ditandai dari banyaknya pelanggaran terhadap ketentuan parkir ditempat yang seharusnya dilarang untuk parkir atau banyaknya parkir berlapis (ganda). Untuk itu perlu diambil kebijakan pengendalian parkir.

Pengendalian parkir dapat dilakukan dengan jalan pengendalian ruang, waktu dan pengendalian biaya parkir. Pengendalian ini juga bisa dikaitkan dengan keseimbangan antara penawaran dan permintaan tempat parkir. Karena keterbatasan ruang terutama dipusat kota, maka untuk menyeimbangkan permintaan dan penawaran parkir, maka yang dilakukan adalah bukan memperbesar penawaran, namun mengendalikan permintaan dengan cara menekan permintaan parkir baik dari sisi ruang dan waktu. Pembatasan ruang dan waktu parkir yang dikombinasikan dengan biaya parkir progresif persatuan waktu akan dapat menekan penggunaan ruang parkir.(Surakarta, 2013)

Salah satu kebijakan parkir adalah menerapkan pembatasan kegiatan parkir. Pembatasan kegiatan parkir dilakukan terhadap parkir di pinggir jalan yang diterapkan terutama di jalan-jalan utama dan pusat-pusat kota. Kebijakan ini akan sangat efektif untuk meningkatkan tingkat pelayanan jaringan jalan atau

untuk menyeimbangkan antara permintaan dan pembayaran kembali atas investasi keuangan untuk pembangunan prasarana dan perawatan fasilitas yang ada

Pada umumnya semakin dekat arah pergerakan menuju pusat kota , akan semakin banyak menemui hambatan-hambatan pada saat mengemudikan kendaraan. Hambatan-hambatan tersebut disebabkan oleh semakin besarnya tingkat kegiatan kegiatan yang ada, dimana salah satu penghambat yang penting adalah parkir di pinggir jalan. Berbeda dengan pergerakan menuju arah yang keluar dari pusat kota, yaitu semakin ke jauh dari pusat kota semakin sedikit pula hambatan-hambatan yang ditemui.((Nurarif & Kusuma, 2013)

Tujuan pengendalian parkir Sejauh ini, aspek yang dibahas dari pengendalian parkir adalah dengan orientasi komersil. Sedangkan tujuan dari pengendalian parkir itu sendiri adalah :

1. Mencegah terjadinya hambatan arus kendaraan
2. Mengurangi kecelakaan.
3. Memelihara benda sejarah, sekiranya berada di suatu kota dengan nilai sejarah yang tinggi.
4. Bertindak sebagai mekanisme pembatas terhadap penggunaan jalan di daerah yang padat.

Saat ini bahkan pengendalian parkir merupakan satu-satunya metode untuk membatasi pergerakan kendaraan yang dapat dilakukan oleh seorang perencana sistem transportasi yang komperhensif dan terintegrasi. Dulu, pengendalian parkir diterapkan terutama untuk mengurangi hambatan kendaraan dan untuk

memungkinkan jalan menjadi lebih baik dalam memenuhi permintaan lalu lintas, dengan mengganti parkir di jalan (on street parking) menjadi parkir di luar jalan (off street parking)

Pengendalian parkir telah dimanfaatkan untuk memengaruhi demand kota yang terjadi, mencegah orang untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan mobil dan mengalihkannya ke penggunaan transportasi publik. Namun sampai saat ini, pencegahan pembawaan mobil tersebut tidak diterapkan pada semua kendaraan, hanya pada mereka yang memang tidak membutuhkan kendaraan. Seseorang yang hanya mengendarai kendaraannya selama beberapa saat untuk bekerja dengan tingkat isian kendaraan 1,5 orang per mobil, kemudian meninggalkan kendaraannya tersebut sampai dengan waktu yang lama, perlu dicegah pergerakan dengan kendaraan pribadinya tersebut. Bagi mereka yang melakukan perjalanan dan parkir, pencegahan tidak dilakukan. ((Nurarif & Kusuma, 2013)

Jadi tujuan dari kebijakan perparkiran dipusat kota adalah meningkatkan para pemarkir jangka pendek (misalnya para pemarkir untuk shopping) dan mencegah pemarkir jangka panjang misalnya komuter. (Ninla Elmawati Falabiba et al., 2014)

2.3.8 Pengendalian Permintaan

Menurut (Dirjen Perhubungan Darat, 1998) bila permintaan parkir telah melampaui penyediaan parkir yang di tandai dari banyaknya pelanggaran terhadap parkir di tempat yang seharusnya tidak boleh parkir, atau banyaknya

parkir ganda untuk memecahkan masalah tersebut perlu di ambil langkah langkah untuk mengendalikanya.

