

## DESAIN PARKIR SEPEDA MOTOR DI PASAR TRADISIONAL WINDU BOGA DENPASAR

Putu Defri Suryananta, I Gusti Agung Gde Suryadarmawan, I Ketut Sudipta Giri,  
I Ketut Diartama Kubon Tubuh

*Program Studi Teknik Sipil Universitas Mahasaraswati Denpasar  
Email: Defrinanta@gmail.com*

**ABSTRAK:** Pasar Tradisional Windu Boga adalah salah satu pasar di Denpasar yang terletak di wilayah Denpasar Selatan, merupakan tempat aktifitas masyarakat yang bergerak di bidang ekonomi khususnya pedagang, dimana sebagian besar para pedagang dan pembeli yang datang menggunakan jasa transportasi (kendaraan) untuk bisa sampai di pasar yang mengakibatkan meningkatnya volume kendaraan, dan sering terjadi kemacetan. Untuk mengantisipasi hal tersebut perlu disediakan fasilitas parkir yang memadai dan tertata dengan rapi. Tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk merencanakan desain parkir yang ideal untuk Pasar Tradisional Windu Boga. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data dalam penelitian ini adalah pengamatan secara langsung dengan melakukan survei. Survei dilakukan selama 1 (satu) hari pada hari Minggu 4 Juli 2021. Penelitian sendiri dimulai dari pukul 04.00 sampai 13.00 Wita. Karena pada Pasar Tradisional Windu Boga tidak terdapat petak parkir resmi maka penulis membuat 4 desain petak parkir dimana penulis memilih desain 1 untuk dijadikan desain petak parkir karena desain 1 memiliki petak parkir yang paling banyak dibandingkan desain lainnya dan memiliki indeks parkir yang paling rendah yaitu 7,29

**Kata Kunci:** Desain, Parkir, Pasar

**ABSTRACT:** Windu Boga Traditional Market is one of the markets in Denpasar which is located in the South Denpasar area, is a place for community activities engaged in the economy, especially traders, where most of the traders and buyers who come use transportation services (vehicles) to get to the area. market which resulted in increased volume of vehicles, and frequent traffic jams. To anticipate this, it is necessary to provide adequate and neatly arranged parking facilities. The purpose of carrying out this research is to plan an ideal parking design for the Windu Boga Traditional Market. The method used in collecting data in this study is direct observation by conducting a survey. The survey was conducted for 1 (one) day on Sunday, July 4, 2021. The research itself started from 04.00 to 13.00 WITA. Because in Windu Traditional Market If there are no official parking plots, the author makes 4 parking plot designs where the author chooses design 1 to be used as a parking plot design because design 1 has the most parking plots compared to other designs and has the lowest parking index of 7.29

**Keywords:** Design, Parking, Market

### PENDAHULUAN

Denpasar merupakan Ibukota Provinsi Bali. Selain itu, kota ini juga merupakan pusat aktivitas perdagangan, jasa pariwisata, dan juga sebagai kota pendidikan. Sebagai kota yang menyandang berbagai makna strategis, Kota Denpasar cenderung memiliki tingkat pertumbuhan penduduk yang meningkat. Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan dengan semakin berkembangnya teknologi di jaman sekarang ini, khususnya teknologi di bidang otomotif, telah membuat semakin bertambahnya jumlah dan jenis kendaraan yang beroperasi untuk memenuhi tuntutan kebutuhan manusia. Hal ini telah menyebabkan transportasi menjadi masalah yang harus ditangani untuk dapat menciptakan tujuan dari sistem transportasi itu sendiri.

Pada dasarnya parkir merupakan suatu tempat untuk memberhentikan dan menyimpan kendaraan untuk sementara waktu pada suatu ruang tertentu. Dimana ruang tersebut bisa

berupa tepi jalan, garase dan tempat-tempat lain yang disediakan untuk menampung kendaraan tersebut. Dengan demikian parkir didefinisikan sebagai tempat khusus bagi kendaraan untuk berhenti demi keselamatan, Karena itu perlunya fasilitas parkir yang memadai untuk memenuhi kebutuhan parkir.