Menurut (Ninla Elmawati Falabiba et al., 2014) Pengendalian utama yang sejauh ini telah dibahas adalah mengenai tempatnya. Akan tetapi harga dan biaya adalah penting juga mengingat pengendalian tersebut dapat digunakan secara bersama agar penawaran tempat parkir yang tersedia dapat disesuaikan dengan permintaan. Parkir dikendalikan melalui suatu kombinasi atas suatu pembatasan-pembatasan tempat, waktu dan biaya. Pengendalian dengan waktu dan biaya berkaitan dengan usaha untuk menyeimbangkan penawaran, permintaan dan pembayaran kembali atas investasi keuangan untuk pembangunan prasarana dan perawatan. Pembatasan-pembatasan yang dapat dilakukan adalah :(Ii, 1995)

1. Pembatasan lokasi/tempat parkir kendaraan, terutama dimaksudkan untuk mengendalikan arus lalu lintas kendaraan pribadi di suatu daerah tertentu atau untuk membebaskan suatu daerah/koridor tertentu dari kendaraan yang parkir di pinggir jalan karena alasan kelancaran lalu lintas.
2. Pembatasan waktu parkir pada suatu koridor tertentu, misalnya pada suatu koridor pada jam sibuk pagi harus bebas parkir karena tempat parkir tersebut digunakan untuk mengalirkan arus lalu lintas.
3. Penetapan tarif parkir optimal sehingga pendapatan asli daerah dapat dioptimalakan sedang arus lalu lintas tetap dapat bergerak dengan lancar.
4. Pembatasan waktu parkir biasanya diwujudkan dengan penetapan tarif progresif menurut lamanya waktu parkir.
5. Pembatasan-pembatasan pengeluaran ijin penggunaan parkir.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

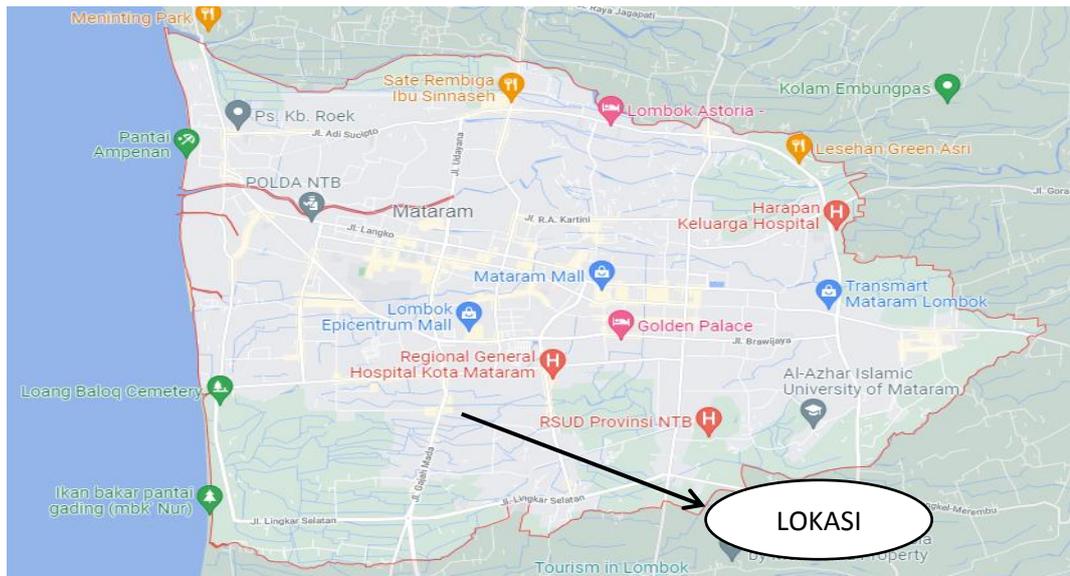
3.1 Umum

Metodologi penelitian adalah tata cara yang lebih terperinci mengenai tahap tahap dalam melakukan sebuah penelitian yang output akhirnya berupa penarikan kesimpulan mengenai topik penelitian yang diambil. Dalam penelitian ini ada dua metode yang digunakan yaitu metode survey dan wawancara langsung kepada pihak pasar pagesangan kota mataram.