Pasar Tradisional Windu Boga adalah salah satu pasar tradisional di Denpasar yang terletak di wilayah kecamatan Denpasar Selatan. Pasar merupakan suatu tempat terjadinya proses jual beli, dimana sebagian besar para pedagang dan pembeli atau masyarakat datang ke pasar tersebut menggunakan sarana transportasi berupa kendaraan bermotor untuk bisa sampai di pasar. Dengan adanya aktifitas tersebut mengakibatkan meningkatnya volume kendaraan yang memasuki wilayah Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar. Pemerintah dalam hal ini Perusahaan Daerah (PD) Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar perlu

menyediakan areal parkir dan desain parkir yang memadai dan tertata dengan baik untuk menghindari kurangnya daya tampung atau tempat parkir kendaraan yang parkir pada areal Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar sehingga dapat memberikan pelayanan parkir yang diharapkan oleh semua pihak atau para pengguna parkir.

Berdasarkan uraian diatas, maka sangat perlu dilakukan penelitian tentang parkir di Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar, dengan maksud untuk mengetahui apakah penyediaan lahan parkir dan desain parkir di Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar sudah memenuhi kebutuhan parkir bagi sebagian besar atau seluruh pengunjung, sehingga dapat dijadikan bahan kajian dalam perencanaan area parkir di Pasar Tradisional Windu Boga Denpasar.

### **Jenis Parkir**

Direktur Jendral Perhubungan Darat (1998) mengungkapkan bahwasanya sesuai penempatannya, parkir terbagi ke dalam jenis parkir yakni pada badan jalan serta pada luar badan jalan.

#### **1. Parkir dalam badan jalan (on-street parking)**

Tipe parkir ini dilaksanakan di permukaan bagian jalan dengan mempergunakan wilayah badan jalan. Meskipun tipe ini didominasi oleh pengemudi, namun tetap memicu kerugian untuk pemakai jasa transportasi lainnya. Perihal ini diakibatkan karena parkir menggunakan wilayah badan jalan yang nantinya bakal menyusutkan ukuran fungsi jalan maka hal ini bisa menyusutkan arah lalu lintas yang nantinya bakal memicu konflik dalam manfaat jalan yang bersangkutan. Meskipun hanya berbagai kendaraan saja yang memarkir dalam badan jalan. Dirjen Perhubungan Darat (1998) mengungkapkan transportasi yang memarkir disisi jalan ialah variabel pertama atas 50% penyebab musibah yang ada di dalam arus jalan di wilayah pertokoan. Perihal ini sebab dikarenakan menyusutnya hak pengeliatan, transportasi berhenti serta ataupun keluarnya transportasi dari lokasi parkir di depan transportasi yang melewati dengan tiba-tiba.

#### **2. Parkir dalam Luar Badan Jalan (Off-Street Parking).**

Tipe parkir ini yakni tempat memarkir transportasi yang berlokasi tidak berkedudukan wilayah badan jalan. Tipe ini umumnya dibuatkan khusus yang bisa berbentuk lokasi

parkir ataupun bangunan parkir. Tempat yang dibutuhkan untuk parkir di jenis ini wajib dibuat tidak menjauhi dari lokasi yang dituju oleh pengemudi. Jarak parkirnya tidak melebihi dari 300 hingga 400 m. Bilamana melebihi dari itu pengemudi bakal melakukan pencarian lokasi parker yang lainnya akibat enggan dalam berjalan jauh (Warpani, 1990).

### **Tata Guna Lahan**

Tata Guna lahan (*land use planning*) ialah penaturan pemakaian perlahanan. Pada tata guna lahan diungkapkan tidak saja tentang pemakaian permukaan bumi, namun pula tentang pemakaian permukaan bumi di lautan (Jayadinata,2002).

Peruntukan rencana tata ruang (objek) yang ditinjau ialah peruntukan untuk daerah kawasan objek wisata yang tertuju pada pantai Sanur. Daerah Pariwisata Sanur ialah satu diantara 16 (enam belas) Daerah Pariwisata di Bali serta 5 Daerah Daya Tarik Wisata Khusus beralaskan dalam pasal 66 Peraturan Daerah Prov. Bali Nomor 16 Periode 2009 mengenai RTRW Prov. Bali (Perda Kota Denpasar Nomor 27 Periode 2011).

### **Desain dan Pola Parkir**

Sistem pola parkir tidak terlepas dari peran fasilitas parkir itu sendiri fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu dan bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu lintas.

Morlok,1991 mendefinisikan transportasi sebagai' suatu tindakan, proses atau hal yang sedang dipindahkan dari suatu tempat ketempat lainnya,"dalam transportasi terdapat unsur pergerakan (movement), dan secara fisik terjadi perpindahan atas orang atau barang dengan atau tanpa alat pengangkut ketempat lain, pejalan kaki adalah perpindahan orang tanpa alat.Sistem transportasi bermanfaat untuk tujuan perjalanan, berpergian dan lalu lintas. Perjalanan adalah proses perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain (memakai rute dan alat transportasinya).

Menurut (AbuBakar, Iskandar et al 1996), Jalur sirkulasi adalah tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir. Jalur gang adalah jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan. Perbedaan antara jalur sirkulasi

dan jalur gang terutama terletak pada penggunaannya.

Inventarisasi fasilitas parkir dalam studi parkir selalu dimulai dari keadaan yang sekarang. Inventarisasi fasilitas parkir berguna untuk mengetahui jumlah petak parkir yang ada pada daerah studi yang berkaitan dengan kapasitas parkir. Pada pelataran parkir yang tidak terdapat marka dari petak parkir, maka untuk menentukan ukuran petak parkir dipakai standar fasilitas parkir (Warpani, 1990).

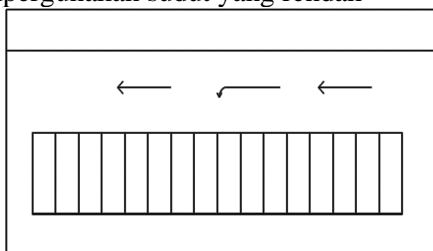
Kebutuhan ruang parkir merupakan luas area yang dibutuhkan untuk jumlah kendaraan yang menggunakan parkir. Kebutuhan ruang parkir terbagi atas 2 bagian: 1. Kebutuhan ruang parkir efektif merupakan luas area yang dibutuhkan berdasarkan akumulasi kendaraan tertinggi. 2. Kebutuhan ruang manuver adalah ruang bebas kendaraan untuk melakukan putaran agar mudah untuk masuk dan keluar dari areal parkir. Pola yang digunakan sebagai dasar dalam mendesain ruangan parkir dalam luar badan jalan ialah secara berikut:

1. Pola transportasi satu sisi

Pola ini diimplementasikan bilamana adanya persediaan ruangan yang sempit di sebuah pelaksanaan kegiatan.

a. Dibentuknya sudut  $90^\circ$

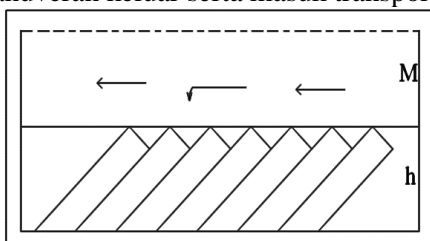
Pola ini mempunyai volume yang lebih disbanding dengan pola yang lainnya, tetapi pola parkir ini cenderung menyulitkan dalam manuver kendaraan dibandingkan pola yang menggunakan sudut yang rendah



Gambar 1. Pola parkir Tegak Lurus untuk Mobil Penumpang  
(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Dibentuknya sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ ,  $60^\circ$

Pola ini sangat mudah dalam melaksanakan pemanuveran keluar serta masuk transportasi.



Gambar 2. Pola Parkir Sudut untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Interpretasi:

M = Masuknya transportasi.

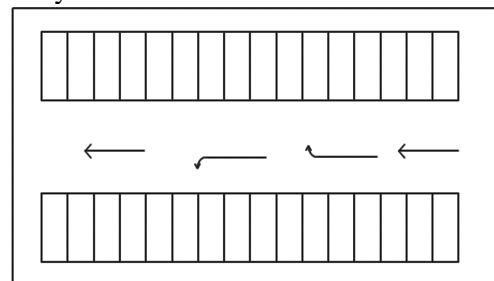
h = selisih jauhnya diantara tepian luar satuan ruangan parkir

1. Pola parkir transportasi dua sisi.

Umumnya pola ini dilaksanakan bilamana adanya ketersediaan yang memadai di sebuah lahan parkir.