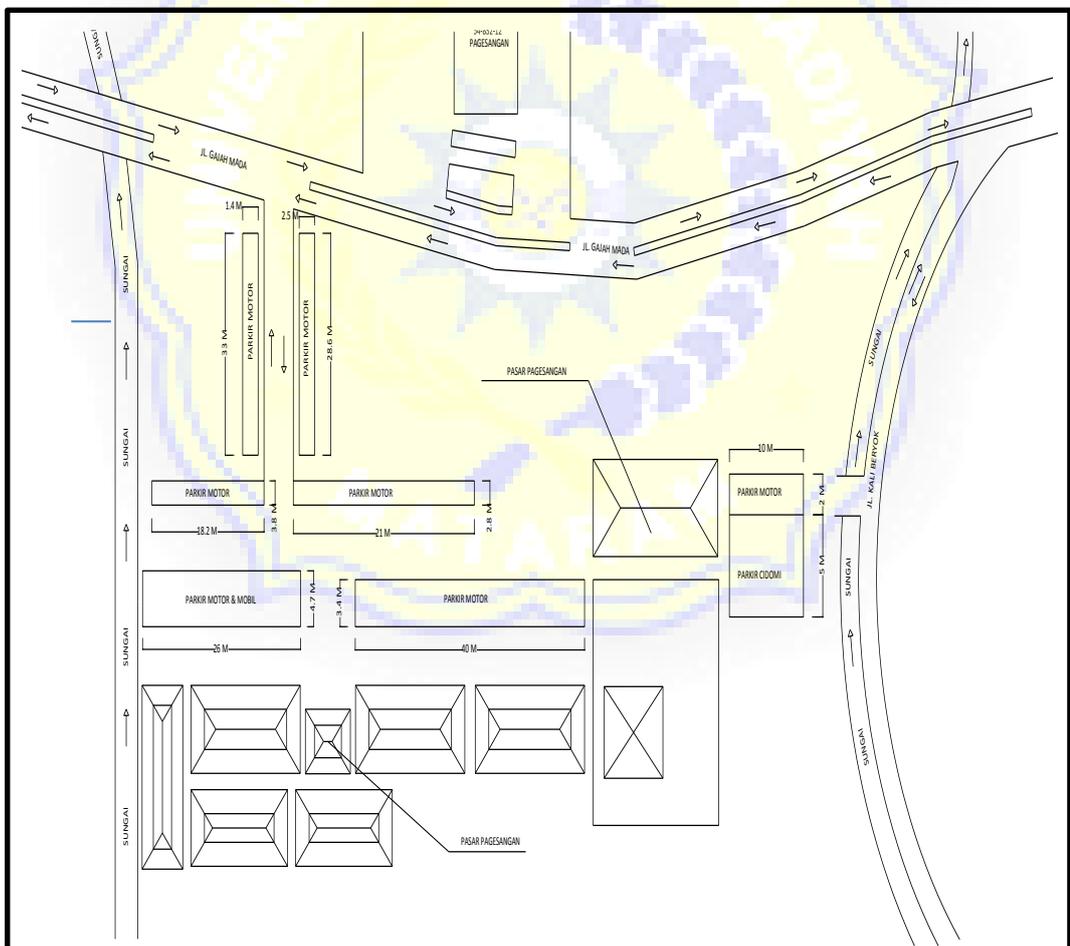
Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif berbasis survei. Penelitian kuantitatif adalah jenis penyelidikan empiris (berdasarkan bukti atau nyata). Yang dilakukan secara sistematis dengan memanfaatkan statistik, matematika, atau metode atau prosedur komputasi lainnya. penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisisnya pada data data numerical (angka) yang diolah dengan metode statistika.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Pasar Pagesangan Kota Mataram Jalan Gajah mada, Kecamatan Mataram, Kota mataram. Pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan selama tiga hari yaitu pada hari Rabu, sabtu dan hari minggu pada jam 6.00 wita -9.00 untuk di pagi hari dan jam 10.00 -12.00 wita diwaktu siang . Berikut dapat dilihat pada gambar 3.1 lokasi penelitian dan Gambar 3.2 peta lokasi.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian



Gambar 3.2: Sket lokasi penelitian di Pasar Pagesangan Kota Mataram
Sumber : Pasar Pagesangan 2021

3.3 Pengumpulan Data

Data yang digunakan untuk dianalisa berupa data primer dan data sekunder sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data diperoleh dengan cara melakukan suurvey langsung di lapangan .Motode pengumpulan data dapat dilakukan sebagai berikut :

3.3.1 Data primer

Data primer adalah data yang didapatkan oleh peneliti dari hasil pengamatan secara langsung di lapangan .Adapun data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Jumlah kendaraan masuk
2. Data jumlah kendaraan keluar

3.3.2 Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain sebagai tambahan informasi. Didapat kan dari instansi instansi terkait . Adapun data skunder yang diperlukan adalah :

1. Jumlah penjual tetap
2. Jumlah pengunjung

3.4 Cara Pengambilan Data

Dalam proses pengambilan data di lokasi penelitian ada beberapa tahapan yang harus dikerjakan :

1. Menentukan titik pengamatan(*Cordon Count*) terlebih dahulu sebelum melakukan perhitungan

2. Setelah menentukan titik pengamatan selanjutnya menghitung seluruh kendaraan masuk dan kendaraan keluar ,untuk mendapatkan data yang akurat maka diperlukan minimal 2 surveyor
3. Melakukan proses wawancara kepada pihak pasar antara lain juru parkir, pedagang, dan kapala pasar. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk menambah informasi terkait parkir dan pasar.

3.5 Instrumen Penelitian

Untuk memudahkan dalam mendapatkan data dan hasil survei yang tepat digunakan berbagai perangkat untuk membantu dalam proses penelitian di lapangan adalah :

1. Formulir survey

Formulir survei digunakan untuk mencatat jumlah kendaraan masuk dan jumlah kendaraan keluar

2. Peralatan yang di butuhkan

Dalam penelitian ini digunakan beberapa alat untuk mendukung pelaksanaan penelitian di lapangan antara lain

- a. Alat tulis berupa buku ,pensil ,pena.
- b. Jam tangan ,digunakan untuk mengukur waktu awal mulai dan akhir pengamatan
- c. Kamera/handphone digunakan untuk mengambil gambar atau dokumentasi pada saat melakukan pengamatan.
- d. Counter digital (alat penghitung) untuk menghitung jumlah kendaraan masuk maupun kendaraan keluar

3.6 Analisis Data

Dalam melakukan suatu penelitian akan dibutuhkan susunan langkah langkah penelitian terlebih dahulu untuk mempermudah dalam menganalisis. Dalam penelitian ini perlu direncanakan langkah langkah yang dilakukan agar proses penelitian dapat dilakukan secara efektif . Berikut ini langkah langkah dalam peneltian :

1. Langkah pertama

Sebelum melakukan penelitian terlebih dahulu harus memperdalam ilmu dan melakukan pembelajaran tentang topik dan subjek penelitian

2. Langkah kedua

Analisa pengurain data dengan menghitung jumlah kendaraan masuk dan jumlah kendaraan keluar

3. Langkah ketiga

Melakukan perhitungan dan analisa data yang diperoleh dari hasil survei di lapangan dengan menggunakan pedoman Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998 dan di dukung dengan menggunakan aplikasi software Microsoft excel.