a. Membentuk  $90^\circ$

Pola ini dimana jalur pergerakan lalu lintas kendaraannya bisa satu jalur ataupun dua jalur, tetapi kemudahan serta kenyamanan pengendara dalam manuver masuk serta ke lura ke ruangan parkir menjadi lebih rendah bila diperbandingkan dengan pola rendah yang sudutnya di atas  $90^\circ$

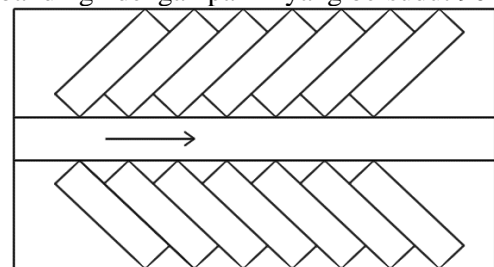


Gambar 3. Pola Parkir Tegak Lurus yang Berhadapan untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Dibentuknya sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ ,  $60^\circ$

Pola ini lebih memudahkan dalam manuver dibandingkan dengan parkir yang bersudut  $90^\circ$ .



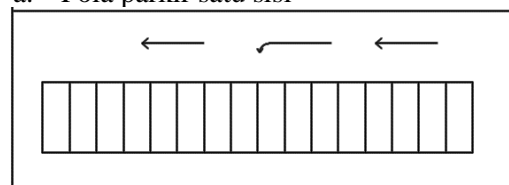
Gambar 4. Pola Parkir Sudut yang Berhadapan untuk Mobil Penumpang

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Pola parkir sepeda motor

Biasanya dalam pola ini keadaan kendaraan ialah  $90^\circ$  sangat menguntungkan.

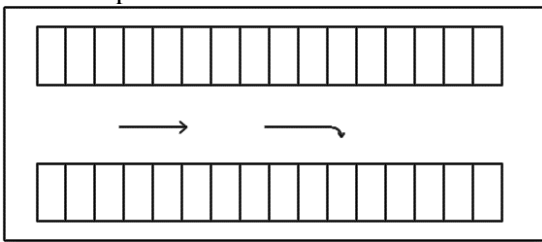
a. Pola parkir satu sisi



Gambar 5. Pola Parkir Satu Sisi untuk Sepeda Motor

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

b. Pola parkir dua sisi



Gambar 6. Pola Parkir Dua Sisi untuk Sepeda Motor

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

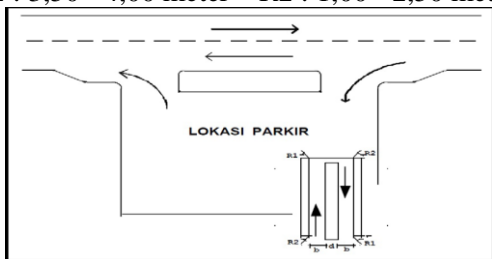
Diungkapkan bermacam kebijakan dari prasarana pintu masuk hingga ketentuan daerah parkir beralaskan bangunan serta keperluan parkir luar badan jalan yakni secara berikut:

1. Jalan Masuk serta Keluar

Skala ukuran pintu keluar-masuknya bisa dipastikan, yakni lebarnya 3 meter serta panjangnya wajib bisa mawadahi tiga mobil bersamaan dengan jarak 1,5 meter diantar mobil (*spacing*), Sehingga sebab itu, ukuran panjang-lebar gerbang keluar serta masuknya minimal 15 meter.

Pintu Masuk serta Keluar Terpisah

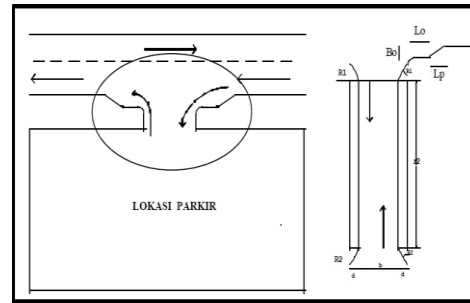
Satu jalur:	Dua jalur:
b : 3,00 - 3,50 meter	b : 6,00 meter
d : 0,80 - 1,00 meter	d : 0,80 - 1,00 meter
R1 : 6,00 - 6,50 meter	R1 : 3,50 - 5,00 meter
R2 : 3,50 - 4,00 meter	R2 : 1,00 - 2,50 meter



Gambar 7. Jalan Masuk serta Keluar Kendaraan

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

2. Gerbang Masuk Serta Keluar Dijadikan Satu



Gambar 8. Pintu Masuk dan Keluar Menjadi Satu

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

Perihal yang wajib diberikan perhatian pada perencanaan gerbang masuk serta keluar satu gerbang ialah secara berikut.

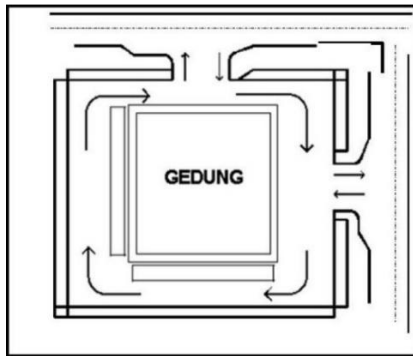
- 1) Tempat jalan masuk/keluarnya diletakan sejauh mungkin dari persimpangan.
- 2) Tempat jalan masuk/keluarnya diletakan seperti sebagaimana biasanya maka kemungkinan masalah bisa terhindarkan dengan para pejalan kaki.
- 3) Tempat jalan keluar diletakan seperti sebagaimana biasanya maka memberi pengeliatan yang cukup ketika melaju ke jalur lalu lintas.
- 4) Dengan teoritis bisa diungkapkan bahwasanya lebar jalan masuk/keluarnya (pada filosofi total jalur) lebih bagusnya dipastikan beralaskan analisa tumpang.

Dalam keadaan tertentu terkadang dipastikan modul parsial, yakni suatu lajur ganghanya mengkapasitasi suatu deretan ruangan parkir di sebuah satu sisinya. Tipe modul itu wajibnya dihindari sedemikian rupa. Jadi, suatu taman parkir ialah rangkaian modul yang totalnya bergantung pada wilayah tanah yang disediakan serta tempat jalan masuk/keluarnya.

Tata Letak Areal Parking

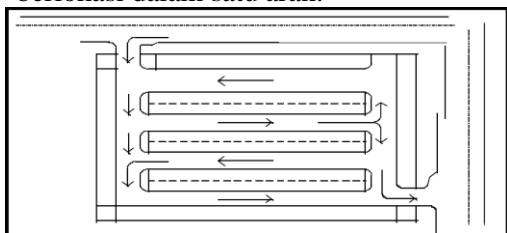
Tata letak area memarirkan transportasi bisa dibuatkan dalam bentuk variasi, tergantung dari penyediaan bentuk serta ukuran lokasi serta juga total serta tempat pintu masuk serta keluarnya. Tata letak area parkir bisa tergolongkan jadi dua, yakni secara berikut:

- a. Gerbang masuk serta keluar yang menjadi satu berlokasi dalam satu ruas berbeda.



Gambar 9. Gerbang Masuk serta Keluar yang Menjadi Satu Terlerak pada Satu Ruas Berbeda (Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

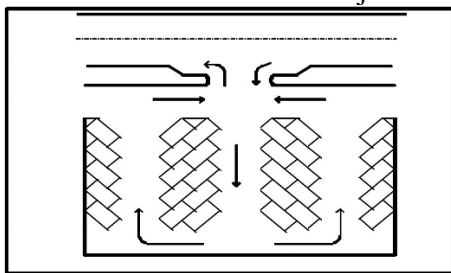
- b. Pintu masuk/keluarnya terpisah serta tidak berlokasi dalam satu arah.