4. Langkah ke empat

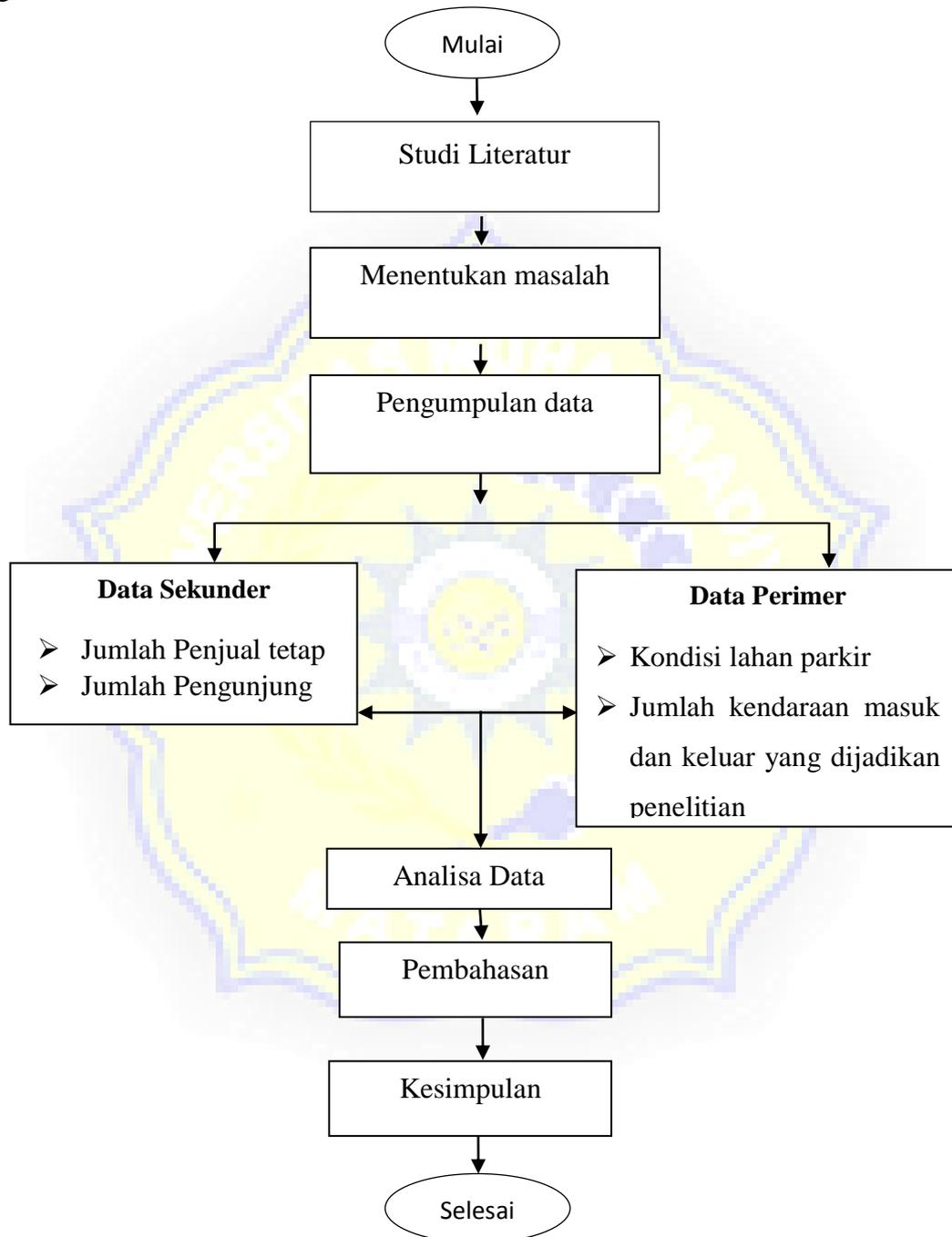
Melakukan pembahasan dan menjelaskan tentang hasil perhitungan yang telah dikerjakan dan memberikan kesimpulan untuk pengambilan keputusan yang berhubungan dengan tujuan penelitian .

5. Langkah kelima

Membuat kesimpulan dari hasil analisa data.

3.7 Bagan Alir Penelitian

Bagan alir alir penelitian dalam menyusun skripsi dapat dilihat pada gambar 3.3 dibawah ini;



Gambar 3.3 Bagan alir penelitian