Gambar 10. Gerbang Masuk/Keluarnya Terpisah serta Tidak Berlokasi dalam Satu Arah

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

- c. Gerbang masuk/keluarnya menjadi satu serta berlokasi dalam satu arah jalan



Gambar 11. Gerbang Masuk/Keluarnya Menjadi pada serta berlokasi dalam satu arah Jalan

(Sumber: Dirjen Perhubungan Darat, 1998)

### METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini dengan mendalami literatur yang digunakan untuk panduan dan acuan dalam melaksanakan penelitian. Dengan melanjutkan survei di lapangan untuk mendapatkan data yang akan diperlukan untuk dapat mendukung penyelesaian masalah dan proses menganalisis. Dengan metode yang

akan digunakan dalam penelitian ini dengan cara survei di lapangan. Dimana hal - hal yang akan disurvei adalah mengukur luas area parkir untuk menentukan desain parkir.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

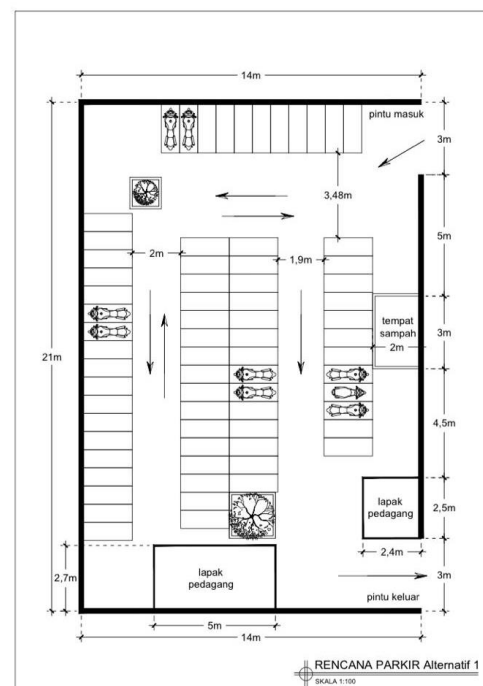
#### Inventarisasi Fasilitas Parkir

Secara sistematis fasilitas parkir untuk kendaraan yang ada di lokasi studi dapat dilihat dalam Tabel 4.1 dibawah ini. Karena di lokasi penelitian belum ada petak resmi, maka penulis melakukan pengukuran di lapangan dan membuat desain petak parkir. Untuk mendapatkan desain parkir yang baik penulis membuat 4 desain petak parkir dimana akan dipilih 1 desain parkir yang paling ideal

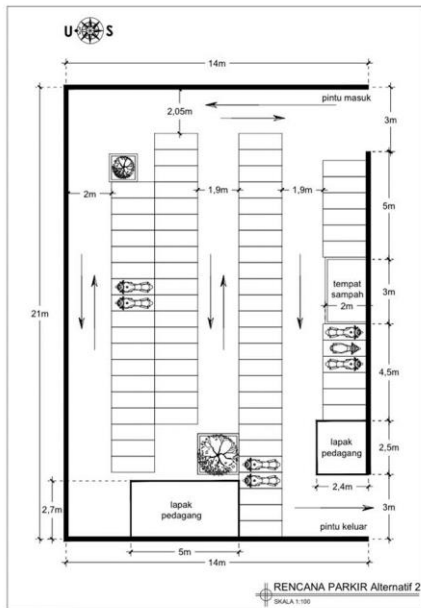
#### Inventarisasi Fasilitas Parkir Sepeda Motor

Jenis desain	Jumlah Petak	Sudut Parkir	Ukuran Petak
Desain 1	71	90 <sup>0</sup>	0,75 x 2,00 m
Desain 2	73	90 <sup>0</sup>	0,75 x 2,00 m
Desain 3	62	90 <sup>0</sup> , 45 <sup>0</sup> dan 60 <sup>0</sup>	0,75 x 2,00 m
Desain 4	64	90 <sup>0</sup> dan 45 <sup>0</sup>	0,75 x 2,00 m

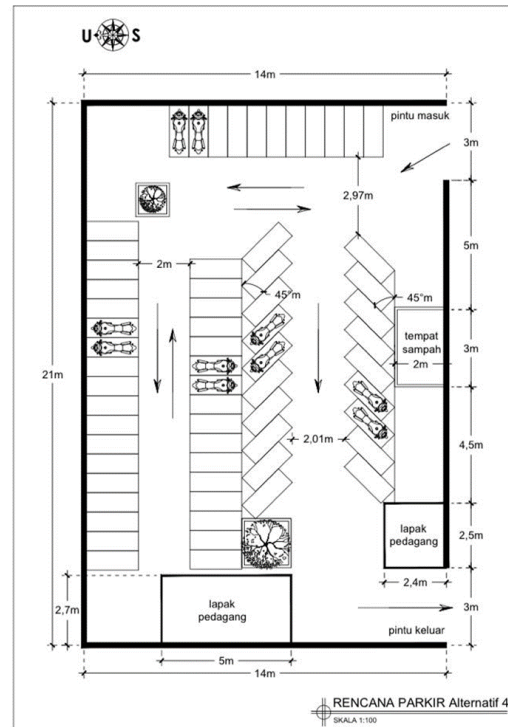
Sumber : Hasil Survei



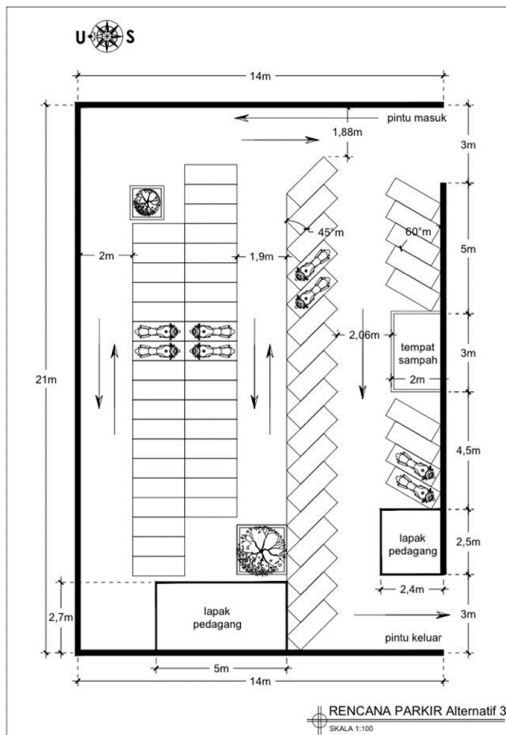
Desain 1



Desain 2



Desain 4



Desain 3

**KESIMPULAN**

Berdasarkan proses penelitian yang meliputi pengumpulan data dan analisis data serta dari analisis data dan pembahasan yang diuraikan dalam bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Desain 1 dengan jumlah petak parkir sebanyak 71 dan dengan menggunakan sudut parkir 90°
2. Desain 2 dengan jumlah petak parkir sebanyak 73 dan dengan menggunakan sudut parkir 90°
3. Desain 3 dengan jumlah petak parkir sebanyak 62 dan dengan menggunakan sudut parkir 90° , 45° dan 60°
4. Desain 4 dengan jumlah petak parkir sebanyak 64 dan dengan menggunakan sudut parkir 90° dan 45°

Dari keempat desain tersebut terlihat beberapa perbedaan dari tingkat pergantian parkir, parkir *supply* dan indeks parkir tidak terlalu signifikan sehingga peneliti memilih Desain 1 sebagai desain parkir yang ideal untuk Pasar Tradisional Windu Boga karena memiliki petak parkir paling banyak dari

keempat desain diatas dan memiliki indeks parkir paling rendah yaitu 7,29.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar,I., 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Abubakar,I., 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat
- Abyansyah,M., 2010. Sistem transportasi. [Online] Availabel at : <http://www.scribd.com/doc> [Accessed 2 Maret 2021].
- Badan Pusat Statistik Denpasar.2020 [Online] Availabel at: <http://denpasarkota.bps.go.id> [Accessed 2 Maret 2021].
- Hobbs,F.D., 1975. *Perencanaan Teknik dan Lalu Lintas*. [Online] Availabel at ; <http://library.um.ac.id> [Accesed 1 Maret 2021].
- Marlok,E., 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: erlangga.
- Oppelender,J.C.and P.C. Box., 1976. *Manual Off Traffic Enginering Studies 4 ed*, Institute of transportasi engineering, Wasington D.C.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Th 1993 Tentang Lalu Lintas Jalan.
- Sukawati, S.A., 2013 *Transportasi Kota, Perencanaan, Manajemen dan Kebijakan*.Denpasar : Udayana University Press.
- Suwardjoko,W., 1995. *Rekayasa Lalulintas*. Jakarta: Bhatara Karya Aksara.
- Warpani,S., 1990. *Rekayasa Lalu Lintas*, Penerbit Bhrata Karya Aksara, Jakarta